

Komfort & Sicherheit für Alle



**Fachkonzept für eine
barrierefreie Innenstadt**

Ein Projekt der Wallfahrtsstadt Kevelaer

Komfort & Sicherheit für Alle

Fachkonzept für eine barrierefreie Innenstadt Wallfahrtsstadt Kevelaer

BEARBEITUNG:

Dipl.- Ing. Astrid Urgatz

PLANUNGSBÜRO URGATZ

Büro für Stadt-, Dorf- & Regionalplanung
52064 AACHEN MARIABRUNNSTR. 20
Tel. 0241 / 4013434 FAX 0241 / 4016261
e-Mail: info@planungsbuero-urgatz.de
<http://www.planungsbuero-urgatz.de>

**MODERATION DER
ZUKUNFTSWERKSTÄTTEN:**

Dipl.- Ing. Elke Ostenda, Aachen

AUFTRAGGEBER:

Wallfahrtsstadt Kevelaer

SEPTEMBER 2017

Ergänzungen 24.11.2017 in Kap. 4.15 & 5

© Copyright

Planungsbüro Urgatz, Aachen und Stadt Kevelaer

FÖRDERUNG:

Dieses Konzept wurde gefördert mit
Städtebaufördermitteln des Bundes und
des Landes Nordrhein-Westfalen.



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**
von Bund, Ländern und
Gemeinden

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



Inhalt

1.	Vorbemerkungen	1
1.1	Auftrag & Intention	1
1.2	Rechtsgrundlagen	1
1.3	Die Menschen	4
2.	Bestandsaufnahme mit den Bürgerinnen und Bürgern	6
2.1	Bürgerversammlung	6
2.2	Zukunftswerkstätten	7
2.3	Kindergärten & Grundschulen	19
2.4	Seniorenbeirat & Seniorenwohnheim	25
2.5	Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung	27
2.6	Wallfahrt & Tourismus	28
2.7	Stadtbegehung mit einer Sehbehinderten	31
3.	Bestandsanalyse	33
3.1	Stärken & Defizite	33
3.2	Leitbild & Ziele	34
4.	Projekte und Konzepte	37
4.1	Verbindungsachsen	37
4.2	Leitsysteme & Signaletik	47
4.3	Baustellen	50
4.4	Fußgängerzone Hauptstraße & verkehrsberuhigte Straßen	57
4.5	Kapellenplatz, Johannes-Stalenus-Platz & Luxemburger Platz	64
4.6	Peter-Plümpe-Platz, Parken & Bushaltestellen	67
4.7	Nachbesserungen am Roermonder Platz	72
4.8	Querungsstellen	76
4.9	Mechelner Platz & weitere Spielplätze	83
4.10	Grünanlagen - Kreuzweg, Friedhof & Marienpark	88
4.11	Gastronomie	91
4.12	Versammlungsstätten	94
4.13	Kulturarbeit - Kino	100
4.14	Toiletten	104
4.15	Beleuchtung	108
4.16	Wallfahrt & Touristik	112
4.17	Arbeiten & Wohnen	117
5.	Realisierung	121
5.1	Projektliste	123
6.	Quellenhinweise & Grundlagen	130
6.1	Gesetze und Verordnungen	130
6.2	Normen und Richtlinien	131
6.3	Planungshilfen und Literatur	132
6.4	Internet	134

**„Die Würde des Menschen ist unantastbar.
Sie zu achten und zu schützen ist
Verpflichtung aller staatlichen Gewalt.“**

**„Niemand darf wegen seiner Behinderung
benachteiligt werden.“**

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland



1. Vorbemerkungen

1.1 Auftrag & Intention

Die Stadt Kevelaer möchte aus dem Integrierten Handlungskonzept für die Innenstadt die ersten Projekte realisieren. Dazu zählt auch die Erstellung des Fachkonzepts zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum: „Komfort und Sicherheit für Alle“. Damit wurde das Planungsbüro Urgatz aus Aachen beauftragt. Ziel ist es, dass eine weitgehend barrierefreie Innenstadt nicht nur attraktiver wird, sondern auch für eingeschränkte Bevölkerungsgruppen gleichermaßen selbständig nutzbar ist.

Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht in der Presse ein Artikel zum Thema Inklusion erscheint. Doch was steckt hinter diesem abstrakten Begriff? Er wird vom Lateinischen *inclusio* = Einschluss, Einbeziehung, Eingeschlossenheit abgeleitet und bezieht sich auf die Zugehörigkeit von Menschen mit Behinderungen zu unserer Gesellschaft. Alle sollen am öffentlichen Leben teilhaben können, egal wie sie geschaffen sind. Dazu ist es erforderlich, dass wir schrittweise unsere gebauten Siedlungen so gestalten, dass nicht nur ein „Normmensch“, der Durchschnittsbürger, den öffentlichen Raum nutzen kann, sondern möglichst alle.

Die im Integrierten Handlungskonzept 2015 (Seite 67) dargestellte räumliche Abgrenzung der Innenstadt ist für dieses Fachkonzept als „weiche“ Grenze zu verstehen. Es gibt Themen wie z. B. Gastronomie oder Kulturarbeit, die ohne räumliche Begrenzung wichtig sind. Das Fachkonzept kombiniert eine Vielzahl relevanter Aspekte sowohl generationen-, als auch fachübergreifend.

Während des Erstellungsprozesses wurde auch die Gestaltungsplanung für Hauptstraße und Mechelner Platz, die vom Kevelaerer Büro StadtUmbau erarbeitet wurde, fachlich begleitet.

Die Thematik „barrierefreie Gestaltung“ ist auf allen Ebenen immer wieder konfliktbeladen. Die Anwendung von Normen, Richtlinien, Verordnungen und Gesetzen, die im letzten Jahrzehnt entstanden sind, bildet zwar eine wichtige Basis bei der Neugestaltung des öffentlichen Raums, doch bei der Suche nach ortsbezogenen Lösungen ist die Erarbeitung von Kompromissen unausweichlich. Insbesondere, wenn im historischen, denkmalgeschützten Umfeld Funktionalität und niveauvolle Gestaltung zusammenfinden sollen. Daher steht hier auch nicht die Wiederholung von Normen und erforderlichen Maßen im Vordergrund, sondern die Kommunikation zwischen und die Sensibilisierung von Bürgerinnen und Bürgern, Vertreterinnen und Vertretern von Verwaltung und Politik, sowie weiteren Fachplanern. Die zeitintensive Einbindung der betroffenen Bevölkerungsgruppen stellt die Basis für alle Planungen dar.

1.2 Rechtsgrundlagen

Gemäß unserem Grundgesetz findet der barrierefreie Umbau der Stadt Kevelaer nicht im rechtsfreien Raum statt. Auf nachfolgend aufgeführte Rechtsgrundlagen bezieht sich das Fachkonzept im Besonderen.

Behindertengleichstellungsgesetz

BGG NRW vom 16. Dezember 2003

„Ziel des Gesetzes ist es, die Benachteiligung von Menschen mit Behinderung zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. ...“

Die Herstellung umfassender Barrierefreiheit bildet im deutschen Bundesrecht das Kernstück des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG).

UN – Behindertenrechtskonvention

Menschenrechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, das am 13. Dezember 2006 von der Generalversammlung der Vereinten Nationen beschlossen wurde und am 3. Mai 2008 in Kraft getreten ist.

Grundlage für eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen ist eine möglichst umfassend barrierefrei gestaltete Umwelt.

Baugesetzbuch

Im BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 ist festzustellen, dass die Belange der Barrierefreiheit beim Bauplanungsrecht in den Planungsleitsätzen des § 1 Abs. 6 enthalten sind, wonach bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die Bedürfnisse der Familien, jungen und alten Menschen sowie Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen sind. Die Inhalte des Bebauungsplans geben im § 9 Abs. 1 Nr. 8 die Möglichkeit der Festsetzung von Flächen für Wohngebäude, die für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf bestimmt sind, also z. B. barrierefreie Wohnungen.

Bauordnung NRW

Am 14. Dez. 2016 wurde die neue Bauordnung NRW beschlossen. Da diese nun noch sehr jung ist, werden hier wesentliche Aspekte dargestellt.

„§ 2 Begriffe: **(11) Barrierefrei** sind bauliche Anlagen, soweit sie für alle Menschen ihrem Zweck entsprechend in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätz-

lich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.“

Kommentar 1:

„Die gesetzliche Definition hat zur Folge, dass überall dort, wo das Gesetz die Barrierefreiheit fordert (z.B. für Spielflächen, Aufzüge, Abstellräume etc.) die Barrierefreiheit gemäß § 2 Abs. 11 gemeint ist, die für alle Menschen herzustellen ist. Etwas anderes gilt nur für Wohnungen: Dort unterscheidet der § 48 Abs. 2 zwischen (allgemein) barrierefreien Wohnungen und solchen, die darüber hinaus rollstuhlgerecht sein müssen. Diese Unterscheidung folgt aus der für Wohnungen als allgemein anerkannte Regel der Technik geltenden DIN 18040, Teil 2, die unterschiedliche Bau- und Ausstattungsanforderungen enthält. Die Barrierefreiheit bezieht sich, was Auffindbarkeit, Zugang und vor allem Nutzung angeht, auf den Zweck der baulichen Anlage. Dies bedeutet, dass z.B. Räume, die ausschließlich von bestimmten Personen aufgesucht werden sollen, wie Heizungskeller und Technikräume, nicht barrierefrei sein müssen. Die Formulierung, wonach barrierefreie bauliche Anlagen „in der **allgemein üblichen Weise**“ nutzbar sein sollen, bedeutet, dass es bei der Nutzung der jeweiligen baulichen Anlagen keine Unterschiede zwischen bestimmten Personengruppen geben darf. Die zweckentsprechende Nutzung soll „**grundsätzlich**“ ohne fremde Hilfe möglich sein. Dies bedeutet, dass die baulichen Anlagen nicht auf Personen ausgerichtet werden müssen, die aufgrund ihres Gesundheitszustands oder Alters ohnehin auf Hilfe angewiesen sind. Die Auffindbarkeit bezieht sich auf Maßnahmen an der baulichen Anlage wie z.B. kontrastreiche Gestaltung des Zu- bzw. Eingangs, nicht jedoch auf Leitsysteme im öffentlichen Verkehrsraum.“ (Quelle 30.7.2017: <http://www.barriere-frei-planen.de/landesbauordnung-nrw/>)

Kommentar 2:

„Nach § 54 müssen öffentlich zugängliche bauliche Anlagen sowie bauliche Anlagen für alte Menschen, Personen mit Kleinkindern und für Menschen mit Behinderungen zukünftig **in erforderlichem Umfang barrierefrei** sein. Dabei lässt die Formulierung „in erforderlichem Umfang“ durchaus Raum für Interpretationen in beide

Richtungen. Öffentlich zugänglich bedeutet in diesem Zusammenhang, dass nicht von vornherein bestimmte Personengruppen als Benutzer oder Besucher ausgeschlossen werden können. Klargestellt wird, dass Wohngebäude nicht als öffentlich zugänglich gelten.

Nach § 54 Absatz 2 kann jedoch bei Bestandsgebäuden auf die Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit verzichtet werden, wenn diese einen unverhältnismäßigen Mehraufwand erfordern würden. Entsprechende **Abweichungen** können zugelassen werden. Damit soll verhindert werden, dass bestehende öffentliche Gebäude nicht mehr verändert und weitergenutzt werden könnten.

Neu ist die Verpflichtung zur Einbindung der **Behindertenbeauftragten oder der örtlichen Interessenvertreter**. Nach § 75 Abs. 5 ist diesen bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von öffentlich zugänglichen Gebäuden **Gelegenheit zur Stellungnahme** zu geben. ... Im Vorfeld wurden Bedenken hinsichtlich der Qualifikation der oft ehrenamtlich tätigen und baufremden Behindertenbeauftragten geäußert. Zudem sei durch die Beteiligung mit zeitlichen Verzögerungen zu rechnen. Diesbezüglich verwies die Ingenieurkammer-BAU in ihrer Stellungnahme zum Gesetzentwurf ausdrücklich auf die Vorteile eines ausführlichen Barrierefrei-Konzepts. Bestandteil eines solchen Konzeptes sind neben textlichen Erläuterungen spezielle Pläne, die die Maßnahmen zur Barrierefreiheit klar und eindeutig darstellen und so die Kommunikation und Abstimmung mit allen Beteiligten erleichtern.

Neu ist die ausdrückliche Forderungen zur **Anpassung bestehender baulicher Anlagen**. Werden öffentlich zugängliche Gebäude wesentlich geändert, so soll gefordert werden, dass auch die nicht unmittelbar berührten Teile gemäß den neuen Anforderungen an die Barrierefreiheit verbessert werden (§ 89 Absatz 2). Voraussetzung ist jedoch, dass die Bauteile mit den Änderungen in einem konstruktiven Zusammenhang stehen und dass dadurch bei den von den Änderungen nicht berührten Teilen kein unverhältnismäßiger Mehraufwand verursacht wird. Wie diese Anpassungen in der Praxis konkret eingefordert werden, bleibt abzuwarten.

In der Begründung zur neuen Bauordnung NRW werden **technische Bauvorlagen zur Darstellung der Barrierefreiheit** ... und deren Prüfung durch die Bauaufsichtsbehörden im Genehmigungsverfahren angekündigt. Entsprechende Regelungen sind im Rahmen der neuen Bauprüfverordnung zu erwarten. Auszug aus der Begründung: „... sollen die technischen Regeln für die Barrierefreiheit Eingang in Technische Baubestimmungen finden und damit zum **Prüfgegenstand der Bauaufsichtsbehörden** im Baugenehmigungsverfahren werden. Außerdem sollen spezielle Bauvorlagen geschaffen werden, die **umfassende Pläne über die barrierefreie Ausgestaltung** der Gebäude enthalten.“ (Autorin: Tanja Buß, 30.7.2017 auf <http://www.barriere-frei-planen.de/neue-bauordnung-nrw/>)

Ergänzt werden soll noch zur **Problematik der Verbindlichkeit der DIN 18040 im Zusammenhang mit der Bauordnung**, da diese Norm nicht unter den „eingeführten technischen Baubestimmungen“ aufgeführt wird, ein Auszug der Niederschrift über die Dienstbesprechung mit den Bauaufsichtsbehörden im Januar und Februar 2011, TOP 6: Bauordnungsrecht, § 55 Barrierefreiheit:

„Die Bauaufsichtsbehörden werden nochmals darauf hingewiesen, dass sie auch bei Änderungen und Nutzungsänderungen baulicher Anlagen darauf zu achten haben, dass die Anforderungen des § 55 BauO NRW erfüllt werden. § 55 BauO NRW enthält in Bezug auf das Niveau der Barrierefreiheit die sehr weitgehende Forderung, dass bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, von Menschen mit Behinderung, alten Menschen und Personen mit Kleinkindern barrierefrei erreicht und ohne fremde Hilfe zweckentsprechend nutzbar sein müssen. Diese Forderung führt zur Gleichbehandlung aller Besucher der baulichen Anlagen; eines Rückgriffs auf DIN-Normen bedarf es insoweit nicht. **Allerdings ist nunmehr die DIN 18040 zugrunde zu legen, wenn es darum geht, die gesetzliche Forderung technisch umzusetzen.**“

Listen mit weiteren Rechtsgrundlagen und Normen sind im Kapitel 6 zu finden.

1.3 Die Menschen

Als größter nordwesteuropäischer Marienwallfahrtsort ist Kevelaer intensiv durch die 1642 einsetzende Wallfahrt geprägt. Etwa 800.000 Gäste besuchen Kevelaer jährlich in Pilgergruppen, zunehmend aber auch als Einzelpersonen. Auch wenn Kevelaer kein Kranken-Wallfahrtsort ist, zählen zu den Pilgern und Besuchern doch überproportional viele ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen.

Aber auch bei der Kevelaerer Bevölkerung wird der demografische Wandel zu einem größer werdenden Anteil älterer Personen führen. Für diese Altersgruppen stellen Mobilitätseinschränkungen und schwierige Untergrundverhältnisse das häufigste Problem dar. Komfort und Sicherheit sind aber auch für Kinder, Jugendliche und Familien von großer Bedeutung.

Wir unterscheiden bei der Betrachtung des öffentlichen Raums im Wesentlichen drei große Gruppen von Behinderungen:

1. Motorisch eingeschränkte Menschen, die nicht mehr ohne Hilfen gehen können und im äußersten Fall auf einen Rollstuhl angewiesen sind.
2. Sensorisch eingeschränkte Menschen, deren Hör- oder Sehvermögen so weit beschädigt ist, dass technische Hilfen dies nicht mehr ausreichend kompensieren können.



Große oder Kleine
Auf Augenhöhe
Rampen & Aufzüge
Einstieghilfen
Geländer

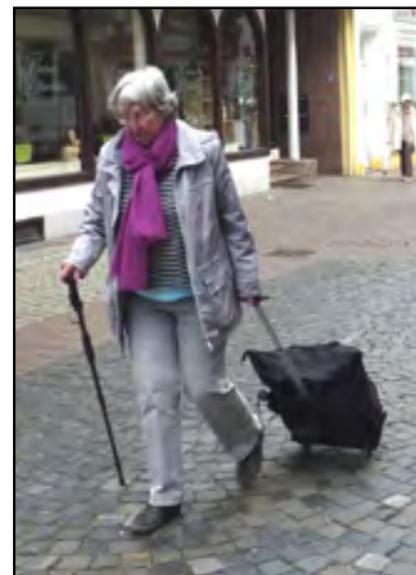
Menschen beim Transport, Pilgern & auf Reisen
Ebener Untergrund
Rampen & Aufzüge
Wegweisung
Fahrräder anschließen können
Übersichtlichkeit

Henri Cartier-Bresson, Paris 1932/33

3. Kognitiv eingeschränkte Menschen, die nicht oder nur teilweise textliche Darstellungen oder komplizierte Symbole richtig deuten können.

Unsere Vorstellung von „Behinderung“ muss sich mit der zunehmenden Vergreisung unserer Gesellschaft ändern. Dominiert wird unser Straßenbild zunehmend von alten Menschen, die oftmals nicht mehr in der Lage sind, ihre Behinderung durch die Stärkung anderer körperlicher Bereiche auszugleichen. Auch ist das Erlernen im Umgang mit Hilfsmitteln meist kaum noch möglich. Ein junger Rollstuhlfahrer treibt Sport und schafft oftmals auch die eine oder andere Kante, aber wenn ein 75-Jähriger seine im Rollstuhl sitzende Frau schieben muss, so kann schon eine „kleine“ Kante nur sehr schwer zu überwinden sein. Wer von Geburt an blind oder sehbehindert ist, trainiert von Anfang an die anderen Sinne. Die weitaus größere Gruppe in unserer Gesellschaft ist aber die der alten Menschen, die z. B. an Grauem Star erkranken und deren Gehör nachlässt. Sie tauchen oftmals auch nicht in den Statistiken als Schwerbehinderte auf.

Um die in diesem Konzept dargestellten Probleme und Lösungsmöglichkeiten nachvollziehen zu können, werden die Anforderungen der verschiedenen Personengruppen in Stichworten dargestellt.



Blinde oder Sehbehinderte

Taktile & optische Kontraste
Akustische & taktile Signale (2-Sinne-Prinzip)
Übersichtlichkeit
Keine Hindernisse

Gehörlose & Hörgeschädigte

Visuelle & akustische Informationen (2-Sinne-Prinzip)
Taktile Signale
Übersichtlichkeit



Kognitiv Beeinträchtigte

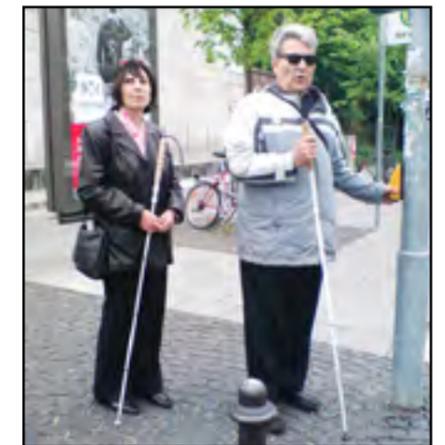
Eindeutige Gestaltung
Übersichtlichkeit
Einfache Sprache

Alte oder Junge

Bequeme Ruheplätze
Eindeutige Gestaltung
Übersichtlichkeit
Mehr-Sinne-Prinzip

Menschen mit motorischen Einschränkung - besonders beim Gehen

Absenkungen
Rampen & Aufzüge
Auf Augenhöhe
Bewegungsraum
Einstieghilfen
Geländer



2. Bestandsaufnahme mit den Bürgerinnen und Bürgern

2.1 Bürgerversammlung

Eine Bürgerversammlung am 22. Juni 2016 zu Beginn des Projektes sollte den Einstieg in die öffentliche Diskussion zum Thema „Barrierefreie Innenstadt“ markieren.

Zunächst stellte sich das Planungsbüro vor und erörterte die Herangehensweise und die Projektschritte. Nach der Vorstellung der rechtlichen Grundlagen und der Anforderungen der verschiedenen Menschen mit Behinderung an ihre gebaute Umwelt, wurden anhand eines Zeitungsberichts über eine typische Kevelaer-Wallfahrt die Einzelaspekte für ein barrierefreies Kevelaer aufgezeigt. Ergänzt wurde der Einstieg durch Beispiele zu den Themen: Kontraste, Oberflächen, Blindenleitstreifen, Höhenunterschiede, Beleuchtung, Stadtmöbel, Ausruhen & Spielen, Touristik, Wohnen & Arbeiten sowie Dienstleistungen und die öffentliche Kommunikation.

In der folgenden Diskussionsstunde wurde schnell klar, dass das Thema der unebenen Wegeoberflächen für die Meisten im Vordergrund steht. Besonders uneben seien der Kapellenplatz, Luxemburger Platz und die Hauptstraße. Die Busmannstraße wurde dagegen als positives Beispiel angeführt. Aus Gestaltungsgründen möchte man allerdings nicht vollkommen auf Natursteinpflaster verzichten, auch wenn ein Bürger das Basaltpflaster insgesamt als zu düster beschrieb. Von Seiten einer Geschäftsinhaberin wurde auf die teilweise vorhandenen Stolperkanten in den Geschäftszugängen hingewiesen. 4 - 6 cm hohe Kanten sind keine richtige Stufe und werden daher besonders schwer erkannt.

Die Nutzungskonflikte in den Fußgängerzonen - besonders in der Hauptstraße - mit wild parkenden Fahrrädern wurde thematisiert. Chaos und Verunsicherung tritt, laut Aussage einer Beschäftigten im betreuten Wohnen, auch regelmäßig auf dem Roermonder Platz ein, wenn dort Busunternehmen ihre Fahrgäste aussteigen lassen. Für die vielen Reisebusse muss es dringend ausreichend Haltestellen geben, an denen auch Rollstuhlfahrer sicher aus- und einsteigen können. Es wurde darauf hingewiesen, dass der Bürgerbus in Kevelaer einen Niederflurteil



Zum Beginn der Bürgerversammlung drängten sich die Bürgerinnen und Bürger trotz hochsommerlicher Temperaturen im Saal des Dachgeschosses der Bürgerbegegnungsstätte. Ein Zeichen, dass das Thema Vielen sehr wichtig ist.

mit herausklappbarer Rampe hat und an hohen Bordsteinen Probleme bekommt.

Die Interessen der vielen Besucher / Wallfahrer sollen bei der Stadtgestaltung berücksichtigt werden. So wurde aus dem Kreis der Kaufleute die schlechte Ausschilderung moniert. Für die Menschen, die von außen in die Stadt kommen, sollte die Beschilderung einfacher und verständlicher werden.

Der Mechelner Platz ist als letzte grüne Ruheoase im Zentrum von Kevelaer wichtig. Wenn auch nicht in der Innenstadt gelegen, so wurde von einem Rollstuhlfahrer im Zusammenhang mit Freizeit und Erholung ein leichter Zugang zum Hallenbad mittels einer sich automatisch öffnenden Türe gewünscht. Die derzeit vorhandene Türe kann von einem Rollstuhlfahrer nicht selbstständig geöffnet werden.

Zum Aspekt „Sicherheit“ wurden die für Fußgänger viel zu kurze Ampelschaltung an der Hubertusstraße und der Bahnübergang an der Bahnstraße kritisiert. In Voraussicht der in den kommenden Jahren entstehenden Baustellen, fürchten sich Bürger vor mangelhaften Baustellenabsicherungen.

2.2 Zukunftswerkstätten

"Wie wollen die Bürgerinnen und Bürger von Kevelaer künftig in ihrer Innenstadt ohne Barrieren leben, wohnen, arbeiten, spielen, Gäste empfangen ...?" Insgesamt 32 Bürgerinnen und Bürger fanden sich am Donnerstag, 11. und Samstag, 27. August 2016 im Rathaus zu je einem halbtägigen Workshop ein, um Vorstellungen zu diesem Thema zu entwickeln. Dazu wurden im Vorfeld im Ratssaal Tische und Sessel verschoben, so dass eine Runde entstand, bei der sich alle anschauen konnten und genügend Rangierfläche für die Rollstühle und Rollatoren zur Verfügung stand.

Die "Zukunftswerkstatt" ist eine besondere Art der Bürgerbeteiligung, die in den 1968er Jahren als ein basisdemokratisches Instrument entwickelt wurde, bei dem jeder seine Alltagskompetenzen einbringen kann. Die Gruppen setzten sich aus einer ausgewogenen Mischung von Jung und Alt, Männern und Frauen, Menschen mit und ohne Handicap, Vertretern von Kirche, Dienstleistern, Geschäftswelt, Politik und Stadtbewohnern zusammen. Insgesamt lag die Quote der TeilnehmerInnen mit Behinderungen bei über 50 %.



Die Beiträge im Protokoll geben vollständig die persönlichen Wahrnehmungen und Meinungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wieder. Sie wurden nicht bewertet oder zensiert, so dass sich auch Aspekte finden, die nicht mit Barrierefreiheit im engeren Sinne verknüpft werden.

ABLAUF

I Begrüßung und Vorstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

II Kritikphase

Regeln / Achtungszeichen:

Diskussionsverzicht im Plenum

Sich kurz fassen (Stichworte)

Beispielhaftigkeit

Themenbezug: Muss

Alles visualisieren (aufschreiben, skizzieren)

III Phantasie- und Utopiephase

Regeln / Achtungszeichen:

Freies Ideenspiel

Offen sein

Positiv sein (Alles ist möglich!)

Themenbezug: Kann

IV Realisierungsphase

Regeln / Achtungszeichen:

Konkret werden

Alles visualisieren

Sich kurz fassen

Themenbezug: Muss

V Blitzlicht & Ausblick

VI Schwerpunktthemen



II KRITIKPHASE

Im Plenum werden Kritikpunkte gesammelt und in einer langen Liste niedergeschrieben. Anschließend durften je 2 Personen mit drei Punkten (Zahl in Klammern) die Aspekte auswählen, die ihnen am wichtigsten erschienen.

Zu folgenden Fragestellungen werden Kritikpunkte gesammelt:

Wo sehen Sie Ärgernisse, Hemmnisse und Schwierigkeiten wenn Sie an Spielen, Leben, Wohnen, Arbeiten, Besuch empfangen ... in der Innenstadt von Kevelaer denken?

Was stört Sie?

Was hindert Sie?

Welcher Service / welche Dienstleistung fehlt Ihnen?

Rubrik 11.8: Wohnen (2)

- Wohnungen im 1. OG liegen oft brach (1)
- Notfallparken für Angehörige sollte möglich sein (1)
- Zu wenig Wohnungen für Menschen mit Behinderung (bauliche Voraussetzungen oder Bereitschaft der Vermieter)
- Zu wenige Mietwohnungen für Singles und Familien mit Kindern

Rubrik 11.8: Wegeleitung (2)

- Beschilderung kann nicht von allen verstanden werden. Bilder fehlen (1)
- Touristen kommen nicht mehr raus aus der Stadt (z. B. Hinweis A57) (1)
- Schlechte Beschilderung der Parkplätze (bes. Antwerpener Pl. und Friedensstr.)
- Zu viel Durchgangsverkehr
- Pilgerbusse für Schwerbehinderte sollten näher an die Basilika fahren können.

Rubrik 11.8: Sicherheit (8)

- Europaplatz wird nicht als Straße erkannt (Wegeleitsystem) (2)
- Roermonder Platz unübersichtlich und unsicher, z. B. für Kinder (2)
- Kopfsteinpflaster schlecht (4)
- Kapellenplatz ist übel zu begehen (Baumwurzeln). Bäume aber sollen bleiben.
- Zebrastreifen vor dem Krankenhaus (Rheinstraße) fehlt
- Gehweg an der Radstation (ehem. Pilgerhalle) ist zu eng
- Oberflächen (z. B. Kies) in den Grünanlagen nicht nutzbar für Rollis
- Kreuzweg bei Regen nicht zu befahren
- Bahnstraße zu eng für Radfahrer (Gefahr)
- Mehr Polizeipräsenz
- Beleuchtung des Kapellenplatzes blendet (bes. wenn der Basalt nass ist)



Rubrik 11.8: Raumgliederung (9)

- Vorbau Haus Stassen (Hauptstr. 63) stört, Folge Engstelle (1)
- Auf der Hauptstraße stören die Fahrradparkplätze (3)
- Zonen für Außenbestuhlung / Waren werden nicht eingehalten (4)
- Feste Definition für Außenbestuhlung / Waren fehlt (1)
- Konflikte in der Annastraße mit Prozessionen und Verkehr
- Kreuzung Hauptstr. / Annastr. ist mit Fahrrädern zugesperrt
- Geschäftszugänge für (E-)Rollstuhlfahrer oft nicht erreichbar
- Es gibt keine Fahrradparkplätze
- Flächen für Fußgänger und Radfahrer zu eng
- Parkplätze zu eng für moderne PKWs (Basilikapl.). Kein Durchgang für Menschen z. B. mit Rollis

Rubrik 11.8: WCs (3)

- Mehr WCs am Peter-Plümpe-Platz & am Bahnhof (1)
- WCs in den Gastronomien sind oft zu eng für z. B. Rollatoren (1)
- Zu wenige öffentliche Behinderten-WCs (1)
- WCs in Gastro und Geschäften oft nur über Stufen erreichbar (Keller)

Rubrik 11.8: unsortiert

- Schade, dass die verschiedenen Straßengemeinschaften nicht einig sind
- In der Bahnhofshalle und an der Haltestelle sind keine Bänke vorhanden
- Zu wenig Bordsteinabsenkungen
- Zu wenig Arztpraxen sind barrierefrei erreichbar
- Warenangebot in den Geschäften oft nicht für Singles geeignet (zu große Gebinde)
- Läden in der LuGa (Luxemburger Galerie) stehen leer
- Auf dem Spielplatz Mechelner Platz fehlen Angebote für Kinder mit Behinderung
- Mehr Spielplätze

Rubrik B27.8: Bahnhof (2)

- Bushaltestelle Bahnhof ohne Sitze und ohne technische Hilfsmittel (1)
- Hinweis zur Bushaltestelle auf den Gleisen wird nicht wahrgenommen
- Kreuzung Bahnstraße / Am Bahnhof ist gefährlich für Querende (1)
- Gepäckaufbewahrung am Bahnhof fehlt
- Die Zugänglichkeit der Behindertentoilette am Bahnhof für Leute ohne Euroschlüssel ist sehr schwer
- Es fehlt bei den Betroffenen die Info wo sie einen Euroschlüssel für die Behinderten-WCs bekommen können

Rubrik B27.8: Fahrräder (2)

- Fahrradfahrer auf der Busmannstraße stören und sind zu schnell (1)
- Auf Hauptstraße & Busmannstraße & vor dem Rathaus fehlen Radbügel und es sind mehr Bänke erforderlich (1)
- An der B9 fehlt ein eigener Radweg
- Menschen, die langsam mit ihren Rollatoren unterwegs sind, werden von den Fahrrädern vor Müller blockiert.



Rubrik B27.8: Verkehr/Miteinander (7)

- In der Innenstadt sind zu viele Autos (2)
- Autos fahren über den Roermonder Platz zu schnell (1)
- Autos fahren auf der "Spielstraße" Bahnstraße zu schnell (1)
- Vorm Krankenhaus fehlt ein Zebrastreifen (1)
- Am Roermonder Platz erkennen Leute, die die Kirche fotografieren möchten, nicht, dass sie sich in der Fahrzone aufhalten (1)
- Die Außenbestuhlungen von "Alt Derp" & Bäcker Scholten reichen zu weit in die Str. (1)
- Große Busse in der Innenstadt sind eine Belastung (1)
- Autos lassen an der geschlossenen Bahn-schranke zu lange den Motor laufen
- Am Peter-Plümpe-Platz parken Busse die Gehweg-Absenkungen für Rollstuhlfahrer zu
- Vor dem Elisabethstift fehlt ein Zebrastreifen
- Verkehrsregeln (Einbahnstraße) am Peter-Plümpe-Platz werden öfters missachtet
- Viele parkende Motorräder stören
- Im Bereich Annastraße / Busmannstraße kommt es öfters zu Beinahe-Unfällen zwischen PKWs & Fahrrädern
- Busse am Peter-Plümpe-Platz lassen die Motoren zu lange laufen
- Die Buslenkung zum Europaplatz muss verbessert werden
- Querungshilfe zwischen Hauptstraße & Rewe fehlt
- Zu wenig Ampeln mit Ton/Vibration für Blinde
- In der Innenstadt ist zu viel Verkehr und es wird zu schnell gefahren
- Der Zebrastreifen an der Einmündung Bury-St.-Edmunds-Str. / Gelderner Str. wird von PKWs oft missachtet

Rubrik 27.8: unsortiert

- Zu wenig Schatten in der Fußgängerzone
- Die Aufenthaltsqualität in der Busmannstraße ist gering
- Es fehlen Beutelspender für Hundekot
- Mit einem E-Rolli kommt man nicht in den Bürgerbus rein
- Das Sozialamt liegt zu weit aus der Stadt und hat keine Haltestelle des Bürgerbusses
- Die Zugangstüre zum Hallenbad ist nicht barrierefrei

Rubrik C+D27.8: Oberflächen (6)

- Senioren haben Angst in der Stadt zu stolpern oder umzukippen (2)
- Für blinde Menschen wird gar nichts getan - z.B. fehlt am Bahnhof die Orientierung (2)
- Das Herbstlaub auf dem Natursteinpflaster macht es rutschig (1)
- Die Beleuchtung ist zu schummrig (1)
- In der Bahnstr. werden Gehwege zugeparkt
- Rollstuhlfahrer werden auf dem groben Pflaster durchgerüttelt
- Die Fugen im Pflaster sind teilweise so breit, dass Rollatoren hängen bleiben
- Die Kieswege auf dem Friedhof sind für Rollis nicht befahrbar (besser die roten Wege)

Rubrik A27.8: Handel & Gastro (7)

- Geschäftszugänge mit Naturstein od. Stufen/Kanten sind oft nicht für Rollis passierbar (1)
- Hecken behindern an der Busmannstraße in Höhe der Volksbank die Sicht auf Fußgänger und Rollstuhlfahrer (1)
- Der Gehweg vor der Volksbank und die Absenkung vor dem Alten Rathaus sind zu steil (Querneigung) und zu eng (1)
- Die Zugänge zum "Filetstück" (Kapellenplatz) sind schlecht, z. B. eine Mulde an der Busmannstraße zum Kapellenplatz hin (4)
- Geschäfte der Innenstadt bekommen keine Genehmigung für Außenrampen
- In den Geschäften fehlen Sitzplätze für wartende Kunden
- Anlieferungszeiten und das Rausstellen der Bestuhlung kollidiert öfters
- Mehr automatisch öffnende Türen an den Geschäften
- Zu viele Geschäfte an der Busmannstraße haben Stufen

**III PHANTASIEPHASE**

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich für die Weiterarbeit den Rubriken zugeordnet. Zur Einstimmung auf die Phantasiephase führten die Gruppen eine Pantomime vor.

Die einzelnen Gruppen wenden nun ihre Kritik ins Positive, indem sie ein Bild mit der Themenstellung „Wie sollte Kevelaer im Jahre 2020 aussehen?“ malen. Nachdem die Gruppen mit ihren Bildern fertig waren, wurden diese aufgehängt und vorgestellt.

Gruppe A11.8. „Raumgliederung“

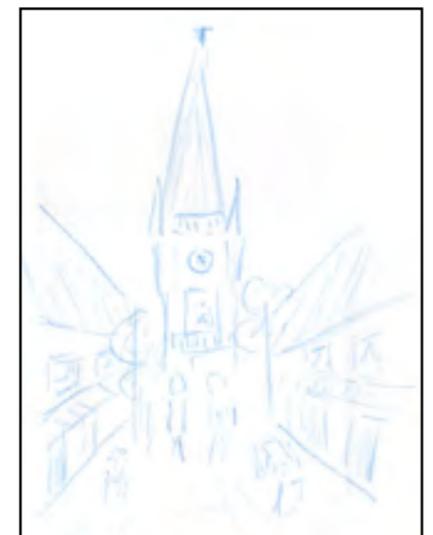
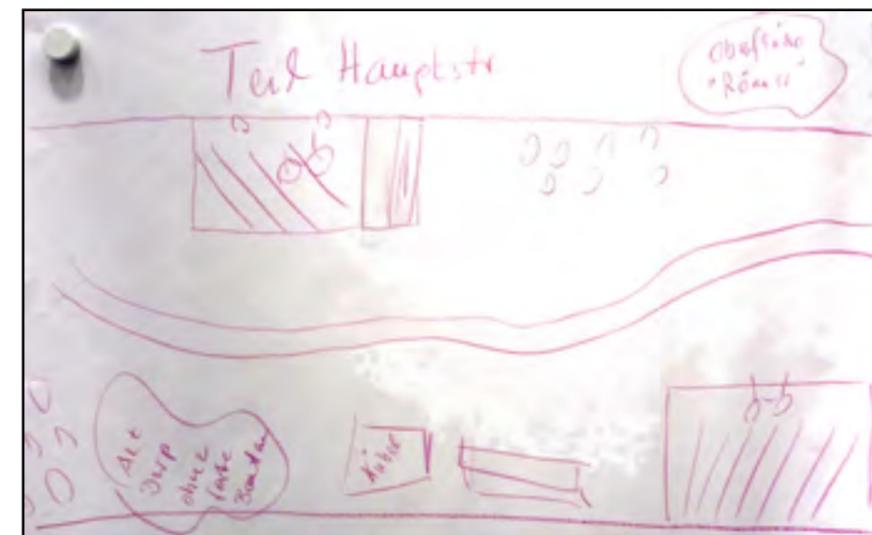
Am Beispiel der Hauptstraße hat diese Gruppe schematisch dargestellt, wie sie sich die Nutzungsverteilung dieser Fußgängerzone zukünftig vorstellen. Ein Teilnehmer hat dazu noch eine Perspektive mit der Basilika als Fluchtpunkt gezeichnet, so dass die Bedeutung dieser Straße für die Kevelaerer deutlich wird.

In der Mitte soll sich ein Band mit glatter, ebener Oberfläche (z. B. wie in der Römerstraße) durchziehen. Es soll so breit sein, dass Pilgergruppen einziehen können und Menschen mit Rollis, Rollatoren etc. bequem durch die Straße kommen. Dieser Bereich soll von allen Einbauten und Möblierungen frei gehalten werden.

Bepflanzungen sind in transportablen Kübeln, damit man sie je nach aktueller Nutzung umplatzen kann. Es gibt viele Bänke. Gegenüber von Außengastronomie soll es keine großen anderweitigen Möbel oder Nutzungen geben - schmale Sitzbänke wären vor der gegenüberliegenden

Fassade möglich. Die festen Vorbauten vor der Gaststätte "Alt Derp" wurden entfernt, so dass der Einzug von Pilgergruppen wieder ohne Probleme möglich ist und der Blick frei auf den Turm der Basilika fällt.

Statt wildem Fahrradparken gibt es markierte Fahrradparkflächen (in dieser Hinsicht waren nicht der Gruppe einer Meinung, ein Teilnehmer würde die Fahrräder lieber in den Seitenstraßen parken). Um mit der fortschreitenden E-Mobilität Schritt zu halten, könnten an diesen Stellflächen Ladesäulen aufgestellt werden. Dort könnten die Geschäfte Werbung machen, anstelle der heute noch störenden Aufsteller.

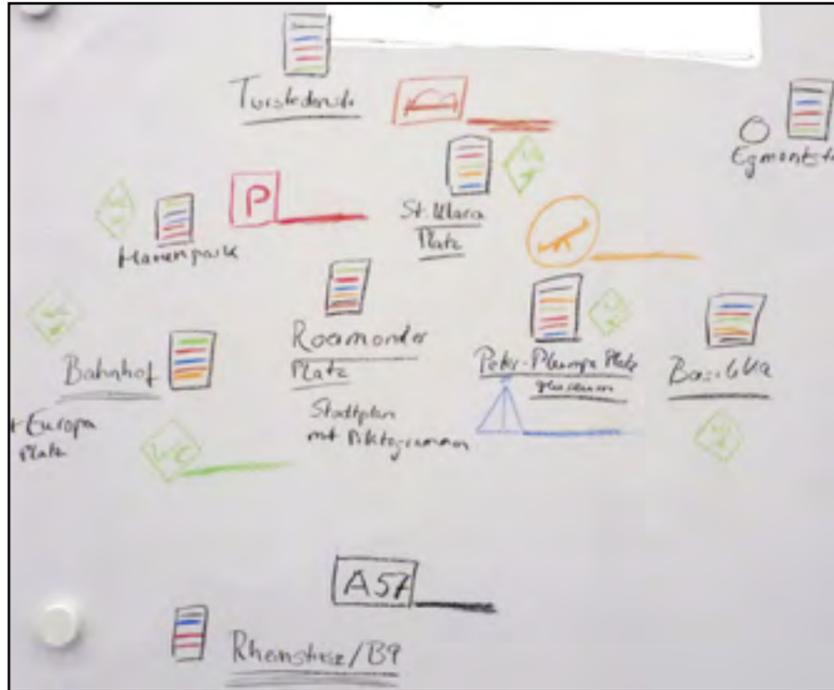


Gruppe B11.8. „Wegeleitung“

Die Gruppe hat Aspekte für ein Wegeleitsystem mit Piktogrammen und Farben entwickelt:

- Übernachten: Bett, Braun
- Parken: P, Rot
- Toiletten: WC + Rollstuhlsymbol, Grün
- Kirchliches: Stilisierte Marienstatue, Blau
- Spielplätze: Wippe, Orange
- Fernstraßen: Schrift, Schwarz

Am Roermonder Platz gibt es einen Stadtplan mit den Piktogrammen. Größere Verteilpunkte sind Twistedener Straße, St.-Klara-Platz, Egmontstraße, Basilika, Peter-Plümpe-Platz, Rheinstr. / B9, Bahnhof & Europaplatz sowie Marienpark. Öffentliche - auch behindertengerechte - WCs soll es an sechs Stellen geben:



St.-Klara-Platz, Basilika, Peter-Plümpe-Platz, Bahnhof & Europaplatz sowie Marienpark.

Durch die Farben können zwischen den "Verteilerpunkten", z. B. an Laternen oder Schildermasten, Farbstreifen weiterleiten.

Gruppe C11.8. „Kevelaerer ist es wert, dass wir hier wohnen!“

Das Bild zeigt ein neues Wohnhaus im Quartier zwischen Marienstraße, Basilikastraße und Hauptstraße. Es ist ein Mehr-Generationen-Haus mit modernen barrierefreien Wohnungen.

In der Innenstadt gibt es an vielen Stellen Treffpunkte. So ist eine Sitzbank um einen Baum

herum dargestellt. Um das Wohnen in den Außenbezirken attraktiver für Familien mit Kindern zu gestalten, sollen dort, z. B. Richtung Hüls, Spielplätze angelegt werden.



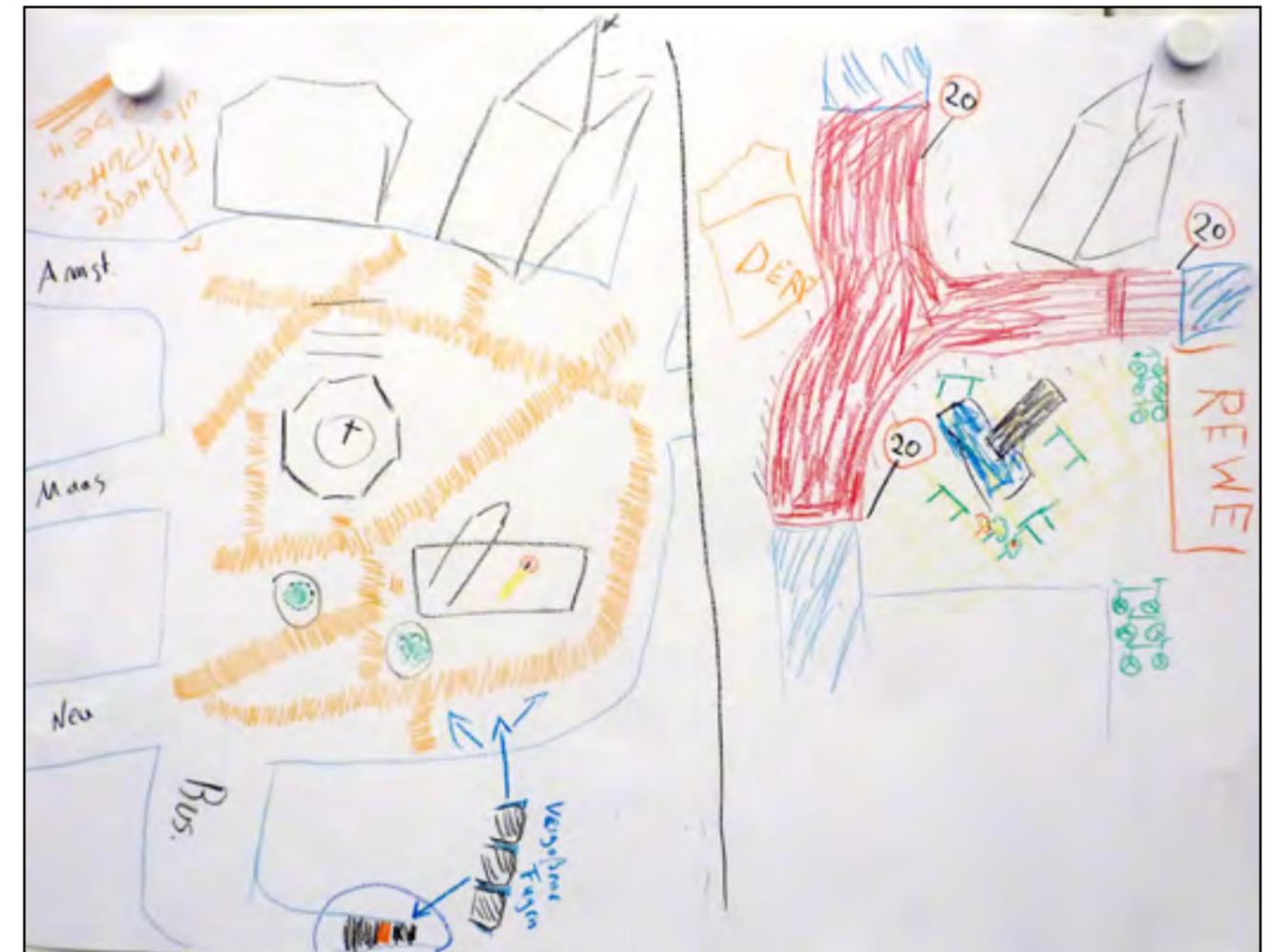
Gruppe D11.8. „Sicherheit: Weltlicher Platz - Kirchlicher Platz“

Das Bild ist zweigeteilt und zeigt rechts den Roermonder Platz und links den Kapellenplatz.

Am Roermonder Platz wurde der Fahrbereich farblich (Rot) deutlich vom übrigen Platzbereich abgesetzt und als "Tempo 20" Strecke ausgewiesen. Der Bereich am Brunnen hat durch Blumenbeete und Sitzbänke deutlich mehr Aufenthaltsqualität erhalten. Vor dem Rewe und am Zugang zum Parkplatz Bury St. Edmunds gibt es ein reichliches Angebot an Fahrradparkern.

Der Kapellenplatz ist von gut begehbaren und berollbaren Wegen durchzogen. Sie wurden so angelegt, wie die Menschen auch wirklich gehen. Da man sich im Winter die Spuren im Raureif oder im ersten Schnee angeschaut hatte, wußte man wie die Wege aus großformatigen Platten angelegt werden mussten. Da man den Gesamteindruck des Kapellenplatzes mit seinem Natursteinpflaster beibehalten wollte, wurden die Fugen der

übrigen Bereiche vergossen, dass eine ebene Oberfläche entstand. Damit die Bäume - die unbedingt erhalten werden sollen - genügend Luft und Wasser bekommen, wurden die Baumbeete deutlich vergrößert.



Gruppe A27.8. „Kevelaer 2020 für Alle“

Das Bild stellt schematisch das "Filetstück" (Kapellenplatz) von Kevelaer mit seinen Zugangsstraßen dar. Alles ist einheitlich auf einem Niveau gestaltet. Nirgends gibt es Buckel. Damit man an den Nahtstellen / Einmündungen eine gute Übersicht hat und auch gut gesehen wird, fängt die Begrünung erst später im Straßenverlauf an. Überall gibt es eine gute Beleuchtung.



Gruppe B27.8. „Kevelaer 2020 unverwechselbar & lebenswert“

Wie bei einem Potpourri wurden die neue Stadtgestaltung in einem Kreis, der die Innenstadt kennzeichnet, dargestellt:

Vor dem Bahnhof steht ein modernes, gut beleuchtetes Buswartehäuschen mit einer bequemen Sitzbank und einem (digitalen) Fahrplan. An den beiden Gleisen führen Hinweisschilder zur Bushaltestelle. Zum Krankenhaus kann man sicher über einen Zebrastreifen gelangen. Bänke und schattenspendende Bäume laden an vielen Stellen der Stadt zum Verweilen und als informelle Treffpunkte ein.



Am Eingang zum Zentrum gibt es ausreichend Fahrradbügel. Auch Fahrräder dürfen nur max. 5 km/h fahren. Vor der Gaststätte "Alt Derp" und entlang der Bahnstraße ist die Außengastronomie auf eine Tischreihe begrenzt. Ein großes Schild warnt die Fotografierenden am Roermonder Platz vor dem Verkehr. Die gesamte Innenstadt ist jedoch autofrei. Der Peter-Plümpe-Platz hat im Jahre 2020 enorm an Aufenthaltsqualität gewonnen, da die Parkplätze komplett unter der Erde in einer Tiefgarage liegen.

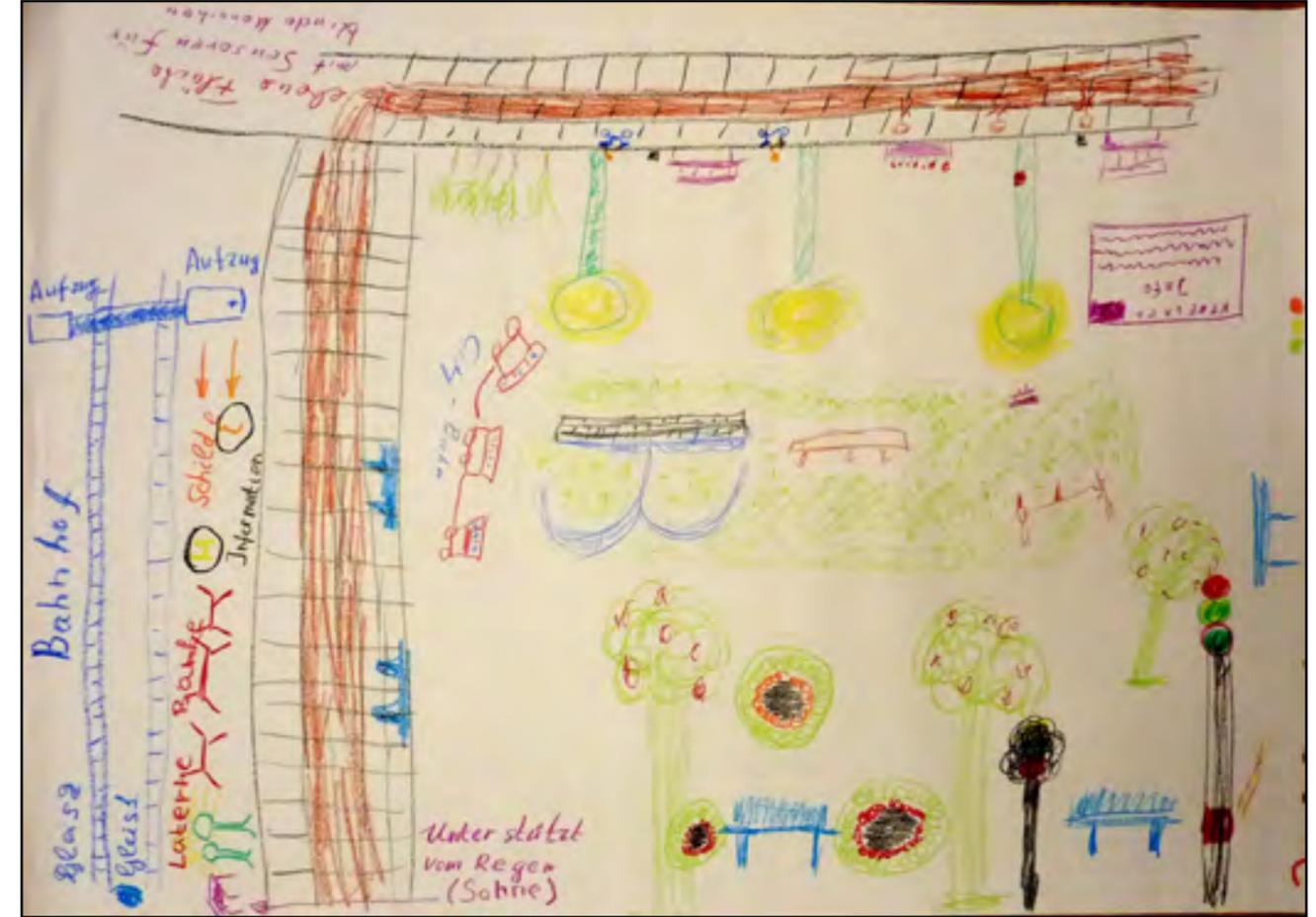
Gruppe C27.8. „Freie City im wunderschönen Kevelaer“

Von allen Seiten kann man das Bild von Kevelaer im Jahre 2020 betrachten.

Am Bahnhof wurden zusätzlich zu der viel zu steilen Rampe auf jedem Gleis ein Aufzug installiert. Deutliche Schilder weisen den Weg zur Bushaltestelle. Die Schrift aller Informationstafeln - nicht nur am Bahnhof - ist größer und gut lesbar, ihre Glasscheiben sind vandalismussicher.

Am Haltestellenhäuschen gibt es mehrere Bänke und Laternen, ein Dach schützt vor Regen und Sonne. Vom Bahnhof aus fährt eine Elektrobahn die Pilger u.a. in die Stadt.

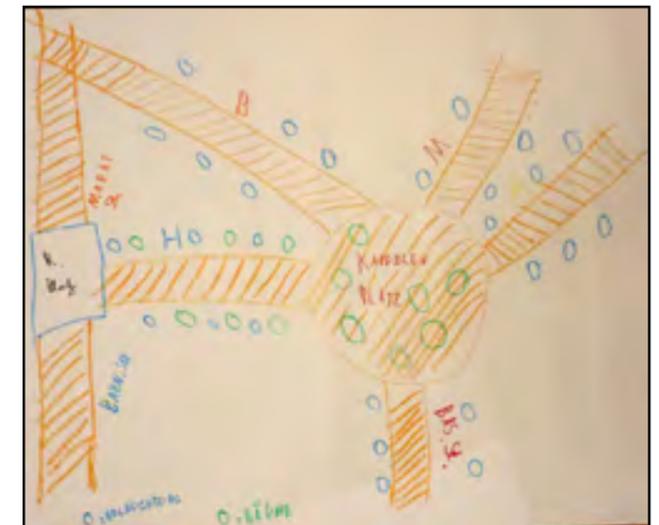
Alle Straßen der Innenstadt haben eine ebene Oberfläche mit Sensoren für blinde Menschen. Alle Ampeln haben zusätzliche Signalgeber für Sehbehinderte. Dass dies auch mit dem Kopf-



steinpflaster möglich ist, hat die Stadt Breslau gezeigt, wo das Pflaster mit einer Art Wachs überzogen ist. Insgesamt ist mehr Leben in der Stadt, mehr Geschäfte und überall kann man draußen unter Bäumen sitzen. Es gibt einen großen Spielplatz mit Wasserbrunnen.

Gruppe D27.8. „Oberflächen - Konzept 2020“

Alle Straßen der Innenstadt mit Roermonder Platz und Kapellenplatz haben ebenes Pflaster. Es gibt viel Begrünung und ausreichend Beleuchtung, so wie heute schon am Roermonder Platz. In engen Straßenbereichen hat man sich mit der Begrünung an den schattenspendenden Spalierbäumen des St.-Klara-Platzes orientiert. In der ganzen Innenstadt sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt.



IV REALISIERUNGSPHASE

Der Übergang von der Phantasiephase in die Realisierungsphase wurde nahezu unbemerkt vollzogen, da die Arbeiten der Gruppen schon sehr konkret waren. Nun wurde in den gleichen Kleingruppen weiter gearbeitet. Sie sollten die **Akteure** benennen, die zur Realisierung ihrer Ideen einbezogen werden müssen. Auch über die Art der Beteiligung sollten sie sich Gedanken machen. Letztere Fragestellung wurde im ersten Workshop jedoch nur kurz angeschnitten.

Gruppe A11.8. „Raumgliederung“

Kirche / Wallfahrtsleitung

Über die jährlich stattfindende Pilgerleiter-Tagung sollten Erfahrungen von erfahrenen Pilgerleitern abgefragt werden.

Werbegemeinschaften

Anwohner / Bürger

Verkehrsverein

Stadtplaner

Fahrradclub

Kindergärten

Gesellige Vereine

Vorstellung in der Öffentlichkeit mit ersten Entwurfsideen durch die Stadtplaner.

Gruppe C11.8. „Wohnen“

Gründung von kommunalen Wohnungsbauunternehmen

Immobilienbesitzer, die Grundstücke in der Innenstadt haben, die bebaut werden könnten

Banken, die an der Finanzierung interessiert sind
Stadtplanung & Politik

Architekten

Man sollte Strategien entwickeln, wie man Senioren, die alleine in großen Einfamilienhäusern mit Garten am Stadtrand wohnen, ermuntern kann in eine Wohnung in der Innenstadt zu ziehen und zeitgleich junge Familien für Altimmobiliën am Stadtrand begeistert.



Gruppe B11.8. „Wegeleitung“

Um die Informationen der wichtigen Ziele zu erhalten, muss ein Fachplanungsbüro mit folgenden Gruppen in Verbindung treten:

Religiöse Ziele:

Pfarrgemeinden (auch die evangelische), Wallfahrtsleitung

Parkplätze:

Stadtverwaltung

St. Marien

Private (z. B. Rewe)

WCs:

Stadtverwaltung

Bahnhofsbetreiber

Übernachtungen:

Hoteliere

Wirtschaftsförderung

Spielplätze:

Stadtverwaltung

Jugendhilfeausschuss

Eltern & Kinder

Fernstraßen:

Straßenverkehrsamt (Kreis, Land, Bund)

Als Experten für die Beurteilung des Wegeleitsystems sollten hinzugezogen werden:

Lebenshilfe

Menschen mit Behinderung

Haus Dondert

Stadtplaner & Werbeagentur

Investoren (Banken etc.) für die Realisierung gewinnen

Gruppe D11.8. „Sicherheit“

Roermonder Platz:

Verwaltung

Politik

Bahnstraßen-Gemeinschaft

Alt-Derp

Markt Kaffee

Gerats / St. Antonius

Rewe - Besitzer & Mieter

KiK

Kapellenplatz:

Kirchengemeinde St. Marien (Graf von Loe)

Verwaltung

Anwohner aller Anliegerstraßen (einmündende Straßen)

Art der Beteiligung:

Bildung eines Informationsforums

Werbung für Rats- & Ausschuss-Sitzungen

Plenumsbeiträge

Um die Baustellenphasen zu überstehen sollte eine durchgängige Erreichbarkeit der Geschäfte etc. möglich sein (Bsp. Venlo oder Baugruben mit dem sogenannten "Düsseldorfer Deckel" schließen).

Überlegt wurde auch, ob man das Natursteinpflaster mittels eines Fräsverfahrens eben herichten könne.

27.8.2016: Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des zweiten Workshops entwickelten anhand der fünf W-Fragen für eine Maßnahme aus ihren Zukunftsbildern einen konkreten Projektumriss.



Gruppe A27.8. „Handel & Gastronomie“

Was? Oberflächengestaltung incl. der Zugänge zu den Lokalitäten

Wie? Straßenfest für Jung und Alt, mit und ohne Behinderung

Rolli-Parcour mit verschiedenen Rollis / Gehhilfen und verschiedenen Belägen

Simulieren von Alltags-Einschränkungen

Beim Kirmesumzug sollten die Honoratioren statt in Kutschen im Rolli einfahren

Regelmäßige Rollistunde für Politiker und Verwaltung als praktische Erfahrung

Wer mit Wem? Eigentümer der Immobilien

Stadt und übergeordnete Behörden

Bürger

THW, Feuerwehr, DRK

Herstellen von z.B. Rampen, Oberflächen

Wann? Zeitnah, April - Oktober

Wo? Stadtkern, Peter-Plümpe-Platz

Gruppe B27.8. „Verkehr / Miteinander“

Was? Barrierefreiheit (Genauere Definition des Begriffs) und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

Wie? Öffentlichkeitswirksame Aktionen (z. B. Pinnwand / Infotisch in der Stadt)

Bürgerdeputierte in Fachausschüssen

Beiräte zum Parlament (Zielszenarium erarbeiten)

Einbeziehung Fachverbände

Einbeziehung Betroffener

Planungen aushängen, Presse, ...

Wer mit Wem? s.o. mit Parlament

Wann? Zeitnah

Wo? Im Rathaus

Öffentlich wahrnehmbar

Transparent

Anhörungsstermine

Gruppe C27.8. „Oberflächen“

Was? Bekannte Gefahrenquellen beseitigen

Wie? Durchdachte Planung mit Erfahrungswerten (auch aus anderen Städten?!)

Wer mit Wem? Stadtentwicklung & Bürgerversammlung
Vor allem: Betroffene & Anlieger

Wann? Gestern

Wo? Bühnenhaus
Stadtbegehung

Gruppe D27.8. „Oberflächen“

Was? Umbau der Innenstadt (Stadtkern) mit Begrünung & Beleuchtung

Wie? Exkursion als Beispiel wie es sein könnte
Bürgerversammlung

Wer mit Wem? Mitarbeiter der Stadt
Politiker, Bürger, Kirche!!
Betroffene Bürger (Handicap, ältere Menschen, Angehörige)
Verbände & Zeitung!

Wann? Dauer 3 Jahre

Wo? Ganze Innenstadt - Stadtkern
Rathaus / Bühnenhaus

V BLITZLICHT & AUSBLICK

Im Laufe der drei Phasen der Werkstatt – Kritik, Phantasie und Realisierung – entwickelten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus einer langen Liste von Mängeln und Beschwerden sehr konkrete Vorstellungen zur Gestaltung und Sicherheit des Bereichs vom Roermonder Platz über Hauptstraße bis zum Kapellenplatz sowie für ein sinnvolles Wegeleitsystem. Bei der Aufgabenstellung in der Realisierungsphase wurde allen deutlich, dass für eine gute Planung die Beteiligung von vielen Akteuren und Kompromissbereitschaft erforderlich sind.

In einem „Blitzlicht“ schildern die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Schluss der Veranstaltung ihre Eindrücke über den Verlauf der Zukunftswerkstatt. Die Wortmeldungen waren ausschließlich positiv. Vor allem wurde die Moderation & Methodik der Werkstatt gelobt.

Nach fast fünf Stunden zeigten sich alle etwas erschöpft aber zufrieden über ihren Einsatz in der Werkstatt und begeistert von der Art des Workshops. Die Erwartungen einiger wurden weit übertroffen. Ein Bürger der „zum Glück einfach durch die Stadt hüpfen kann“, fühlte sich wie „eingetaucht in eine andere Welt“. Andere waren dankbar, dass Betroffene derart bei der Zukunftsgestaltung ihrer Stadt einbezogen werden und ihre Stimme laut erheben konnten. Besonders die



Betroffenen legten Wert darauf, dass es immer wieder Aktionen gibt, bei denen Nichtbehinderte praktisch erfahren können, was es bedeutet mit einem Rollstuhl / Rollator oder mit kaum noch/keinem Sehvermögen durch die Stadt zu gehen und seine Ziele zu erreichen. Natürlich hoffen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, dass ihre Ideen nicht in einer Schublade verschwinden werden und die Vertreter der Verwaltung dies alles mit in den Rat der Stadt Kevelaer nehmen.

**2.3 Kindergärten & Grundschulen**

Um auch kleine Kinder und deren Erzieher / Lehrer in die Planungen einzubeziehen, wurde für die Kindergärten und Grundschulen, die nah zur Innenstadt liegen, ein Fragenkatalog verschickt. Da zu dem Zeitpunkt ganz aktuell die Planung für den Mechelner Platz mit seinem großen Spielplatz erstellt wurde, zielen die Fragen zu Spielplätzen besonders auf diesen Ort ab. Die Antworten des Kindergartens St. Hubertus und der St. Antonius Grundschule sind aber selbstverständlich auch auf die anderen Spielplätze der Stadt übertragbar. Die Offene Ganztagschule St. Hubertus würde die Anlage eines Wasserspielplatzes mit Pumpen, Matschzone und Wasserlauf pädagogisch – und für die Stadtgestalt Kevelaers insgesamt – für eine besondere Bereicherung ansehen.

Nachfolgend werden die Antworten der Fragebögen wörtlich wieder gegeben.

Spielplätze:

1. Sucht Ihre Schule den Spielplatz Am Museum auf? Wie oft gehen Sie dort hin und wie groß sind die Gruppen?
☞ Ja, 2 – 3 mal jährlich. Gruppengröße etwa 25 Kinder.
2. Besuchen Sie auch andere Spielplätze im Stadtgebiet?
☞ Heykampring, Klinkenberg, Nordpark (hinter Sonnenstraße)
3. Welches sind die wichtigsten Spielgeräte für die Kinder und welche Eigenschaften sollten diese haben?
☞ Rutsche, Schaukel, Wippe, Klettergerüst

- ☞ Platz zum Fußballspielen (meint ein Junge, 4 Jahre, der unsere Unterhaltung mitbekommt).
 - ☞ Groß angelegtes Gerät aus Holz (z.B. Schiff) mit vielen Spielmöglichkeiten.
 - ☞ Seile/Netze zum Klettern, Hangeln, Liegen...
 - ☞ Sand – nicht als Sandkasten, sondern als Fallschutz und Spielmöglichkeit zugleich (bei einem Sandkasten besteht die Sorge, dass es als Hundetoilette genutzt wird).
 - ☞ Naturbelassen! Nicht bunt.
 - ☞ Bewegungsanregend
 - ☞ Vielseitig nutzbar, nicht auf eine Spielidee beschränkt / eingeschränkt.
 - ☞ Wahrnehmungsanregend
4. Haben Sie Kinder mit körperlichen oder geistigen Beeinträchtigungen und welche speziellen Spielgeräte brauchen Sie für diese Kinder?
☞ Körperliche Beeinträchtigung: Spastik, große Schaukel ist sinnvoll.
☞ Sand, wahrnehmungsanregende Materialien.
☞ Ggf. Spielgeräte, die mit einem Rollstuhl befahrbar/ bespielbar sind.
 5. Auf welche Spielgeräte kann man am ehesten verzichten?
☞ Tischtennisplatte
☞ Wippe
☞ SandKASTEN
☞ Seilbahn – hat zwar hohen Aufforderungscharakter, kann aber nur von einem Kind genutzt werden & ist für Kinder nicht ohne Hilfe zu bespielen.



6. Wie wünschen Sie sich das Element Wasser bei der Spielplatzgestaltung – Mechelner Platz – verwendet?

- ☞ *Bachlauf, möglichst naturnah!*
- ☞ *Matschanlage*
- ☞ *Pumpen o. ä. – Kinder sollen „etwas tun müssen“ um an Wasser zu kommen.*
- ☞ *Wasser leiten & stauen können.*

7. Wieso ist Ihnen Wasser wichtig bzw. unwichtig?

- ☞ *Regt Wahrnehmung an.*
- ☞ *Sehr hoher Aufforderungscharakter.*
- ☞ *Regt zum Experimentieren an.*
- ☞ *Wir beobachten: Kinder spielen ausdauernd und harmonisch damit.*

8. Wo brauchen Sie und die Kinder Sonne und wo Schatten?

- ☞ *Generell eher Schatten.*
- ☞ *Schatten da, wo Kinder sich lange aufhalten, z.B. im Sand, am Wasser*
- ☞ *„Fast überall Schatten“*
- ☞ *Schatten auf natürliche Art entstehen lassen (durch Bepflanzung).*
- ☞ *Sonne da, wo Kinder sich schneller (weg-)bewegen, z.B. an der Rutsche, beim Klettern.*



9. Sitzmöglichkeiten für die Erwachsenen?

- ☞ *Ja, Bänke!*
- ☞ *Wieviele brauchen Sie am Mechelner Platz?*
- ☞ *Ca. vier bis sechs Sitzgelegenheiten.*
- ☞ *Mehr als jetzt, weil die Bänke auch als Tische benutzt werden.*

10. Welche Eigenschaften sollten die Bänke haben (Lehnen, Sitzhöhe, Material, Neigungen, Befestigung davor)?

- ☞ *Sie sollten verschieden hoch sein.*
- ☞ *So platzieren, dass Kinder im Blickfeld sind.*
- ☞ *Nicht am Straßenrand platzieren.*
- ☞ *Bänke mit & ohne Lehne.*
- ☞ *Tische oder Bänke ohne Lehne, die als Tisch genutzt werden können.*
- ☞ *Material: Holz, (klar-) lackiert, damit keine Feuchtigkeit ins Holz zieht und die Bänke ggf. abgewaschen werden können.*
- ☞ *Die Skulptur „Raupe“ am jetzigen Spielplatz wird sowohl zum Spielen, als auch als Sitzgelegenheit genutzt.*

11. Abfallbeseitigung: Wo und wie viele Mülleimer halten Sie am Mechelner Platz für sinnvoll? Beobachten Sie bislang Vandalismus, der auch das Kinderspiel gefährdet?

- ☞ *Drei Abfalleimer am Mechelner Platz.*
- ☞ *Zu jeder Bank bzw. Sitzgruppe ein Mülleimer.*
- ☞ *Vandalismus: ja, fällt uns auf; vorwiegend im Bereich der Bank hinter den Schaukeln.*

12. Beleuchtung / Einsehbarkeit: Aus der Genderforschung ist uns die Problematik von Angsträumen bekannt. Wenn Sie an den Me-

chelner Platz – oder auch andere Spielplätze – denken, worauf sollten die Planer diesbezüglich bezogen auf die Sicherheit der Kinder besonders achten?

- ☞ *Auf die Höhe der Spielgeräte.*
 - ☞ *Bänke so platzieren, dass die Kinder beobachtbar sind.*
 - ☞ *Hecken nicht zu hoch – die Hecke hinter der Bank an der Schaukel ist jetzt sehr hoch; es ist nicht zu erkennen, ob jemand von der Gasse / Busmannstraße kommt.*
 - ☞ *Rundum beleuchten, ohne den Platz anzustrahlen.*
 - ☞ *Eingrenzung beim Spielplatz „Nordstraße“ gut, wegen der direkten Nähe zur Straße*
13. Haben Sie sonstige Anregungen oder Kritik zum Thema Spielplätze?
- ☞ *Plätze sauber halten*
 - ☞ *Instandsetzung*
 - ☞ *Fallschutz beachten, nicht zubetonieren.*

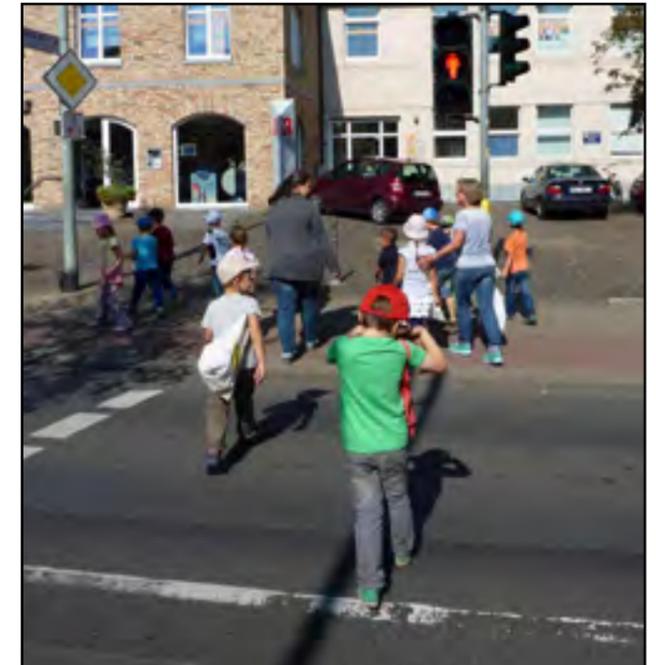
Straßen / Verkehr

1. Wenn Sie mit einer Schulklasse / Kindergartengruppe in der Stadt unterwegs sind, welche Straßenbereiche / Kreuzungen / Querungen / Bahnübergänge sind gefährlich und bereiten Ihnen erhöhten Stress, dass Sie heil mit den Kindern dort entlang gehen? Worin liegt deren Gefährdungspotential?

- ☞ *Josefstraße / Koxheidestraße*
- ☞ *Bahnübergang*
- ☞ *Venloer Straße / Römerstraße*
- ☞ *Kreuzung Altes Rathaus*
- ☞ *Fußgängerampel an der Hubertusstraße: neue Schaltung zu kurz & nicht verlängerbar – eine größere Gruppe kann nicht geschlossen die Straße passieren, muss also lange im Straßenbereich warten.*
- ☞ *Kreuzung Hauptstraße / Annastraße: Hauptstraße ohne Gefahren begehbar, mitten drin ein Bruch, nicht direkt als Kreuzung (auf der doch Autos fahren) erkennbar; schlecht einsehbar.*
- ☞ *Kreuzung Amsterdamer Straße / Schulstraße: schlecht einsehbar. >>>*



Die Ampelquerung der Lindenstraße in Höhe Hubertusstraße ist mit einer Kindergruppe ein schwieriges Unterfangen. Der Platz zum Aufstellen ist knapp und die Grünphase viel zu kurz.



↳ Roermonder Platz: ganze Fläche hat ein Pflaster – schlecht erkennbar, wo Autos fahren und wo nicht.

↳ Schmale Bordsteine z. B. Hubertusstraße

2. Welche Bereiche fallen Ihnen als besonders gut und sicher ein? Was macht diesen Bereich so sicher / übersichtlich?

↳ Kapellenplatz

↳ Hauptstraße (bis auf die Kreuzung): keine Autos & keine Fahrräder!; keine Kurven.

↳ Gang zwischen Hauptstraße & Museum

3. Wenn Sie an die Hauptstraße und andere Straßen der Innenstadt denken, was ist derzeit gut?

↳ Zebrastreifen

↳ Auto- und fahrradfrei

↳ Wechselnde Pflastersteine / Farben regen zum Spiel an.

↳ Flächen müssen (für Kinder) nicht vollkommen eben sein, sie sind durchaus in der Lage kleine Hindernisse, wie Stufen, zu überwinden.

4. Nutzen Sie mit den Kindern den ÖPNV / Bürgerbus? Wo sehen Sie Schwächen, wo Stärken (Haltestellengestaltung, Zu- und Ausstieg, Informationen, ...)?

↳ Der Bürgerbus von Wetten sollte wieder an der Ampel Twistedener Straße halten.

↳ Selten die Deutsche Bahn: die Spalte zwischen Bahnsteig und Wagon ist für Kinder recht breit.

5. Haben Sie sonstige Anregungen zum Thema Straßen & Verkehr?

↳ Fußgängerampeln (mit längerer oder verlängerbarer Grünphase) & Zebrastreifen sind hilfreich.

Stadtbegehung vom Kindergarten zum Mechelner Platz

Am 6.9.2016 wurde die Vorschulgruppe des Kindergartens St. Hubertus (15 Kinder mit der Leiterin und einer Erzieherin) zum Spielplatz am Mechelner Platz begleitet. Folgende kritische Stellen wurden erkannt:

- Die Gehwege an der Schwester-Hermenegildis-Straße & Hubertusstraße sind sehr eng.



Die engen Gehwege sind besonders bei der Begegnung von Kindern und Rollstuhlfahrern problematisch. Der eine kann nicht ausweichen und die Kinder sollen nicht auf die Fahrbahn in den fließenden Verkehr.

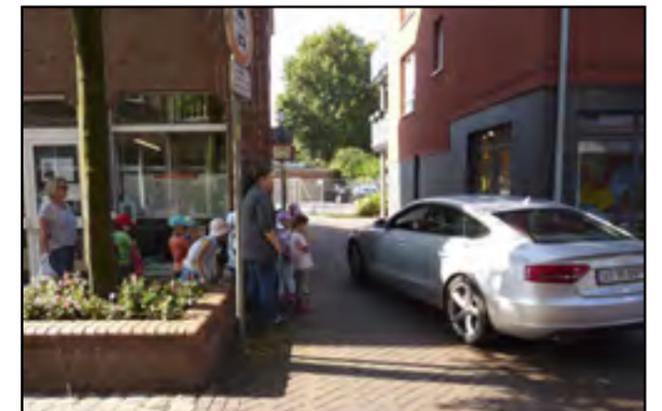


- Die Ampelschaltung Hubertusstraße / Lindenstraße ist viel zu kurz. Selbst mit der kleinen Gruppe – normalerweise 22 - 25 Kinder – war es nicht möglich, bei Grün über die Ampel zu gehen. Auch die Grundschule hat Probleme mit der kurzen Schaltung. Früher konnte man diese bis zu 3 x verlängern.

- Am Übergang zu den verkehrsberuhigten Bereichen, wo durchaus Autos fahren, fehlt eine deutliche Markierung, so dass die Kinder keine Orientierung haben wo sie anhalten sollen. Besonders unübersichtlich ist die Situation an der Ecke Amsterdamer Straße / Schulstraße.



Übergang vom normalen Verkehrsbereich zum verkehrsberuhigten Stadtkern

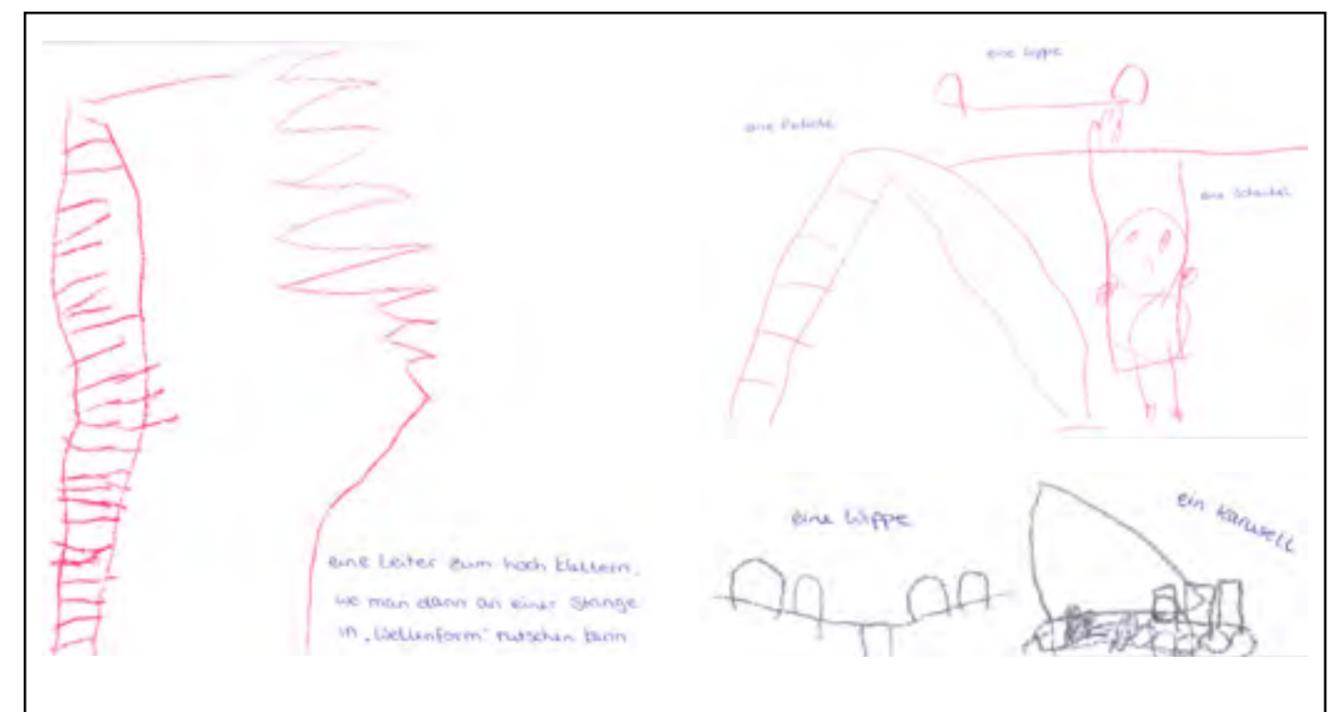


Die unübersichtliche Einmündung der Schulstraße in die Amsterdamer Straße.

Kinderzeichnungen

Zuvor hatten die Kinder Bilder gemalt, in denen sie dargestellt hatten, was sie sich auf dem Spielplatz wünschen.

Es wurden hauptsächlich die Klassiker – Wippe, Rutsche und Schaukel – dargestellt. Aber auch Karussell und das Seilnetz-Klettergerüst dürfe nicht fehlen. Neu hatten sich drei Jungen ein Fußballfeld gewünscht, eine Leiter zum hoch klettern, wo man dann an einer Stange in Wellenform runter rutschen kann und ein „Spieltaxi“. Was letzteres sei, konnte der Knirps uns leider nicht mehr genau erklären, er sprach von etwas „was man reparieren muss“. Vielleicht schwebt ihm da ein Schrottauto vor.





Am Kreuzweg ist weit und breit keine Sitzbank in Sicht und auf dem Friedhof hat man das Kreuz im Rücken, statt es von der Bank aus betrachten zu können. Gut mit einem Rollstuhl zu befahren ist ein Weg mit feinem verdichtetem Schottermaterial. Der rundkörnige Kies lässt sich nicht verdichten und ist für alle Gefährte mit Rädern eine Tortour.

und Friedhof sind die Wege, die mit den roten **Wassergebundenen Decken** befestigt sind, gut begeh- und berollbar, wenn sie gepflegt werden.



Dagegen bleibt man in den weißen Kieswegen mit den Rollen stecken und der Fuß findet auf der weichen Unterlage keinen rechten Halt.

Ein weiteres Thema waren die **Ruhepause**, denn im Alter sind lange Wege anstrengend, so dass man in immer kürzeren Abständen nach einer Sitzbank Ausschau hält. Es fehlen Bänke am Roermonder Platz und am Kreuzweg / Friedhof. An einigen Stellen im Stadtgebiet stehen Bänke aus Drahtgeflecht. Bei diesen Bänken ist die Rückenlehne für die Senioren zu weit hinten. Den Mechelner Platz empfinden sie derzeit als nicht sehr gemütlich. Es könnte daran liegen, dass der Weg im Rücken der Bänke verläuft. Auch hätten sie es gerne etwas ordentlicher rund ums Wasser. Doch nicht nur draußen müssen die Senioren eine Verschnaufpause einlegen, sondern auch in den Geschäften. Sie möchten sich ja nicht unbedingt

vordrängeln, können aber auch nicht sehr lange stehend warten bis sie bedient werden. Dazu seien Sitzmöglichkeiten in den Geschäften eine große Hilfe. Im Supermarkt am Roermonder Platz gibt oder gab es zwei Sessel in der Ladenmitte. Auch in vielen kleineren Bekleidungsgeschäften finden sich bequeme Sitzmöglichkeiten.

Ein Hindernis, das hier vornehmlich die Pflegerinnen und Pfleger zu bewältigen haben, ist die **Zugänglichkeit von Arztpraxen** mit einem Rollstuhl. In manchen Gebäuden ist zwar ein Aufzug vorhanden, doch ist dieser oftmals so klein, dass er keinen Platz für Rollstuhl und Begleiter bietet. Eine demente Person im Rollstuhl alleine in einem Aufzug fahren zu lassen, ist ein Risiko, dass es unbedingt zu vermeiden gilt. Auch gibt es Praxen, die zwar einen schwellenlosen Seiten- oder Hintereingang haben, doch dort müssen mitunter Tische oder Blumenkübel beiseitegeschoben werden, damit man diesen Eingang nutzen kann.

Wertvolle Hinweise konnte die Wohngruppe des Regina Pacis auch zum Thema **Toiletten** geben. Nicht nur mehr öffentliche barrierefreie Toiletten, sondern auch Toiletten in den Ge-



schäften werden gebraucht. Die Toiletten auf dem Friedhof an der Aussegnungshalle sind selbst bei Beerdigungen nicht geöffnet. Am Kreuzweg, hinter der Kreuzigungsgruppe, gibt es ein Toilettenhäuschen, aber das ist alt und schmutzig. Die Information, wie und wo man einen Euroschlüssel für die öffentlichen barrierefreien WCs erhält, hatten selbst die Pflegerinnen und Pfleger nicht.



Die Toilettenanlagen auf dem Friedhof und am Kreuzweg sind weder barrierefrei, noch gepflegt und auch meist geschlossen.



Bildungsakademie BiWak Inklusion Lehren und Lernen

Im Namen „BiWak – Inklusion Lehren und Lernen“ steht das „Bi_ak“ für Bildungsakademie und das „W“ für Wissen. Der Nachtrag „Inklusion Lehren und Lernen“ macht deutlich, dass im Rahmen der Bildungsakademie Inklusion gelebt werden soll. Gewünscht ist, dass ein ständiger Austausch von Geben und Nehmen, von Lehren und Lernen bei allen Beteiligten stattfinden kann.

Die Ziele

- ♻ Vermittlung von Wissensinhalten aller Art inklusiv, niedrigschwellig und barrierefrei.
- ♻ Vermittlung von Wissen zum Thema Inklusion, den Bedürfnissen von Vereinen, Institutionen und Privatpersonen entsprechend.
- ♻ Abbau von Hemmnissen im Kontakt zwischen Menschen mit und ohne Behinderung durch gemeinsames Erleben.
- ♻ Brücken bauen – eine Plattform für Vernetzungen und gemeinsamen Austausch zum Thema Inklusion. Zu unserem Netzwerk gehören schon viele Netzwerkpartner und wir freuen uns über jede/jeden Interessierten.
- ♻ Vielfalt wird begrüßt und gelebt.

Der Weg

- ♻ Bildung
- ♻ Aktionen und Projekte
- ♻ Vernetzung

Haben Sie Interesse?

Ich freue mich darauf, Sie kennen zu lernen!
monika.hoolmann@lebenshilfe-gelderland.de

2.5 Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung

Bei einem Gespräch mit Frau Monika Hoolmann von der Lebenshilfe Gelderland e. V. stand die Inklusionsförderung bei den Themen Arbeiten und Wohnen im Vordergrund. Sie betreibt den Aufbau der Bildungsakademie „BiWak – Inklusion Lehren und Lernen“. So wurde beispielsweise jüngst eine Arbeitsgruppe „Leichte Sprache“ gebildet. Die Vermittlung von Menschen mit geistigen oder seelischen Behinderungen in den normalen Arbeitsmarkt ist eine schwierige Aufgabe, auch in Kevelaer. Dabei gibt es viele Arbeiten, die diese Menschen durchaus verantwortungsbewusst übernehmen könnten.

Dringend werden auch Wohnungen in der Innenstadt gesucht. Zum einen gibt es betreute Kleinwohngruppen, aber auch Einzelpersonen oder Paare, die durchaus in der Lage wären einen eigenen Haushalt zu führen, doch leider scheuen sich viele Vermieter diesen Menschen eine Mietwohnung anzuvertrauen. Dabei wäre dies für sie eigentlich eine sichere Sache, da über die Betreuung und die öffentliche Hand die Mietzahlungen gesichert werden und die Betreuer regelmäßig ein Auge auf den Zustand der Wohnungen haben.



Foto: Anna Petra Thomas,
16.06.2016 <http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/kreis-heinsberg/>

Spiritual Care Kevelaer

Ziel des Projektes ‚Spiritual Care Kevelaer‘ ist es, am Wallfahrtsort der ‚Trösterin der Betrübten‘ dazu beizutragen, dass eine Art Corporate Identity der Mitmenschlichkeit erfahrbar wird. Daran beteiligen sich örtliche Einrichtungen der Alten- und Krankenpflege, das Marienhospital, der ambulante Kranken- und Palliativdienst der Caritas, die Caritas-Konferenz St. Marien sowie die Wallfahrtsleitung. Mit ‚Spiritual Care‘ (engl. ‚Geistige Betreuung‘) ist gemeint, sich um einen Menschen zu kümmern, sich ihm zuwenden, ihn zu begleiten, wobei seine Seele und sein Geist im Mittelpunkt stehen. Inzwischen sind im Rahmen von ‚Spiritual Care Kevelaer‘ die ersten 25 Mitarbeiter von sieben Institutionen fortgebildet worden, um Menschen in krisenhaften Situationen unterstützen zu können. Nun finden die neue Wallfahrt für MS-Kranke und die ‚Spiritual Care‘-Akademie statt. Im kommenden Jahr gibt es eine weitere Fortbildung für Menschen, die sich ehrenamtlich für alte und kranke Menschen in Kevelaer einsetzen möchten.

Text: Bischöfliche Pressestelle, 2015

Kontakt: Pressestelle@bistum-muenster.de

2.6 Wallfahrt & Tourismus

In Kevelaer ist natürlich die Einbeziehung der Wallfahrtsleitung ein wichtiger Schritt. Daher wurde vor den öffentlichen Veranstaltungen ein Gespräch mit dem Leiter des Wallfahrtsbüros Herrn Dr. Killich geführt. Er ist auch Geschäftsführer des Verkehrsvereins. Wallfahrt und Touristik sind in Kevelaer sehr eng miteinander verbunden.

Es gibt einige Themenwallfahrten wie die Motorrad-Wallfahrt oder die Friedens-Wallfahrt. Weitere befinden sich im Aufbau. Auch wenn Kevelaer kein spezieller Kranken-Wallfahrtsort ist, so fanden erstmals 2015 eine Multiple Sklerose-Wallfahrt und 2016 eine Demenz-Wallfahrt statt, die von der Akademie „Spiritual Care Kevelaer“ organisiert wurden.

Die größte Einzelwallfahrt ist die Tamilen-Wallfahrt jedes Jahr im August, zu der mehrere Tausend Exiltamilen aus ganz Europa anreisen. An diesem Wochenende ist die Herausforderung bzgl. Sicherheit und Organisation für die Stadt und die Wallfahrtsleitung eine besonders große. Bei der Beobachtung der Tamilen-Wallfahrt am 13.8.2016 fiel das ruhige und entspannte Geschehen positiv auf. Die Teilnehmer dieser Wallfahrt sind im Durchschnitt jünger als bei den meisten anderen Wallfahrten, da ganze Familien vom Säugling bis zum Senior daran teilnehmen. Beobachtet werden konnte auch eine Vielzahl von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen. Eine weitere Besonderheit dieser Wallfahrt ist ein Markt mit Garküchen und Verkaufsständen, der im Schat-

ten der Basilika auf dem Parkplatz abgehalten wird. Während der Hauptveranstaltungen wird die Innenstadt für den normalen Verkehr gesperrt.

Der Mai ist der Monat mit den meisten Wallfahrten. In dieser Zeit kommen in einer konzentrierten Zeit zwischen 9:15 - 10:30 Uhr 15 - 16 Pilgerbusse am Peter-Plümpe-Platz an. Am Beispiel eines Wallfahrtsberichts in den Heinsberger Nachrichten vom 16.6.2016 kann der Verlauf für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gut nachvollzogen werden.

„Knapp 140 Teilnehmer zählte in diesem Jahr die Kevelaerwallfahrt der Alten- und Pflegeheime St. Josef.“

HEINSBERG. Knapp 140 Teilnehmer zählte in diesem Jahr die Kevelaerwallfahrt der Alten- und Pflegeheime St. Josef mit Sitz in Selkant-Höngen.

In zwei Reisebussen, dazu diverse weitere Fahrzeuge auch für die Transporte der Rollstühle mit Bewohnern, Tagespflege-Gästen, Angehörigen und Mitarbeitern trafen **pünktlich** zum Gottesdienst in der Basilika ein.“



Die Organisatoren der Wallfahrt müssen genügend Zeit einplanen, bis sie die Pilger aus den Bussen ausgeladen haben, denn die Haltestellen selber verfügen über keinerlei Einstiegshilfen in Form von besonderen Bordsteinen. Es sind

auch nur wenige PKW-Parkplätze für Behinderte am Peter-Plümpe-Platz vorhanden.

Nach einer längeren Busfahrt steht für viele erst einmal ein Gang zur Toilette an, um sich entspannt und konzentriert dem religiösen Ziel widmen zu können. Im Rathaus stehen zwei Behindertentoiletten zu Verfügung. Die Außen-



toilette ist mit einem Euro-WC-Schlüssel zu öffnen. Für die Innentoilette muss man sich einen Schlüssel am Empfang geben lassen. Bei knapp 140 Wallfahrtsteilnehmern kann es da mit der Pünktlichkeit durchaus etwas eng werden. Die Kirche plant, die Toilettenanlage am Johannes-Stalenus-Platz zu erneuern. In der Stadt gibt es nur ein paar Gaststätten, die ihre Toiletten den Pilgern unkompliziert zur Verfügung stellen.

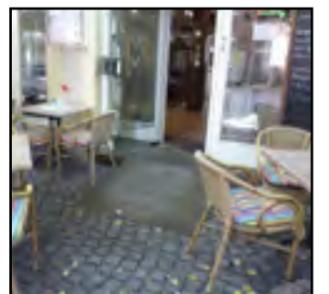
„Danach hatten die Pilger unter anderem Zeit, um an der Kerzenkapelle eine Kerze anzuzünden, bevor die Gruppe sich zum gemeinsamen Mittagessen traf.“



Alleine ist es einem Rollstuhlfahrer nicht möglich, eine Kerze zu kaufen. Das Bachkieselpflaster im nahen Umfeld zum Kerzentisch ist extrem schwierig mit einem Rollstuhl oder Rollator zu befahren. Auch sonst findet der Fuß eines alten Menschen nur sehr schwer Halt auf diesem Pflaster. Der Kerzentisch kann nicht unterfahren werden, die schmiedeeisernen Verzierungen stören. Die Kerzen liegen zu tief in den Kisten als das der Arm dort hinunter reichen könnte. Zu guter Letzt ist es dem Rollstuhlfahrer leider nicht ohne Hilfe möglich die Kerze zu bezahlen, denn die Öffnung für das Geld ist in unerreichbarer Ferne.

Für das gemeinsame Mittagessen ist die Auswahl der Gaststätten auf die beschränkt, die einen zumindest schwellenlosen Zugang bieten können.

Links: Beim Blick aus dem Obergeschoss des Rathauses sieht man die Schlange, die sich vor den Behindertentoiletten gebildet hat.



„Nach einem **Bummel durch Kevelaer** besuchten einige Pilger noch die Andacht am Nachmittag, bevor sich die Gruppe wieder **auf den Heimweg machte**.“

Bei dem unebenen Pflaster in Kevelaers Innenstadt müssen Senioren besondere Obacht walten lassen, dass sie nicht stolpern oder mit den Rädern in Fugen stecken bleiben. Blinde und sehbehinderte Pilger verzichten wohlmöglich auf einen Stadtbummel, da sie überall gegen die Werbeaufsteller, Warenregale, Fahrräder oder Außenbestuhlung stoßen.

Nach all den Attraktionen des Tages kann man leicht die Orientierung verlieren. Das lückenhafte und teilweise missverständliche Beschilderungssystem macht es den Gästen nicht unbedingt leicht, den Weg zum Busparkplatz zurück zu finden. Das vorhandene Fußleitsystem stammt noch aus den 1990er Jahren.

„Der Dank von Geschäftsführer Volker Kratz ging zum Abschluss an **alle Mitarbeiter**, ohne deren ehrenamtlichen Einsatz diese Wallfahrt nicht mehr möglich wäre. „Diese Wallfahrt hat eine Tradition bei St. Josef. Diese haben wir von den Ordensschwestern übernommen und wir werden sie erhalten“, erklärte Volker Kratz. „Das gehört zu uns – zu St. Josef.“

Die Dankesworte des Geschäftsführers zeigen deutlich, dass eine Stadt nicht nur durch bauliche Maßnahmen barrierefrei wird. Das Miteinander der Menschen und Hilfestellungen von Menschen für Menschen können nicht gänzlich durch Rampen, Leitlinien, Technik und dergleichen ersetzt werden.

Quelle der Zeitungsartikelzitate: 16.06.2016
<http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/kreis-heinsberg/>

Beratungen für Betriebe in der Innenstadt

Barrierefreie Hotels, Gastronomie und Geschäfte sind wichtige Aspekte für eine Stadt, die primär von Tourismus & Wallfahrt lebt. Daher wurde im Rahmen dieser Konzeptentwicklung am 7. Sept. 2016 ein Beratungstag angeboten, von dem sechs Betriebe Gebrauch machten. Die wichtigsten Hinweise sind beispielhaft in den Kapiteln 4.4, 4.5, 4.11, 4.12, 4.14, 4.15, 4.16 & 4.17 eingeflossen.



Hauptstraße mit Montage, um die Kritik der Senioren mit Rollator an der Pflasteroberfläche zu verdeutlichen.



Oben:
Andacht auf dem Kapellenplatz

Rechts:
Wegweiser, die viel zu hoch hängen, und teilweise die Richtung nur ungenau angeben.



Es betrifft die Aspekte:

- Geschäftseingänge
- Erschließung mit (Außen)aufzügen
- Kontraste, Möblierung & Beleuchtung, Speisekarten, Akustik
- Rampen, Treppen & Behinderten-WCs
- Übernachtungsangebote & Zertifizierung
- Wohnungsumbau

2.7 Stadtbegehung mit einer Sehbehinderten

Frau Eifert, eine junge Kevelaerer Mutter, die an Morbus Stargardt erkrankt ist, hat nur noch ein Sehvermögen von ca. 5 %. In der Stadt kann sie sich im Großen und Ganzen noch ohne weißen Langstock fortbewegen, da sich ihre Beeinträchtigungen eher im Detailbereich abspielen und der Gesamtüberblick in wesentlichen Teilen vorhanden ist. Sie kann keine Schriften ohne eine Lupe mit einer sehr starken Vergrößerung lesen. Das hat z. B. Auswirkungen bei der Auswahl von Speisen und Getränken im Restaurant, bei der Verfolgung einer PowerPoint-Präsentation in Bürgerversammlungen, dem Auffinden eines bestimmten Raumes im Rathaus, dem Lesen eines Fahrplans und Vieles mehr.



Im öffentlichen Raum stolpert sie immer wieder über fehlende Kontraste und Dinge, die einfach so im Wege stehen. Gefahren lauern da besonders an Treppen und Bordsteinkanten. Riskant wird es, wenn sie eine Straße queren möchte, wo sie sich mangels Kontrasten (grauer Gehweg, grauer Bordstein, graue Straße) so sehr auf die Oberfläche konzentrieren muss, dass sie nicht zeitgleich erkennen kann, ob sich ein Fahrzeug nähert. Wenn sie dann auch noch einen Kinderwagen schieben muss, ist dies ohne fremde Hilfe kaum möglich.

Aber auch große Plätze, die viel zu leer sind und auf denen keine kontrastreiche Linie die Sehbehinderte leitet, wie der Roermonder Platz, sind problematisch. Kontrastreiche schlichte Gestaltung hilft ihr auch eine Sitzbank oder einen Geschäftseingang zu finden. Leider ist das in Kevelaer eher selten zu finden. Im Volkskundemuseum kann sich Frau Eifert kaum zurecht finden. Ohne Hilfe und eine genaue Beschreibung, wo sich in der Toilette was befindet, hätte sie diese nicht gefunden. Alles ist Weiß, sogar das Piktogramm an der Türe. Die grauen Trepp-



Ein kontrastreicher Bordstein würde deutlich machen, wo die Fahrbahn beginnt. Auch graue Poller auf grauen Platten sind nur schwer zu erkennen.



Die Treppenstufen vor dem Bühnenhaus sind mit dem Blick nach unten nicht zu erkennen. Hilfreich dagegen ist der Handlauf und die weiße Mauer mit dem dunklen Sockel. Hier erkennt man die Stufen.



Toilette & Treppe im Volkskundemuseum kontrastarm.

penstufen unterscheiden sich nicht vom grauen Fußboden. Besonders tückisch sind die beiden untersten Stufen, da weder die weiße Brüstung noch der Handlauf anzeigen, dass hier noch zwei Stufen sind.

Bei der Beurteilung des Spielplatzes am Mechelner Platz beschreibt Frau Eifert die Anforderungen an die Spielgeräte einmal aus der Sicht der sehbehinderten Mutter und einmal aus der Sicht als sehbehindertes Kind. Das Kind möchte, genauso wie andere Kinder, die große Kletterpyramide erklimmen, hat aber Schwierigkeiten, die Seile und Sitzfelder zu erkennen. Da wären kontrastreiche Greifpunkte und leuchtend bunte Sitzfelder ein sicheres Ziel. Kleine Kinder, egal ob mit oder ohne Augenlicht, überschätzen sich bei ihrem Bestreben gerne mal den höchsten Punkt zu erreichen. Dann muss die Mama das Kind „retten“. Eine Mutter, die alles normal sehen kann, klettert dem Kind einfach hinterher. Doch für Frau Eifert geht das nicht so einfach. Erstens erkennt sie eine Gefahrensituation erst später und zweitens fällt es ihr auch schwerer sicher zu ihrem Kind auf dem Gerüst zu gelangen.

Ein weiteres Problem, das viele Blinde und Sehbehinderte haben, sind die Blendungen durch schlechte Beleuchtung und starke Spiegelungen. Bodenstrahler sind diesbezüglich eine ganz große Blendungsquelle. Die Evolution hat den Menschen mit Augenlidern ausgestattet, um sich gegen das natürliche Licht, das stets von oben kommt, zu schützen. Bodenstrahler sind eine Mode, die für Seh- und Gehbehinderte gefährlich ist, denn sie lassen jeden für einen Augenblick blind werden. Wenn dann auch noch unebenes Pflaster oder eine Treppenstufe in unmittelbarer Nähe ist, ist ein Sturz nicht auszuschließen. Irritierende Spiegelungen kommen immer wieder bei Glastüren vor. Wenn das Sonnenlicht auf das Glas trifft, kann ein Mensch, der schlecht sieht oft nicht erkennen ob dort überhaupt eine Türe vorhanden ist oder ob die Türe offen steht.



Ein sehr guter Kontrast wird mit Weiß und dem roten regionaltypischen Ziegelpflaster erreicht – egal ob es regnet oder trocken ist.

Über den Poller mit weißem Kopf stolpert so schnell keiner.



Die Sitzbänke heben sich für sehbeeinträchtigte Menschen optisch nicht vom Unter- und Hintergrund ab.



Im Sonnenschein erkennt man leicht das Dilemma in dem ein sehbehindertes Kind steckt, wenn es sich auf die Schaukel setzen möchte: Der schwarze Sitz hebt sich kaum vom Untergrund ab und der Schattenwurf ist zum Verwechseln ähnlich.



Weiß ist die einzige Farbe, die sich sogar noch von Hellgrau abhebt. Bei trübem Regenwetter ist der Kontrast zwischen Blindenleitstreifen und den wasseraufsaugenden Betonplatten richtig gut.



3. Bestandsanalyse

3.1 Stärken & Defizite

Stärken und Schwächen sind in der Stadt oftmals sehr eng in einem Punkt miteinander verknüpft. Es ist folglich schwierig eine Liste zu erstellen, aus der klar hervor geht, was man ändern muss. Zudem muss eine Beurteilung vorgenommen werden, für welche Nutzergruppe etwas schlecht oder gut ist. Was dem Einen Fluch, ist dem Anderen Segen. Ein klassisches Beispiel ist die Nullabsenkung der Bordsteine an einem Straßenübergang: Die Rollstuhlfahrer freuen sich, da sie deutlich weniger Kraft aufwenden müssen, für die Blinden und Sehbehinderten stellt es jedoch eine Gefahr dar, da sie nicht vor dem fließenden Verkehr gewarnt werden.

Stärken

Eine gute Voraussetzung zur barrierefreien Gestaltung der Stadt liegt in der ebenen Topographie. Des Weiteren ist die kompakte Stadtgestaltung, die kurze Wege zur Folge hat, eine gute Basis. Zentral gelegen finden sich Treffpunkte bzw. Plätze, die für das Sozialgefüge der Stadtbewohnerinnen und -bewohner von großer Bedeutung sind.

In der Geschichte der Stadt hat sich ein großes Hilfenetz aufgebaut. Die Bereitschaft zur Investition in barrierefreie Maßnahmen ist auch in der Privatwirtschaft vorhanden. Öffentliche Versammlungsstätten sind im Ansatz bereits barrierefrei ausgebaut bzw. umgestaltet. Hier bedarf es mitunter nur weniger Ergänzungen. Mit dem Bürgerbus hat Kevelaer bereits eine solide ÖPNV-Versorgung. Auch, dass der Bahnhof im Wesentlichen barrierefrei ausgebaut ist, trägt zur Attraktivität der Stadt für Menschen mit Behinderung bei.

Der Umbau des Roermonder Platzes zu einem Shared Space hat dazu geführt, dass der Verkehr grundsätzlich langsamer verläuft. Doch dieser Platz teilt die Gemüter der verschiedenen Menschen in zwei Lager. Die einen wissen die durch die Temporeduzierung erreichte Verkehrssicherheit zu schätzen. Die anderen vermissen Orientierung und Aufenthaltsqualität.

Schwächen

Nutzungskonflikte gibt es vor allem in den Geschäftsstraßen. Die unebenen und sehr heterogenen Straßenoberflächen, die schmalen Gehwege mit zu wenigen Absenkungsbereichen und oftmals starkem Quergefälle, machen es Menschen mit Behinderungen schwer, ihre Wege zurückzulegen.

Zentrales Thema des Konzeptes wird neben diesen Oberflächenbeschaffenheiten die fehlende Orientierung sein. Fehlt den Einheimischen auch der Blick für das verwirrende System der kleinen Straßen und Plätze, so finden sich Gäste der Stadt mitunter nicht zurecht. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum leidet unter zu wenig Sitzgelegenheiten zum Ausruhen und teilweise fehlender oder zu spärlicher Infrastruktureinrichtungen wie öffentliche Toilettenanlagen, besonders barrierefreie WCs.

Die Straßen- und Bahnübergänge am Rande der Altstadt sind größtenteils nicht barrierefrei. Weder Rollstuhlfahrer bzw. Rollatornutzer noch Blinde / Sehbehinderte können diese sicher und selbständig queren.

Am Abend zeigen sich die Defizite im Bereich der Stadtbeleuchtung. Hier trifft man in Kevelaer auf die zwei Extreme: Blendendes Licht oder Düsternis. Beides erhöht die Unfallgefahr.

Große Schwächen konnten auch im Bereich der Außendarstellung der Stadt festgestellt werden. So findet man auf Internetseiten oder in Prospekten kaum Hinweise, die für einen barrierefreien Urlaub bzw. eine barrierefreie Wallfahrt erforderlich sind.

3.2 Leitbild & Ziele

Der eingangs zitierte Leitgedanke des Grundgesetzes kann mit Blick auf das religiöse Kevelaer auch durch einen Ausdruck der Schöpfung als Gesamtwerk ergänzt werden. Kein Mensch ist vollkommen. Wir sollten jeden mit seiner Unvollkommenheit respektieren und willkommen heißen, so dass wir uns gegenseitig ergänzen. Blicken wir nun auf die Stadtentwicklung, so müssen wir nach Antworten suchen, wie man diese Unvollkommenheit des Einzelnen durch bauliche, technische oder zwischenmenschliche Maßnahmen ergänzen kann.

Weit verbreitet ist unter den Planern, Architekten und Designern der Leitspruch: „Less is more! – Weniger ist Mehr!“ Dies ist sicherlich überall dort, wo durch Anhäufungen im Laufe der Zeit Chaos entstanden ist, ein zielführender Leitgedanke. Man sollte aber stets auch die Grenze zum Mangel im Blick haben.

- Mangel an Orientierung
- Mangel an (Fort-)Bewegung
- Mangel an Ruheplätzen
- Mangel an Verständnis

So sollten die planerischen Ziele für Kevelaer sein:

- **Klarheit & Orientierung**
- **Jedem seinen angemessenen Raum geben**

Oberflächenstrukturen & Höhenunterschiede

Für alle, die nicht mehr ganz sicher auf den eigenen Beinen unterwegs sind, oder sich mit einem Rollstuhl / Rollator fortbewegen, muss es Ziel der Stadtkernsanierung sein, überall auf ebenen, fugenlosen & rutschfesten Befestigungen hin zu gelangen. Krumpelige Steinstrukturen, wie sie der gehauene Naturstein bietet, sollen dort eingesetzt werden, wo sie als Leitobjekt im Kontrast zur Lauffläche dienlich sind.

In den Grünanlagen sollten alle Wege auch mit einem Rollstuhl befahrbar sein. Dies schließt eine wassergebundene Decke nicht grundsätzlich aus, aber sie muss in ihrem Aufbau, der Ausführung sowie der Pflege geeignet sein.

Höhenunterschiede gilt es in Kevelaer dank der recht ebenen Topografie vornehmlich zu den Gebäuden hin zu überwinden. Durch den hohen Bestand an historischer Bausubstanz sind viele Häuser nur über Stufen (meist 1 - 3) erreichbar. So soll bei den anstehenden Straßen- und Platzumbauten überall versucht werden, einen schwellenlosen Zugang herzustellen oder die Möglichkeit gegeben werden, große Höhenunterschiede mit geeigneter Technik (Lift) zu überwinden.

Orientierung

In Kevelaer muss man sich bewusst sein, dass die Straßen nur zu einem geringen Anteil für die Einwohner, die sich mit der Zeit durch Übung auch an gewisse Unzulänglichkeiten gewöhnen könnten, barrierefrei gebaut werden, sondern für die bis zu 800.000 internationalen Gäste / Pilger, die auf eine hohe Verbreitung von Universaldesign bei Leitsystemen angewiesen sind. Besonders betrifft dies die Gruppe der Menschen mit Sehbeeinträchtigungen und kognitiv Beeinträchtigte. Bei den Menschen mit Sehbeeinträchtigungen, die nicht durch eine Brille korrigiert werden können, gibt es eine sehr hohe Dunkelziffer, da sehr viele alte Menschen mit verschiedenen Gebrechen über ihre oftmals massive Sehbeeinträchtigung nicht sprechen. Deshalb ist es besonders wichtig, dass Kevelaer keinen Sonderweg geht, sondern in hohem Maße den bundesweit eingeführten Regelwerken folgt.

Da es nicht leicht ist, sich als Besucher in Kevelaer zurecht zu finden, ist die Erstellung eines umfassenden, barrierefreien Wegeleitsystems im Rahmen der Stadtkernsanierung erforderlich. Dieses soll auch für Menschen mit kognitiven oder sensorischen Beeinträchtigungen verständlich sein. Für sie steht neben den Beschilderungen die Orientierung über die Straßengestaltung im Vordergrund. Wichtige Verbindungsachsen sind z. B.:

- Bahnhof / Bushaltestellen – Kapellenplatz
- Bahnhof / Bushaltestellen – Rathaus
- Bahnhof / Bushaltestellen – Konzert- & Bühnenhaus, Bürgerbegegnungsstätte
- Bahnhof / Bushaltestellen – Innenstadt – Krankenhaus

- Friedhof – Kapellenplatz
- Kreuzweg – Kapellenplatz
- Bahnhof / Bushaltestellen – Roermonder Platz – Twistedener Straße (geplanter Solepark Hüls)
- Schul- & Sportzentrum Hüls – Kapellenplatz
- Roermonder Platz – Hauptstraße – Basilika

Das Leitsystem sollte so leicht verständlich sein, dass es auch die "Entfluchtung" der Plätze und engen Straßen bei besonderen Wallfahrten (Tamilen- & Motorrad-Wallfahrt) unterstützt und dass es Konflikte mit anderen Nutzungen (Fahrrädern, Stühle, Warenaussteller, Laternen, ...) minimiert. Ein weiteres wichtiges Element der Orientierung ist die Beleuchtung. Ziel sollte eine helle, aber blendfreie Ausleuchtung der Wege und Plätze sein. Diese erhöht auch die Sicherheit in einer Stadt und vermeidet Angsträume, wie z. B. enge Tordurchgänge, schmale Gassen und Passagen oder Tiefgaragen.

Bzgl. des motorisierten Verkehrs ist die Leitung zur B9 und A57 von den Parkplätzen der Stadt aus auf von Fußgängern und Radfahrern möglichst gering frequentierten Wegen wichtig. Bestandteil eines neuen Leitsystems muss auch ein Parkleitsystem sein. Die Leitung der vielen Pilgerbusse zur Haltestelle und zum Parkplatz am Europaplatz sollte ebenfalls in das Leitsystem einfließen.

Verkehr

Bzgl. der Begegnung von Fahrzeugen (auch Fahrräder) und Fußgängern (hiermit sind auch Rollstuhlfahrer gemeint) soll der Fokus auf die Entschärfung punktueller, verkehrlicher Brennpunkte, die Menschen mit Behinderung und Kinder besonders betreffen, liegen. Dies betrifft besonders die Bahnübergänge, Querungsstellen oder den Roermonder Platz. Bei Bestrebungen, den motorisierten Verkehr in der Innenstadt auf ein Minimum zu reduzieren, müssen Lösungen gefunden werden, dass schwerbehinderte Menschen trotzdem den Weg zum Kapellenplatz bewältigen können.

Außenraumnutzung & Aufenthaltsqualität

Aufenthaltsqualität bedeutet, dass begehrte Straßen, Plätze, Spielplätze und Grünanlagen oder der Friedhof nicht nur barrierefrei erreicht, sondern auch vollumfänglich von allen Menschen genutzt werden können. Dabei spielen folgende Aspekte eine wichtige Rolle:

- Ausruhen und Beobachten
- Spielen
- Unterwegs-Abfall entsorgen
- Fahrrad & Rollstuhl parken
- Essen und Trinken
- Toilettengang

Mit Blick auf die in den kommenden Jahren zu erwartenden Straßenbaustellen in der Innenstadt, ist ein Baustellenmanagement und eine Baustellenabsicherung erforderlich, die neben den Belangen der Geschäftsleute die Belange von Senioren und Menschen mit Behinderungen besonders sorgfältig berücksichtigt.

Wohnen & Infrastruktur

Die Innenstadt von Kevelaer soll auch über die Ladenöffnungszeiten hinaus lebendig bleiben. Dazu sollen möglichst viele Wohnungen im Zentrum geschaffen, bzw. erhalten werden. Der innerstädtische Wohnraum im historischen Gebäudebestand bietet nur selten die Möglichkeit zu einem barrierefreien Umbau. Um aber sowohl der demografischen Entwicklung als auch dem Bedürfnis vieler alter Menschen im Zentrum ihrer Heimatstadt leben zu können, gerecht zu werden, sollten zentrale Verdichtungsmöglichkeiten primär mit Wohngebäuden bebaut werden, deren Struktur Mehrgenerationen-Wohnen, Inklusives Wohnen und Barrierefreies Wohnen ermöglicht.

Dazu gehört für die durch Alter oder anderweitig in ihrer Mobilitätsreichweite eingeschränkte Personen auch ein Umfeld, in dem es möglich ist, Nachbarn zu treffen, sich draußen auszuruhen oder das Geschehen um einen herum zu beobachten.

Neben dem Bau neuer Wohnungen sind Möglichkeiten zu entwerfen

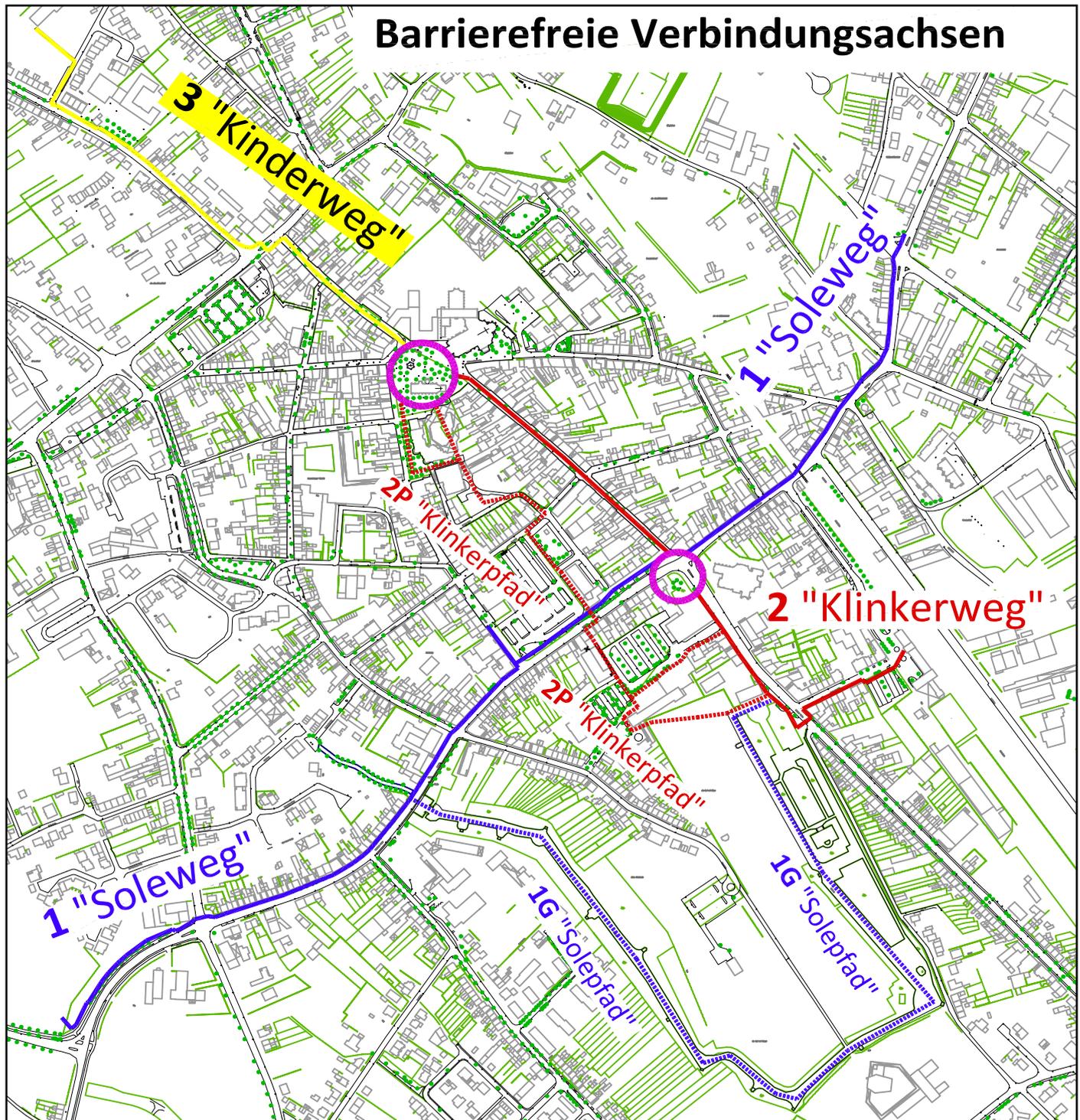
- wie die Bereitschaft der Wohnungseigentümer erhöht werden kann, ihre Mietobjekte an Menschen, die unter Betreuung stehen, z. B. wegen psychischer Erkrankungen oder kognitiver Beeinträchtigungen, zu vermieten, und
- wie alte Einfamilienwohnhäuser am Stadtrand in den Entwicklungsbereichen der 1950er /70er Jahre für junge Familien interessanter werden als ein Neubau.

Damit zentrale barrierefreie Wohnstätten funktionieren, ist es erforderlich, dass die für Senioren und Menschen mit Handicap besonders wichtigen Infrastrukturen bzw. deren Erreichbarkeit, optimiert wird. Dazu gehört z. B. der Bürgerbus (Haltestellen, Fahrzeiten, Ziele, technische Nutzbarkeit), Parkregelungen, das Sozialamt, Arztpraxen, Krankenhaus, Hallenbad, Friedhof.

Wallfahrt & Touristik

Um Reisende mit Handicap nach Kevelaer zu locken, ist ein großes Angebot an barrierefreien Unterkünften und Unternehmungen (kultureller & sportlicher Art) erforderlich. Die Reisenden müssen sich auf Aussagen wie „rollstuhlgerecht“ verlassen können. Laienhafte Beurteilungen sollen sich nicht auf öffentlichen Webseiten finden. Vielmehr muss es Ziel sein, immer mehr Unterkünfte einheitlich zu zertifizieren, auch private Pensionszimmer / Ferienwohnungen.

Für Pilger sollten alle praktischen Hinweise, die für Menschen mit Behinderung wichtig sind, auf den üblichen Wegen kommuniziert werden. Dazu gehört auch das Internet.



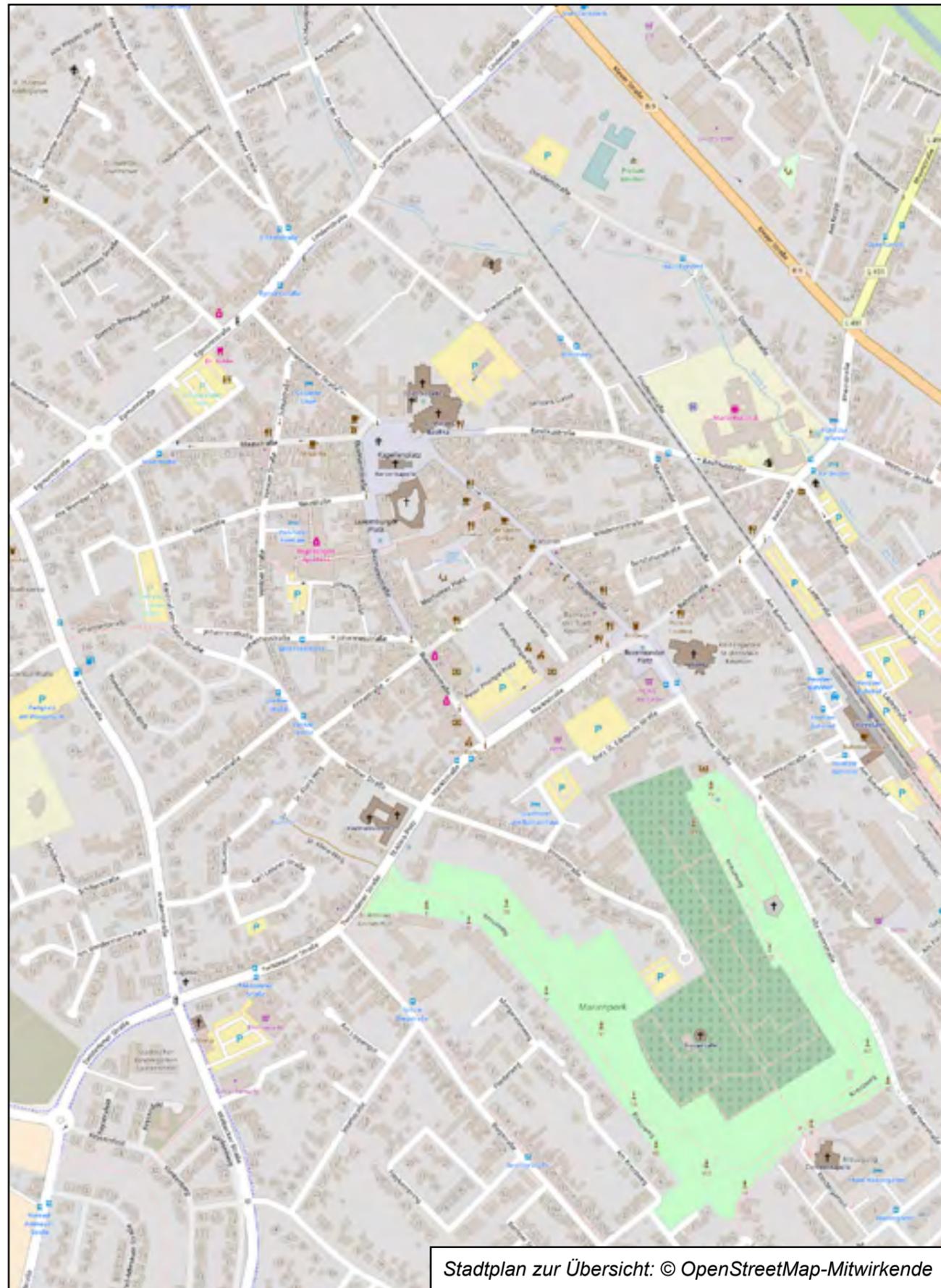
4. Projekte und Konzepte

4.1 Verbindungsachsen

Derzeit sind bereits die Planungen für die Hauptstraße als wichtigste Verbindungsachse für Pilger zwischen Roermonder Platz und Kapellenplatz weit vorangeschritten, daher wird sie in diesem Kapitel nicht genauer erörtert. Wenn wir hier von „Verbindungsachsen“ sprechen, so sind Fußwege gemeint, die **lückenlos und sicher** von Gruppen

(Kinder & Pilger) und von Menschen mit Behinderungen genutzt werden können. Damit diese Wege erkannt werden, ist eine einheitliche, lineare, schwellenlose und markante Gestaltung, die sich von den umgebenden Wegen abhebt, wichtig.

Hauptknotenpunkte sind der Roermonder Platz und der Kapellenplatz. Weitere Knotenpunkte bilden die Kreuzung Antoniusstraße/ Gelderner Straße/ Eingang Marienpark sowie der Peter-Plümpe-Platz.



Stadtplan zur Übersicht: © OpenStreetMap-Mitwirkende



1 „Soleweg“

Von der B9 bis zum geplanten Solepark mit Gradierwerk an Hüls

Diese 1,4 km lange Achse kann in drei Abschnitte mit unterschiedlicher Charakteristik gegliedert werden. Durchgängig - auf der der Innenstadt zugewandten Straßenseite - sollte versucht werden, eine Breite von 3,50 m zu erreichen. Nicht zu vermeidende Engstellen sollten 1,80 m nutzbare Breite nicht unterschreiten. Mit Blick auf die Gesamtlänge soll ein maximales Quergefälle von 2 % angestrebt werden. Diese Aufgabe ist nicht einfach, da die Längsneigung hier auch nur bei unter 1 % liegt und man das Oberflächenwasser von den Gebäuden fort leiten muss.



Alle ca. 200 - 250 m sollte eine Sitzbank ein Verschnaufen ermöglichen. Bedenkt man die Nutzer eines Gradierwerks, so treffen wir besonders auf Menschen, die schlecht Luft bekommen und damit einhergehend öfters „aus der Puste“ kommen. Deshalb sind Sitzbänke wichtig. Auf den Rückenlehnen der Bänke könnte die jeweilige Entfernung bis zum Solepark bzw. Roermonder Platz zur Orientierung eingraviert werden. So können Schwache ihre Kräfte besser einteilen, Ortsunkundige den Weg finden und Blinde die Richtungsinformation ertasten.

Als markante Erkennungslinie für den „Soleweg“ könnte eine Einfassung des Weges entlang des Bordsteins und der Häuserfront mit weißem / sehr hellem krüpligem Naturstein („Solestein“) sein. Diese Linie kann auch von Radfahrern, die auf der Straße fahren, erkannt werden. Mittig im



Weg könnte man alle ca. 50 m und an Einmündungen eine Signetplatte einlassen. Als Signet für den „Soleweg“ bietet sich ein stilisierter weißer Salzkristall in einer anthrazitfarbenen Platte an. Die Spitze des Salzkristalls zeigt stets in Richtung Solepark. Eine solche lineare Kennzeichnung kann auch durch vorhandene unterschiedliche Befestigungen (z.B. der rote Klinker an der Marktstraße in Höhe des Rathauses) gezogen werden. Besser wäre allerdings, wenn man sich für eine komplett einheitliche Oberfläche entscheiden würde.



A Der 400 m lange zentrale Abschnitt zwischen dem Zugang zum Kreuzweg am St.-Klara-Platz und dem Roermonder Platz ist heute schon wichtig, damit Pilger und Bewohner barrierefrei zwischen Grünbereich und Stadtzentrum gehen können, bzw. den Weg dorthin finden.

Der Übergang vom Kreuzweg auf die nordwestliche Straßenseite der Twistedener Straße soll DIN-gerecht als getrennte Querung ausgebaut werden. Zusätzlich kann die Querung mit den Erkennungszeichen des „Solewegs“ versehen werden, da dies der Anschluss an die grüne

Nebenachse, den „Solepfad“ (1G), in Richtung Bahnhof ist. In dem Rondell vor dem Ein-/Ausgang müssen Blinde richtig und hindernisfrei geleitet werden.

Am St.-Klara-Kloster bietet es sich an, Sitzbänke am Rande des Weges aufzustellen.

Zwischen Venloer Straße und Busmannstraße sollte die Fahrbahn zugunsten des Gehwegs auf max. 6,00 m beschränkt werden. Parken / Halten ist auch jetzt schon nicht gestattet. Wenn der Bus an der Haltestelle „Altes Rathaus“ hält, soll der nachfolgende Verkehr warten.



Am Karl-Dingermann-Platz ist eine steinerne Sitzbank vorhanden. Das Chaos von Masten, Stelen und Abfalleimer sollte so geordnet werden, dass Blinde und Sehbehinderte nicht damit kollidieren bzw. einen kunstvollen Slalomlauf absolvieren müssen.



Der Übergang vor der Treppenanlage des Alten Rathauses zur Busmannstraße und zum Peter-Plümpe-Platz muss im Zuge der Neuplanung stark verbreitert und nahezu ohne Quergefälle ausgebildet werden. Auch hier sollte das Erkennungszeichen des „Solewegs“ über die Zufahrt zum Peter-Plümpe-Platz hinweggeführt werden.

An den Bushaltestellen am Peter-Plümpe-Platz sind mehrere Sitzbänke vorzusehen. Hier sollte 3,50 m Breite des Weges wirklich erreicht werden, da stets große Gruppen die Busse besteigen.



Bis zum Roermonder Platz kann der vorhandene Weg entsprechend gekennzeichnet werden, dazu wäre der Austausch der dunklen Basaltpflasterstreifen durch weißen Naturstein erforderlich. In den Beeten zwischen den Sitznischen sollten schattenspendende Laubbäume gepflanzt werden.

An den Sitznischen kann jeweils eine Signetplatte des „Solewegs“ gelegt werden.

B Der 500 m lange Abschnitt zwischen Roermonder Platz und B9 erhält seine Wichtigkeit durch das Marienhospital und die Geschäftsstraße.

Im bereits zum verkehrsberuhigten Bereich ausgebauten Abschnitt der Bahnstraße (zwischen Roermonder Platz und kurz vor dem Bahnübergang) könnte das dunkle Pflaster des einen Seitenbereichs durch das weiße „Solepflaster“ ausgetauscht werden, ebenso einzelne Platten der Gehzone gegen eine Signetplatte.



Zum Bahnübergang, der derzeit nicht barrierefrei ist, s. Kap. 4.8.

Fotobearbeitung
Fotobasis:
IG Bahnstraße



Vor der Gaststätte, die hinter dem Bahnübergang liegt, bietet es sich an eine Sitzbank aufzustellen.



Zwischen dem Bahnübergang und der B9 muss das Straßenraumprofil zwischen den drei Nutzern (Fußgänger, Radfahrer und motorisierte Fahrzeuge) derart aufgeteilt werden, dass die Sicherheit im Vordergrund steht.

C Die Verbindungsachse „Soleweg“ wird in ihrer vollen Länge erst im Zusammenhang mit der Realisierung des Soleparks wichtig. Zu diesem Zeitpunkt kann der letzte 500 m lange Abschnitt zwischen Kreuzweg und Hüls angelegt werden.

Entscheidet man sich nicht zur Neuanlage bzw. Verbreiterung des Gehwegs bis zur Kroatensstraße, so sollte er in jedem Fall gekennzeichnet werden und an der Kapelle Ecke Twistedener Straße / Kroatensstraße eine Sitzbank aufgestellt werden. Vielleicht kann man auch auf diesem Abschnitt Anlieger gewinnen, eine Bank vor ihrem Haus aufstellen zu lassen.

Auch auf diesem Abschnitt sollte den Radfahrern eine größere Sicherheit geboten und verschiedene Raumverteilungen diskutiert werden. Dazu wären Erhebungen bzw. Schätzungen des zu erwartenden Verkehrs aller Nutzergruppen (Fußgänger, Radfahrer, Autos) eine solide Basis.

Auf dem letzten Wegabschnitt ist ein Radweg vorhanden. Bei mehr Rad- & Fußgängerverkehr sollte versucht werden einen separaten Fußweg auf der angrenzenden landwirtschaftlichen Fläche anzulegen.

Eine letzte Signetplatte würde am Eingang zum Solepark verlegt.



1G „Solepfad“

Die grüne Alternative zum Soleweg über den Kreuzweg zur Gelderner Straße, in Richtung Bahnhof

Der neue Solepark mit Gradierwerk hat die Gesundheit der Menschen im Blick. Daher ist eine alternative Zuwegung durch den Marienpark und den Kreuzweg eine logische Ergänzung. Notwendig wären nur recht wenige Änderungen:

Rechts und links der roten wassergebundenen Decke, die bei trockenem Wetter relativ gut auch mit einem Rollstuhl zu befahren ist, sollten weiße „Solesteine“ verlegt werden.

Komfortabler wäre es, wenn man an der Seite der Sitzbänke ein 80 - 90 cm breites Band aus ebenen Platten (z. B. 40 x 40), eingefasst von „Solesteinen“, verlegen würde. In der vor den Sitzbänken befestigten Fläche könnte man je eine Signetplatte einlassen.

Auf dem Kreuzweg und im Park sollte alle ca. 50 m (z. B. vor jeder Kreuzwegstation) eine Bank mit Blick zur Kreuzwegstation stehen.

Im Marienpark trifft der „Solepfad“ auf den „Klinkerpfad“ (Achse 2P).



Achse 2 „Klinkerweg“

Vom Bahnhof zum Kapellenplatz

Die eigentliche Hauptachse zwischen dem Bahnhof und dem Kapellenplatz führt über Antoniusstraße, Gelderner Straße, Roermonder Platz und Hauptstraße. Diese Achse wird hier „Klinkerweg“ genannt, da schon jetzt weite Teile der Wege dieser Achse mit rotem Ziegelklinker befestigt sind. Als Signetplatte könnte man in eine anthrazitfarbene Platte die stilisierte Madonna, wie auf einem Pflanzkübel am Roermonder Platz zu sehen, in leuchtendem Ziegelrot einarbeiten. Die lineare Führung auf diesem Weg kann in den Bereichen mit rotem Pflaster durch Bänder aus dunklem Basaltpflaster und in den Bereichen mit grauem Belag durch Bänder aus leuchtend rotem Ziegelklinker mit Fasse entstehen. In der Hauptstraße ist diese Leitung nicht mehr erforderlich, da hier das Band mit den Reliefplatten aus Bronze / Messing gewählt wurde.



Alternativ zur Signetplatte könnte man für diesen Weg auch Messingnägel mit der Madonna in engeren Abständen einbringen.

Fotobeispiel: Baumpfad in Jena



Am Bahnhof ist die Hinleitung über den Vorplatz zum südlichen Gehweg erforderlich. Dies sollte sowohl vom Bahnhofsgebäude, den Seitenausgängen (Gleis 1 & Rampe) und von der Toilettenanlage aus erfolgen. Vor dem Bahnhof sind Sitzbänke erforderlich, damit die Wartenden von größeren Gruppen vor der Behindertentoilette (s. Kap. 4.14) sitzen können.

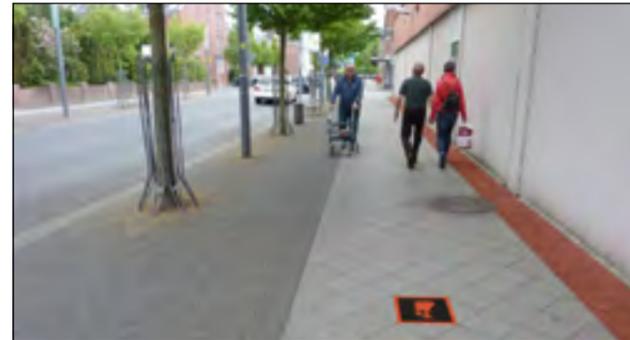
Es ist eine erkennbare Hinleitung zu den Bussteigen erforderlich. (s. Kap. 4.6)

Erkennungslinien sollten über die Gelderner Straße zum Marienpark geführt werden. Zusätzlich muss diese Querungsstelle DIN-gerecht als getrennte Querung ausgeführt werden.

Am Parkeingang beginnt der alternative „Klinkerpfad“ **2P**, der allerdings nicht für Radfahrer geeignet ist. Im Eingangsbereich des Parks sind Sitzbänke vorhanden.

Vor der Post sollte eine Sitzbank aufgestellt werden.

An der Einmündung Bury-St.-Edmund-Straße sollten Erkennungslinien und Signetplatten / -nägel über die Straße hinweg leiten.



Entlang der fensterlosen Seitenwand des Rewemarktes sind die Erkennungselemente des „Klinkerwegs“ besonders wichtig, da solche Wände / Mauern den Ortsunkundigen leicht zweifeln lassen, ob er sich noch auf dem richtigen Weg befindet. Wenn man dem historischen Zentrum nahe kommt, erwartet man nicht unbedingt große funktionale Gewerbebauten. Evtl. könnte man die verputzte Wand auch als Leinwand für ein Kunstwerk, das das Motto / Thema des Weges aufgreift, nutzen.

Wählt man die anthrazitfarbene Signetplatte für den Weg, so sollte am Zugang des Roermonder Platzes und der Hauptstraße eine Solche verlegen, den Kopf der Madonna in Richtung Kapellenplatz.

Sitzbänke auf dem Roermonderplatz & Schatten sind wichtig. (s. Kap. 4.7)

Auch am Ende der Hauptstraße, auf dem Kapellenplatz, muss das Erkennungszeichen des Weges eingelegt werden, damit die Pilger / Touristen auch den Rückweg wiederfinden.



2P „Klinkerpfad“

Marienpark bis Kapellenplatz

Dieser Pfad als Alternative zum „Klinkerweg“ ist sinnvoll, um eine Reihe von Infrastruktureinrichtungen zu verbinden: Friedhof, Bürgerbegegnungsstätte, Konzert- & Bühnenhaus, Supermarkt, Parkplatz, Rathaus, Polizei, Spielplatz, Volkskundemuseum, Forum PaxChristi und Kerzenkapelle. Die Zugänge der Gebäude sollen vom Pfad aus eindeutig erkannt werden, daher ist hier die Verwendung von Rippen- & Noppenplatten, wie sie vor dem Rathaus schon vorhanden sind, erforderlich.

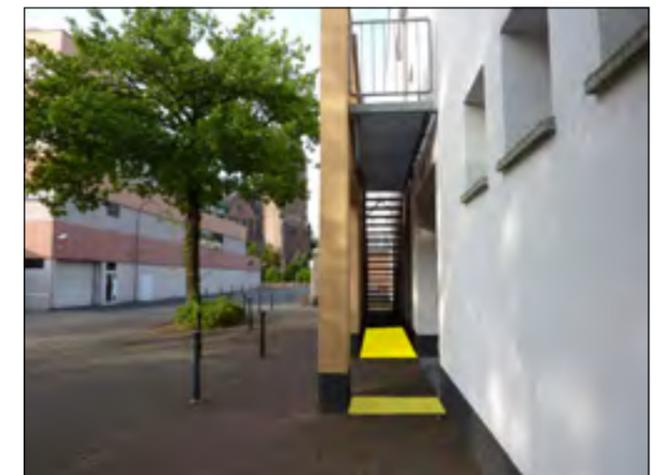
Da das Ziel dieses „Klinkerpfades“ die Kerzenkapelle ist, könnte man für die Signetplatte eine stilisierte Kerze wählen. Die Flamme würde in Laufrichtung weisen.

Im Park und über den Friedhof geleitet ein 80 - 90 cm breites Pflasterband aus rotem fasenlosen Ziegelklinker den Weg entlang der wassergebundenen Decke.

Im Bereich der Nordwestecke des Friedhofs müsste eine neue Verbindung durch die Mauer und die Bürgerbegegnungsstätte geschaffen werden.

Ist die nicht möglich / gewollt, so sollte der „Klinkerpfad“ an der Gelderner Straße / Bury-St.-Edmund-Straße beginnen und am Bühnenhaus entlang geführt werden. Auf diesem Abschnitt gibt es derzeit jedoch zwei sehr gefährliche Punkte:

- Der Erker des Bühnenhauses springt in den Gehweg. Die Durchgangshöhe wächst von ca. 30 cm bis 2,10 m an. Eine schadhafte Stelle in Kopfhöhe deutet auf eine ungewollte Kollision hin. Hier ist es dringend erforderlich die Fläche unterhalb des Erkers so zu sperren, dass keiner dort gehen kann. Beschränkt man sich auf eine taktil wahrnehmbare Warnfläche, so müsste man zusätzlich die Kante optisch deutlich markieren. Diese Lösung wäre für einen derart klassischen Baukörper allerdings wenig harmonisch.
- An einem Nebeneingang des Bühnenhauses läuft ein Blinder ungebremst in die "Sackgasse" unterhalb der Stahltreppe. Auch hier ist



die Sperrung dieser Unterlauffläche dringend erforderlich. Zusätzlich könnte auch zwischen dem zweiten Balkonpfeiler und der Fassade ein Aufmerksamkeitsfeld angelegt werden.

Die rückwärtigen Gebäudeteile der Bürgerbegegnungsstätte (z. B. auch Treffpunkt des Seniorenbeirats) sollen ebenfalls mit einem Blindenleitsystem angebunden werden. Die vorhandene kleine Stufe (eher Stolperkante) muss der umgebenden Pflasterung angeglichen werden.

Auf dem Vorplatz der Bürgerbegegnungsstätte sollten Sitzbänke aufgestellt werden.

Die Passage vom Supermarkt zur Marktstraße wird von der Bürgerbegegnungsstätte aus nicht gut wahrgenommen. Das Pflaster ist kaum kontrastreich. Der Weg sollte daher durch leuchtend rotes Klinkerpflaster ohne Fase mit begleitendem krumpligem Basaltpflaster und Signetplatte ersetzt werden.

Auf der Marktstraße können Klinkerbänder (mit Fase!) entlang des Gehwegs zur Querungsstelle in Richtung Rathaus leiten. Dort, wo der Weg aus der Passage auf den Gehweg mündet und hinter der Querungsstelle machen Querbänder auf die Wegeföhrung aufmerksam.

Die Querung der Marktstraße soll DIN-gerecht als geteilte Querung angelegt werden (s. Kap. 4.8).

Der Lückenschluss zum Blindenleitsystem vor Rathaus und Polizei sollte erfolgen. Eine Signetplatte mit der Flamme der Kerze in Richtung Annastraße in der vorhandenen Klinkerpflasterfläche, weist den Weg. Da hier auch die Kreuzung mit dem „Soleweg“ ist, sollten die Signetplatten sinnvoll und ästhetisch ansprechend in die Fläche gelegt werden.



Die weißen Rippen- & Noppenplatten vor dem Rathaus und der Polizei sollten zur Kontrastverstärkung durch leuchtend rote Klinkersteine ohne Fase als Begleitstreifen ergänzt werden.

Die Nischen mit den Sitzbänken müssen schwellenlos vom Gehweg aus erreichbar sein. Hier ist sowohl ein flächiges, fassenloses Klinkerpflaster denkbar, dem eine Signetplatte eingelegt ist, als auch die niveaugleiche Einfassung mit Ziegelklinker plus Signetplatte.

Beim Ausbau der Annastraße zum verkehrsberuhigten Bereich ist die winkelige Verbindung vom Peter-Plümpe-Platz zum Mechelner Platz durch die spezielle Kennzeichnung des „Klinkerpfads“ vorzusehen. Sieht man von dem Ausbau der Annastraße ab, so müssen die Bordsteine abgesenkt werden, ohne ein zu großes Quergefälle zu erzeugen. Derzeit ist die Gehwegecke zu eng und das Gefälle viel zu steil, als dass Rollstuhlfahrer / -schieber sie bewältigen können ohne zu kippen.

Die Zuwegung zum Mechelner Platz soll, da hier derzeit keinerlei Kontrast zwischen Boden und aufragenden Mauern vorhanden ist, deutlich mit dunklem Basaltpflasterstreifen und Signetplatte gekennzeichnet werden.

Für die Wegeföhrung über den Spielplatzbereich können Signetplatten verwendet werden, um in den Entwurf für die Neugestaltung des Platzes so wenig wie möglich einzugreifen. Angeordnet werden sollen die Signetplatten bei jedem Richtungswechsel.

Der Übergang zum Forum PaxChristi sollte deutlich gekennzeichnet werden, da die bauliche Situation hier eher irritierend ist. Auch muss diese Verbindung auf einem mind. 90 cm breiten Streifen gut mit einem Rollstuhl / Rollator berollbar sein.

Im Zuge der Neugestaltung des Forums PaxChristi können Ziegelklinkerbänder und Signetplatten an den Ein- / Ausgängen den Weg weisen.

Die Wegeföhrung zwischen dem Forum PaxChristi und der Kerzenkapelle sollte bei den Planungen für den Kapellenplatz (s. Kap. 4.5) berücksichtigt werden.

Alternativ, wenn die Wegeföhrung nicht durch das Forum PaxChristi gewünscht wird, sollte der Weg über den Luxemburger Platz geführt werden.



Achse 3 Der „Kinderweg“

Von Hubertuskindergarten / -grundschule über den Kapellenplatz zum Mechelner Platz

Diese dritte Achse ist eine Verbindungsachse, die für die Kinder, Kevelaers Zukunft, von Bedeutung ist. Im Fokus stehen hier der für Gruppen viel zu schmale Gehweg entlang der Hubertusstraße und der Überweg mit Lichtsignalanlage über die Lindenstraße. Das eigentliche Ziel der Kindergruppen ist der Spielplatz auf dem Mechelner Platz. Da dieser Weg jedoch von Ortskundigen begleitet wird, kann er ab dem Kapellenplatz / der Kerzenkapelle in den „Klinkerpfad“ übergehen.

Als Signet bietet sich hier in der anthrazitfarbenen Platte eine sandgelbe stilisierte Wippe an, mit der gemeinhin Spielplätze assoziiert werden. Somit könnte als Erkennungslinie für diesen Weg eine Kombination aus hellem sandgelben Steinen mit dunklen krumpligen Basaltpflastersteinen gewählt werden.



Eine erste Signetplatte sollte vor dem Eingang des Kindergartens zur Schwester-Hermenegildis-Straße hin, gelegt werden.

Mittig oder am Rand (evtl. als Entwässerungsrinne) könnte die Erkennungslinie (z. B. gelber Betonstein - Basalt - gelber Betonstein) bis zur Einmündung in die Hubertusstraße gelegt werden.

An der Hubertusstraße sollte eine Sitzbank stehen, für die Senioren bzw. als informeller Treffpunkt der Bewohner im Viertel (s. Kap. 4.17).

Der nördliche Gehweg entlang der Hubertusstraße sollte auf bis zu 3,50 m verbreitert werden. Not-



falls müsste man das Parken von Fahrzeugen auf dem Abschnitt bis zur Lindenstraße untersagen.

Die lineare Kennzeichnung des Weges kann entlang eines anthrazitfarbenen Hochbordsteins mit dem sandgelben Betonstein und einer Reihe Basaltpflaster ausgeführt werden.

An der Einmündung zur Lindenstraße sollte eine Sitzbank aufgestellt werden. Diese passt auch gut für die Kundschaft der dortigen Apotheke.



Die Querung mit der Lichtsignalanlage (s. Kap. 4.2 & 4.8) muss DIN-gemäß als geteilte Querung ausgebaut werden. Die Radwege, die zwischen Gehweg und Fahrbahn liegen, müssen deutlich gekennzeichnet und zu den Gehwegen hin taktil und optisch wahrnehmbar begrenzt werden.

Die winkelige Verbindung zwischen dem Übergang und der Einmündung in die Amsterdamer Straße sollte analog dem „Klinkerpfad“ an der Markstraße angelegt werden.

Die Amsterdamer Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut. Bevorzugt wird von den Kindergartengruppen der südwestliche Seitenbereich genutzt. Daher sollten die Erkennungselemente des „Klinkerwegs“ auf dieser Seite geführt werden.

Für Gruppen mit kleinen Kindern ist die spitzwinkelige Einmündung der Schulstraße problematisch. Hier könnte die gesamte Überfahrt mit sandgelbem faserlosen Pflaster, eingefasst in dunklem Basalt, die Aufmerksamkeit wecken. Gleiches gilt auch für die Querung zum Kapellenplatz vor der Eisdiele.

Alternativ könnte der sandgelbe „Kinderweg“ auf der nordöstlichen Seite der Amsterdamer Straße geführt werden, dadurch vermeidet man die Querung der Schulstraße und die Fahrgasse vor der Eisdiele. Man muss jedoch am Beginn die Amsterdamer Straße queren. Da man die Kinder in diesem Bereich sowieso zu besonderer Aufmerksamkeit und Disziplin (Aufstellen in Zweierreihe) anhält, sollte man diskutieren, ob dies nicht die optimalere Wegführung wäre.

Über den Kapellenplatz sollte im Zuge der Neuplanung die dezente Weiterleitung des „Klinkerwegs“ bis zur Kerzenkapelle bzw. zum Luxemburger Platz bedacht werden.

Die letzte Signetplatte könnte entweder am Übergang von Amsterdamer Straße und Kapellenplatz oder an der Nahtstelle zwischen dem Museum und dem Forum PaxChristi gelegt werden.

Alle hier beschriebenen Verbindungsachsen / Wege sollen grundsätzlich durch ihre subtile Gestaltung, die neben den Signetplatten die üblichen Pflastermaterialien verwendet, aufgefunden werden. Eine Ausschilderung im Rahmen eines neuen Beschilderungskonzepts bietet sich für die touristisch relevanten Routen **1 / 1G** (Soleweg) und **2 / 2P** (Klinkerpfad) an.



"Die Sage berichtet von einem Ungeheuer, das einst auf Kreta lebte, jeweils zur Hälfte in Gestalt eines Stieres und eines Menschen: Minotauros haust in einem Labyrinth und verlangt in festem Turnus nach Menschenopfern. Auch die Athener müssen jeweils sieben edle junge Männer und Frauen nach Kreta schicken, wo sie Minotauros zum Fraß vorgeworfen werden. Theseus, Sohn des Ägeus, König von Athen, will dieser Plage ein Ende setzen. Mit vierzehn jungen Männern schiffet er sich nach Kreta ein, um Minotauros zu besiegen. Ägeus lässt Theseus nur schweren Herzens ziehen, übergibt ihm weiße Segel und bittet ihn, diese statt der schwarzen Segel als Zeichen glücklicher Mission schon von weitem erkennbar zu setzen.



Auf Kreta angekommen, trifft Theseus Ariadne, die Tochter des Königs von Kreta, Minos. Die beiden verlieben sich ineinander. Ariadne weist Theseus darauf hin, dass er im Labyrinth nicht nur den Weg zu Minotauros finden und ihn besiegen, sondern auch den Weg zum Eingang zurück finden muss. Deshalb solle er am Eingang des Labyrinths einen Faden befestigen und diesen bei seinem Gang in das Innere abrollen. Der Faden würde ihm den Rückweg weisen. Theseus befolgt Ariadnes Rat und rollt bei seinem Weg in das Labyrinth den Faden von einem Wollknäuel ab. Er besiegt Minotauros und findet dank des Ariadnefadens wieder aus dem Labyrinth hinaus. Gemeinsam mit Ariadne eilt er zu seinem Schiff und bricht rasch in Richtung Athen auf. Ariadne hat er versprochen, sie zu seiner Frau und damit zur Königin von Athen zu machen."



(Quelle: „Der rote Faden – Signaletik als ...“)

4.2 Leitsysteme & Signaletik

Kevelaer sollte in den kommenden Jahren ein neues Leitsystem, die Signaletik für den Stadtkern entwickeln, die sich allgemeinverständlich und unverwechselbar in das historische Stadtbild einfügt. „Orientierungssysteme ermöglichen Menschen, sich in komplexen Räumen zurechtzufinden, in denen das intuitiv nicht ohne weiteres möglich ist. Dabei geht es nicht in erster Linie darum, möglichst viele Wegweiser aufzustellen, sondern um die richtige Platzierung aller für die Orientierung wichtigen Elemente. Ziel ist, an den richtigen Orten die notwendigen, zielgruppengerechte Information bereitzustellen, also die Optimierung des Gesamtsystems.“ (Quelle: „Der rote Faden – Signaletik als Informationsarchitektur“ von Joachim Kubowitz in „Architektur und Gestaltung trifft Psychiatrie“, S. 143)

Wir können zwischen aktiven und passiven Leitsystemen unterscheiden. Auf Grund der unterschiedlichen Sinneseinschränkungen bei den Menschen, hat sich die Regel des „2-Sinne-Prinzips“ etabliert. Es gilt für aktive wie passive Leitsysteme.



Aktive Leitsysteme sind immer dort alternativlos erforderlich, wo von Gefahren fort geleitet bzw. vor ihnen gewarnt werden muss. Wir setzen sie aber auch dort ein, wo wir Menschen mit Sehbehinderungen die für ihre Teilnahme am gesellschaftlichen Leben wichtigsten Ziele weisen müssen (Leitsysteme 1. Ordnung). Als aktiv können wir auch Beschilderungsnetze, digitale Navigationen oder menschliche Begleiter bzw. Blindenführhunde bezeichnen. Gebaute Leitsysteme im Straßenraum haben den Vorteil, dass sie für alle nutzbar sind und nicht von individuellen

Ausstattungen oder Fähigkeiten abhängig sind. Um aber genau diese Allgemeinverständlichkeit zu erreichen, ist die Reduzierung auf wenige Zeichen erforderlich. Weit verbreitet ist leider diesbezüglich ein Kampf gegen Globalisierung. Doch sollten wir hier eindeutig die Vorteile erkennen. Wenn wir ein ubiquitäres Leitsystem auf den wichtigsten Wegen in einer Stadt und an allen Gefahrenstellen realisieren, so bleibt dazwischen eine ganze Menge Spielraum für regionaltypische, stadtindividuelle Lösungen.

Aktive Leit- und Warnsysteme, die universal anerkannt und nicht mehr in Frage gestellt werden, finden sich in Deutschland in den Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO). So wird der Lichtsignalgebung von Ampelanlagen dankbar Folge geleistet. Die Gestaltung einer Ampel ist nur geringfügig unterschiedlich, z. B. ob ein zusätzliches Blendschild angebracht wird oder nicht. Für die Zeichen der Fußgängerampeln werden sehr hohe Anforderungen gestellt, wenn es darum geht, in einer Stadt besondere Figuren darzustellen.

Bei Zusatzeinrichtungen für Ton- & Vibrationsgeber an den Lichtsignalanlagen hat sich die Eindeutigkeit und Selbstverständlichkeit immer noch nicht durchgesetzt. Schon die Begrifflichkeit „Zusatzeinrichtung“ und „Lichtsignalanlage“ machen die Problematik deutlich. Kaum einer mag jedoch verneinen, dass die Ampeln das Geschehen im Straßenverkehr für alle sicherer und stressfreier machen. Somit sollte Kevelaer sukzessive alle Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet mit Ton- und Vibrationsgebern ausstatten; beginnend mit den Anlagen an den größeren Straßen rund um den Stadtkern und vor Schulen / Sportstätten (s. Kap. 4.8). Für die Ampelanlagen gilt derzeit der Beschluss des Ausschusses für Planung Verkehr und Umwelt vom 28.08.2008, nachdem bei Ersatz der Ampelanlagen auch die Umrüstung mit Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte erfolgen soll. Die nächste Umrüstung ist für die Ampelanlage auf der Hauptstr. in Wetten im Wege der Straßensanierung 2018 geplant.

Neben den Lichtsignalanlagen sind die weißen Linien auf der Straße als Haltelinie oder Straßenbegrenzungslinie ein universales Zeichen. Die Farbe Weiß hat sich als die einzige Farbe her-

ausgestellt, die auch bei schlechten Sicht- bzw. Lichtverhältnissen / in der Nacht noch so gerade wahrgenommen wird. Wenn Weiß angeleuchtet wird, hebt es sich besonders gut von den umgebenden Flächen ab.

Da für sehbehinderte Menschen, wozu auch viele Senioren gehören, die ihre Seheinschränkung nicht öffentlich thematisieren, ständig schlechte Lichtverhältnisse herrschen, sollte an allen Stellen, wo das Wegleiten von und Warnen vor Gefahren gegeben ist, die Farbe Weiß eingesetzt werden.

Fußgänger benötigen gemäß dem 2-Sinne-Prinzip noch eine weitere Form der Warnung. Dabei haben sich in den Blindenleitsystemen die taktil wahrnehmbaren Rippen- & Noppenstrukturen entwickelt. Diese in der DIN 32984 geregelten Bodenindikatoren sollten in Kevelaer an allen Querungen von Fußgängern und fahrendem Verkehr (auch Radfahrer) zum Einsatz kommen. In der Innenstadt, in den verkehrsberuhigten Bereichen, würde diese strikte DIN-gemäße Querungsausformung für die Querungen an den Hauptverkehrsachsen der Pilgerwege ausreichend sein (s. Kap. 4.8).

Zu den aktiven Leitsystemen gehören auch temporäre Schilder & Banner sowie Barken & Absperrgitter, die bei Großveranstaltungen oder Baustellen (s. Kap. 4.3) zum Einsatz kommen. Auf Schilder & Banner wird man in Kevelaer bei den großen Einzelwallfahrten (Tamilen- / Motorradwallfahrt) zwecks Entfluchtung auch im historischen Stadtkern wohl kaum verzichten können. Entfluchtungsrichtungen können von der Hauptstraße über die Annastraße zum Peter-Plümpe-Platz und von der Hauptstraße zum Roermonder Platz sein. Vom Kapellenplatz aus erreicht man die nächsten Plätze & Straßen, die der Entzerrung dienen können, über die Maasstraße den Antwerpener Platz und vom Johannes-Stalenus-Platz die Basilikastraße.

Aktive Leitsysteme werden auch bei weniger wichtigen Zielweisungen eingesetzt; hier besonders durch Beschilderungen. So zählen z. B. die Signetplatten der im Kap. 4.1 erörterten Verbindungsachsen dadurch zu den aktiven Leitelementen, da sie ausschließlich auf der jeweiligen Route zu finden sind und sonst nirgendwo.

Passive Leitsysteme können die aktiven Leitelemente unterstützen. So hilft eine klare und kontrastreiche Gestaltung der Straßenoberfläche die über Schilder und Banner ausgewiesenen Fluchtwege auch im Panikfall spontan zu finden. Insbesondere wenn der Blick zum Boden gerichtet ist, um ein Stolpern zu vermeiden, können hier richtungsweisende Informationen aufgenommen werden. Dazu ist es erforderlich, dass Material- & Farbwechsel nicht nur dekorativen Zweck haben, sondern auch auf sinnvolle Ziele deuten. Dieser Leitgedanke kommt z. B. auch bei den Empfehlungen für die Hauptstraße zum Tragen, wo die Querbänder der Leitlinien 2. Ordnung auf die Eingänge der Geschäfte zulaufen sollten (s. Kap. 4.4).

Passive Leitsysteme wirken subtiler und sprechen bei Menschen ohne Sinnesbeeinträchtigungen eher das Unterbewusstsein an. Die im Kap. 4.1 vorgeschlagenen linearen Begleitbänder, die sich zum einen optisch durch relativ hohen Kontrast von hell / dunkel bzw. farblich und zum anderen taktil durch den Wechsel von eben und krumpelig hervorheben, werden vom Menschen ohne Behinderung als dekorativ und Leitung entlang des Themenweges wahrgenommen. Blinde / Sehbehinderte und Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen können sich jedoch, wenn man es ihnen zuvor erklärt hat, auch orientieren. Passive Leitsysteme sind nicht unbedingt selbsterklärend, daher kann man sie nur dort



Die Wirkung von passiven Leitlinien kann man gut am St.-Klara-Platz sehen. Hier wird das kleine Kind mit seinem Rad allerdings von den Dekorstreifen des Platzes auf die gefährliche Straße geleitet. Auch Sehbehinderte Menschen deuten diese kontrastreichen Streifen als Querungsweisung.

einsetzen, wo man von den Nutzerinnen und Nutzern der Straßen erwarten kann, dass sie sich zuvor kundig machen bzw. das „Lesen“ der Informationen einüben können.

Beschilderungen

Wie in den Kapiteln 2 und 3 aufgeführt, wird das Beschilderungssystem von Kevelaer von verschiedener Seite als lückenhaft, überfrachtet, unverständlich und chaotisch empfunden. Im Sinne einer klaren und eindeutigen Stadtkerngestaltung ist die Erarbeitung eines Beschilderungssystems, welches den Anforderungen an Barrierefreiheit gerecht wird, geboten. Wichtige Aspekte für dieses Konzept, bzw. die Beschilderung selbst, leiten sich aus den Anforderungen ab, die durch die unterschiedlichen Beeinträchtigungen erwachsen (s. Kap. 1.3):

- Unterschiedliche Lesehöhen
- Einfache Sprache / Symbolik
- kontrastreiche, große serifenlose Schrift
- Blendfreie Oberflächen
- Bis zum Boden reichende Stelen
- Taktile und/oder akustische Informationen
- Schwellenlose Erreichbarkeit

Bei der Wegweisung für Touristen / Pilger sollte man komplett auf privatwirtschaftliche Ziele (z. B. Hotels / Gaststätten) verzichten. Wichtig, und für die Orientierung ausreichend, sind Versammlungsstätten, die Wallfahrtsziele, öffentliche Einrichtungen und Einrichtungen des Verkehrs (z. B. Bahnhof, Parkplätze).



4.3 Baustellen

Im Zuge der Stadtkernerneuerung wird man in Kevelaer in den kommenden Jahren mit einer Vielzahl von Baustellen leben müssen. Bringen Baustellen für Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen schon Unannehmlichkeiten mit sich, so sind diese Menschen aber in der Regel in der Lage, die Baugruben unbeschadet zu passieren. Da in Kevelaer durch die hohe Pilgerzahl auch die Anzahl an Menschen mit Behinderungen, die dazu noch ortsunkundig sind, sehr groß ist, muss die Stadt ein besonderes Auge auf barrierefreie Baustellenabsicherungen und -umleitungen werfen. Denn für Blinde und Sehbehinderte oder Rollstuhlfahrer / Rollatorschieber sind offene Baugruben oder zu steile Bordsteinanrampungen eine Bedrohung von Leib und Leben.

Welche grundsätzlichen Anforderungen an Baustellenabsicherungen, über die im Kap. 1.2 aufgeführten Rechtsgrundlagen hinaus, gestellt werden, ist in

- der Straßenverkehrsordnung (StVO),
- den „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA 95),
- dem „Merkblatt über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrsicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (MVAS 99),
- der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) und
- den Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften geregelt.

Diesen Regelwerken gemein ist, dass sie in vielen Detailpunkten veraltet sind und die Erkenntnis-

se bzgl. Barrierefreiheit, die sich in den neueren Normen (DIN 18040-3, 32984, 32975) wieder spiegeln, nicht explizit aufgreifen bzw. umsetzen. Trotzdem muss eine Stadt bei ihren Baustellen darauf achten, dass niemand zu Schaden kommt, zumal sie schon über das Bürgerliche Gesetzbuch zur Verkehrssicherung verpflichtet ist:

„Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet“ (§ 823 BGB).

In diesem Kapitel sollen nicht die Vorschriften und Erlasse zitiert werden, sondern der Blick für die häufigsten Fehler und Schwachstellen geschärft werden sowie Verbesserungen / Lösungen gezeigt werden, die in den Regelwerken nicht ausdrücklich erwähnt werden. Im Übrigen ist die Broschüre „Hinweise für alle mit Baustellensicherung befassten Personen“ der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. unbedingt als Arbeitshilfe zu empfehlen, da dort nicht nur der Fahrradverkehr, sondern auch Rollstuhlfahrer und Blinde bedacht sind.

Begriffe

Grundsätzliches zur Farbwahl:

Gelb - Schwarz weist auf Hindernisse am Boden hin.

Rot - Weiß weist auf Hindernisse, die sich in der Höhe bzw. Senkrechten befinden hin.

Leit- oder Warnbarken sind senkrecht stehende rechteckige Schilder mit rot-weißer Markierung in einem stabilen Fuß.

Leitkegel sind rot/orange-weiße „Hütchen“, die je nach zulässigem Einsatzbereich 30 - 100 cm hoch sind.

Absperrschranken oder **Absperrgitter** sind Zaunelemente mit rot-weißer Markierung von ein Meter Höhe und ca. 2,00 m Länge.

Bauzäune sind zwei Meter hohe Elemente meist aus grauem Stahlrohr und rechteckigem Stahlgeflecht. Manchmal auch aus einer Holzbretter- oder plattenwand.

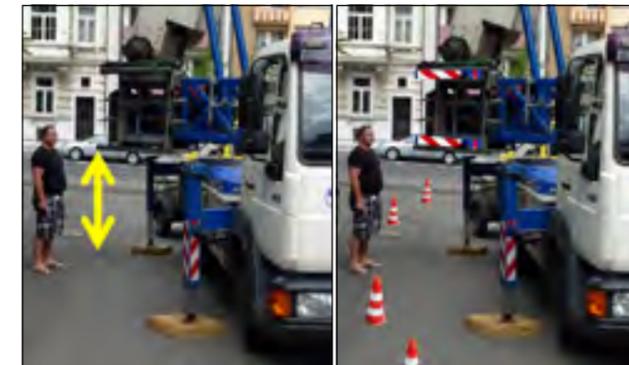
Schilder sind Verkehrszeichen.

Baufüße sind zum stabilen Aufstellen von Barken, Zäunen, Schranken und Schildern notwendig. Sie sind bislang entweder aus hellgrauem Beton oder aus schwarzem Recyclingkunststoff.

Gerüste sind bauliche Anlagen vor einem Gebäude, meist über mehrere Etagen. Auf den Gerüsten bewegen sich die Arbeiter, um an den Fassaden zu arbeiten. In Deutschland sind sie meist aus grauen Stahlrohrelementen zusammengesetzt.

Beispiele

Baustellen von kurzer Dauer („... die nur über eine begrenzte Stundenzahl, in der Regel während der Tageshelligkeit eines Kalendertages, bestehen ...“ RSA 1.1 Abs. 5)



Mobile Baukräne bergen insbesondere im Schwenk- und Arbeitsbereich Gefahren. Aber auch beim Ort der Aufstellung muss darauf geachtet werden, dass mind. 1,00 m Gehwegbreite übrig bleibt, damit Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen den Kran passieren können. Ist dies nicht möglich, so sollen mobile Kurzrampen mit einer max. Steigung von 20 % angebracht werden, damit diese den Gehweg auf der anderen Straßenseite erreichen können. Dazu müssten zum Equipment der Kranfahrzeuge mind. 4 mobile Rampen gehören.

Alle ausladenden Teile müssen mit rot-weißer Markierung kenntlich gemacht werden. Schwenkbereiche müssen abgesperrt werden. Auf der Fahrbahn reichen Kegel, der Gehwegbereich sollte idealerweise mit Absperrschranken gesichert werden. Wenn Warnbänder („Flutterband“) eingesetzt werden, so muss dies unten und oben erfolgen. „Unten“ meint eine Höhe der Unterkante von 10 cm zum Boden, damit der Langstock



eines Blinden zumindest einen kleinen Widerstand spürt. Während der gesamten Dauer des Einsatzes ist darauf zu achten, dass sich die Warnbänder nicht lösen und im Gehwegbereich flattern. Besser geeignet wären Tastkanten, die an den Aufstellfüßen des Kranwagens befestigt werden.



Die meisten Fußplatten der Aufstellfüße am Kran sind grau bis anthrazit. Notwendig wären gelbe Füße.



Bei kleinen Straßenaufbrüchen müssen Absperrschranken stabil verankert sein. Die Beleuchtung, wenn die Baustelle über Nacht verbleibt, muss von beiden Richtungen aus sichtbar sein.

Schilder:



Die Aufstellhöhe (Unterkante) von Schildern darf auf dem Gehweg nicht unter 2,00 m bzw. gem. DIN 18040-3 unter 2,30 m betragen und die äußeren Kanten des Schildes dürfen nicht über den Baufuß hinausragen. Schmerzhafte Kollisionen mit zu niedrigen Schildern haben nicht nur Blinde & Sehbe-

hinderte, ein kurzer Augenblick der Ablenkung reicht, dass auch Menschen ohne Sehbeeinträchtigungen sich die Kante ins Gesicht oder den Bauch rammen.



Gehwegsperrungen, die nur durch ein Schild angezeigt werden, sind für Blinde, Sehbehinderte und Kleine nicht wahrnehmbar. Auch während der Arbeitszeit auf der Baustelle dürfen Baugruben, aber auch der sonstige Arbeitsbereich, nicht unbeabsichtigt von Passanten betreten werden können.



Schilder oder Schildersammlungen, die den Gehweg zu stark einengen, so dass der Fußgänger oder Rollstuhlfahrer nicht mehr vorbei kommt, sind nicht gestattet. In diesem Falle sollten die Verkehrsschilder auf die Straße gestellt werden. Da die Rückseiten der Schilder

völlig grau und kontrastarm sind, werden sie von den Passanten nicht wahrgenommen.

Schilderfüße / Baufüße:

Die Füße von Schildern und Absperreinrichtungen müssen ein ausreichendes Gewicht haben, damit das Schild oder die Absperrung bei starkem Wind nicht umfällt. Diese statische Funktion bedingt auch, dass die Füße von Absperrgittern in die Gehwege hineinragen und so zu Stolperfallen an den durch die Baustelle bedingten schmalen Gehweg werden. Die Mindestgehwegbreite muss

zwischen diesen Baufüßen und **nicht** zwischen den Absperrgittern gemessen werden!

Damit die Baufüße gut gesehen werden, sollten sie alle komplett in leuchtend gelb eingefärbt, bzw. in ein Farbbad getränkt werden. Einige Modelle ermöglichen die Befestigung eines weiteren Elementes. Dies könnte dazu genutzt werden, um gelbe Leitplanken mit leichter Schräge anzubringen. So könnte der Verlauf des Notweges von allen gut gesehen und vom Blindenstock ertastet werden, so dass keiner mehr über einen Baufuß stolpern muss.

Baufüße gibt es in unterschiedlichen Ausführungen und auch die Nachbesserungen, die man in den letzten Jahren im Straßenbild sehen kann, sind sehr vielfältig und von unterschiedlich guter Qualität:



- Schwarzer Kunststoff mit weißen Endmarkierungen
- Teilweise gelb angestrichen
- Komplet in gelbe Farbe getaucht ist der Baufuß gut zu erkennen!



Absperrschranken / Absperrgitter:

Absperrgitter aus Metall sind meist nur von einer Seite rot-weiß markiert. Diese Markierung soll gem. RAS zur Fahrbahn hin weisen, was ja durchaus zur Sicherung des Fahrzeugverkehrs sinnvoll ist. Die Folge bei der Anlage eines



Notgehweges ist jedoch, dass vom Gehweg aus nur die graue Fläche zu sehen ist bzw. nur sehr schlecht gesehen wird. Deshalb sollten diese Metallabsperrschranken nur dort eingesetzt werden, wo die graue Seite zur Baugrube oder zum Materiallagerplatz, also zu einem für die Öffentlichkeit abgesperrten Bereich, eingesetzt werden. Die Füße sind so aufzubauen, dass der kürzere Teil zum Gehweg weist und möglichst mit einer zusätzlichen gelben Tastkante versehen sind.



Absperrschranken aus Kunststoff sind rundum eingefärbt. Es gibt sie in Weiß mit roten Markierungen oder in Rot mit weißen Markierungen. Die Weißen sind auffälliger, weil sie auch bei Dunkelheit eine stärkere Strahlkraft haben. Sie sollten immer dort eingesetzt werden, wo die Markierung sowohl von dem motorisierten Verkehr als auch den Fußgängern auf dem Notgehweg wahrgenommen werden muss. Die Verletzungsgefahr bei Kunststoffschranken ist erheblich geringer als bei Metallschranken. Diesen sollte der Vorzug gegeben werden. Die Füße sind analog der Metallschranken aufzustellen.



Vor den Absperrgittern dürfen keine Öffnungen im Gehwegbelag sein. Das Gitter muss die Baugrube komplett umschließen.



Notwendige Gehwegvollsperrungen jenseits einer Straßenquerung irritieren Blinde & Sehbehinderte, aber auch z. B. altersdemente Menschen. Die Sperrung sollte folglich schon vor der nun unsinnig gewordenen Querung erfolgen. Eine Fußgängerumleitung muss auch für Blinde und Sehbehinderte zu finden sein und für Rollstuhlfahrer vollständig über befestigte Wege mit Kurzrampen (max. 20 % Steigung) an Hochbordsteinen führen.



Absperrschranken, die die Durchfahrt nur für Fahrzeuge blockieren sollen, dürfen nicht so aufgestellt werden, dass der Zugang für Fußgänger schmaler als 1,30 m wird. Solche Situationen kommen eher bei Großveranstaltungen als bei Baustellen vor.

Abdeckungen von Aufgrabungen im Gehwegbereich:

Egal ob bei Reparatur oder Neubau, stets wenn in unseren Straße „gebuddelt“ wird, entsteht ein mehr oder minder tiefes Loch, das, zwecks weiterer Benutzung des Gehwegs, vorübergehend abgedeckt werden muss. Diesbezüglich findet man unterschiedliche Materialien und Bauelemente, die zur Abdeckung verwendet werden:



Holzplatten, deren Ecken sich aufwölben, sind Stolperfallen.



Metallplatten sind stabil, sollten aber mit gelb markierten Anrampungskeilen versehen werden, da die scharfe Kante mit einem Rollstuhl kaum zu überwinden ist. Eine Barke macht auf die Unebenheit aufmerksam. Der Baufuß, der zur Beschwerung auf der danebenliegenden Holzbohle liegt, wird in der Dunkelheit, bzw. bei schlechtem Sehvermögen nicht wahrgenommen und stellt eine Stolpergefahr dar.



Bei Hauszugängen darf keine Lücke entstehen. Die Abdeckung muss über die ganze Türbreite erfolgen. Bei Abdeckungen aus unterschiedlichem Material oder mit unterschiedlicher Dicke besteht die Gefahr mit dem Fuß umzuknicken.

Wegeoberflächen:



Bei größeren Straßenbaustellen wandern oftmals die Baugruben bzw. sie werden für Zwischenzeiten notdürftig wieder zugeschüttet. Wird hier nicht verdichtetes Schotter-



material oder gar nur Erde benutzt, so ist dies für alle Menschen, die mit Rädern unterwegs sind, vollkommen ungeeignet und für einen Rollstuhl ein nicht zu überwindendes Hindernis. Daher müssen Notwege immer mit einer ebenen und festen Oberfläche angelegt werden.

Bauzäune:



Farbig gut erkennbare Baucontainer oder Toilettenhäuschen müssen nicht zusätzlich durch einen grauen Bauzaun aus Metallgeflecht geschützt werden. Der Sehbehinderte sieht das farbige Objekt, aber nicht den Zaun und läuft mit voller Wucht davor.



Um Bauzäune sichtbar zu machen, sollten erstens die Baufüße gelb eingefärbt sein und zweitens unten und in 1,00 m Höhe rot - weiße Markierungen angebracht werden. Dies kann zum einen durch eingewebte Markierungsbänder erfolgen oder



indem Markierungstafeln an den Zaun gehängt werden. Vollflächig hinter den Zaun gehängte farbige Planen (am besten Rot-Weiß) machen den Zaun sichtbar und die Baustelle unsichtbar. Auch halten sie Staub vom Gehweg ab. Sie sind allerdings stärker dem Wind ausgesetzt, weshalb man der Verankerung besonderes Augenmerk schenken sollte.

Treppen:



Verbindungselemente bei Baustellentreppen, die in den Treppenraum hineinragen bergen Verletzungsgefahr.

Bei den grauen Metallstufen fehlt die Markierung der Stufenkanten.

Gerüste:



Ist eine Vollsperrung des Gehweges unter einem Gerüst erforderlich, so sind Absperrbänder nicht ausreichend. Eine Absperrschranke sollte den Durchgang deutlich verhindern. Möglichkeiten zum Wechsel der Straßenseite müssen für alle geschaffen werden (gelbe Kurzrampen).



Folien oder Schutzdecken unter einem Gerüst, die den Gehwegbelag vor Verunreinigungen (z. B. Farbe) schützen sollen, dürfen nicht mit einzelnen Steinen „befestigt“ werden, sondern müssen über die ganze Kante am Untergrund fixiert werden.



Gerüststangen, die mitten im Gehwegbereich stehen, sind nicht zu erkennen. Sie sollten eine rot-weiße vertikale Markierungslatte, die mindestens 10 cm breit ist, erhalten.



Auch bei horizontalen Stahlrohren, die den üblichen Weg versperren, sollten Markierungsleisten in Bauch-/Kopfhöhe und als Tastleiste max. 10 cm über dem Boden erhalten.



Für Verbindungselemente, wie z. B. Spindeln, die in Fußknöchel oder Kopfhöhe (auch Kinder) hineinragen, sollten Schutzkappen aus Kunststoff mit rot-weißer Markierung angebracht werden.

Realisierung

Die Realisierung einer umfassenden barrierefreien Baustellensicherung für Kevelaers Innenstadt kann erreicht werden, wenn man diese an folgenden Stellen berücksichtigt:

Vertragsgestaltung

Die Stadt sollte schon bei den Ausschreibungen für ein Projekt und beim Vertrag mit Bauunternehmungen / Planern eine barrierefreie Baustellensicherung verlangen. Dazu sollte neben der RAS 95 auch auf die DIN 18040, 32984 & 32975 verwiesen werden. Ebenso sollte gem. MVAS 99 der Nachweis über die Schulungen verlangt und um den Nachweis über Kenntnisse zur Barrierefreiheit ergänzt werden.

Schulungen

Da bislang das Thema „Barrierefreiheit bei Baustellensicherungen“ weder in der Ausbildung des Bauhandwerks (Berufsschulen) noch bei den Weiterbildungsanbietern eine Rolle spielt, wäre es sinnvoll, dass die Stadt Kevelaer in Kooperation mit einem Fortbildungsträger (BG od. private Anbieter) solch ein Seminar anbietet.

Dabei sollen die üblichen Inhalte der RAS und der MVAS 99 durch die Regelungen der Normen (Barrierefreiheit) ergänzt werden. Außerdem sollte ein solches Seminar einen Praxisblock beinhalten, wo die Teilnehmer die Baustellenabsicherungen aus Sicht eines Rollstuhlfahrers oder Blinden / Sehbehinderten erleben. Um nicht von fremden Firmen mehr zu verlangen, als vom eigenen Betrieb, sollte die Stadt die eigenen Bediensteten des Bauhofs / Stadtbetriebs entsprechend schulen und so mit gutem Beispiel voran gehen.

Kontrollen

In der Praxis hat sich gezeigt, dass Baufirmen stets nur so viel Sorgfalt bzgl. der Absicherung walten lassen, wie von der Stadt / dem Auftraggeber verlangt und kontrolliert wird. Daher sollte man keinesfalls an der Überprüfung der Baustellensicherung sparen.

Regelmäßige Kontrollen müssen auch, egal ob durch Vandalismus oder Sturm eine Absperreinrichtung lückenhaft wurde, erfolgen. Das bedeutet vor allem, dass nach einem heftigen Wetterereignis ein vollständiger Baustellenrundgang im Stadtgebiet erfolgen muss.



Beispiel: Tastleisten
(Quelle: imove, TU Kaiserslautern / T. v. Einem)

Sicherungseinrichtungen & Hilfestellung

Um es nicht gänzlich den verschiedenen Baufirmen zu überlassen, ob sie bestimmte sinnvolle Sicherungselemente verwenden oder nicht und um eine weitgehend einheitliche Gestaltung der Sicherungs- und Leitelemente im gesamten Stadtgebiet zu realisieren, sollte die Stadt Kevelaer selber einen Vorrat dieser Elemente anlegen. Dazu zählen z. B. die Baufüße und darin verankerbare gelbe Leitplanken oder Bauzäune, die auffällig markiert sind. Für letztere könnte man auch ein spezielles Banner mit Kevelaerer Motiven entwickeln, das die Bauunternehmungen an den Bauzäunen anbringen müssen. Außerdem könnte die Stadt Tastleisten für provisorische Querungen bzw. bei komplexeren Notwegführungen (z. B. Hauptstraße oder Kapellenplatz) bereithalten.

Neben der Hardware, sollten im Bereich des Baustellenmanagements „Hindernislotsen“ für Menschen mit Behinderung zur Verfügung stehen, die in der Lage sind, die Barrieren für die jeweilige Beeinträchtigung des Anfragenden zu erkennen und zu erläutern (s. a. Kap. 4.17).

4.4 Fußgängerzone Hauptstraße & verkehrsberuhigte Straßen



Im Rahmen dieses Konzepts wurde die Entwurfsplanung zur Neugestaltung der Hauptstraße durch das Büro StadtUmBau beratend begleitet. Die dabei grundsätzlich vorgeschlagenen baulichen Elemente, die für die barrierefreie Gestaltung dieser Fußgängerzone, die auch der Einzugsweg der Pilgergruppen ist, erforderlich sind, können auf die anderen Straßen rund um den Kapellenplatz analog übertragen werden. Zumal eine einheitliche und klare Formen- bzw. Materialsprache ganz wesentlich die Sicherheit für Blinde, Sehbehinderte, kognitiv Eingeschränkte und Kinder bzw. bei einer notwendigen Entfluchtung des Zentrums erhöht.

Nachfolgend werden diese Straßen in zwei Gruppen unterteilt:

A Hauptstraße, Busmannstraße, Luxemburger Platz, Maasstraße, Mechelner Platz, Amsterdamer Straße, Johannes-Stalenus-Platz und Annastraße (zwischen Busmannstraße & Hauptstraße)

B Jansonsgasse, Basilikastraße, Willibrordstraße, Johannesstraße, Annastraße (zwischen Busmannstraße & Venloer Straße), Neustraße, Schulstraße und Venloer Straße (zwischen Neustraße & Johannesstraße)

Bei den unter **A** aufgelisteten Straßen soll der zentrale Bereich primär dem Gehen und dem Anlieferungsverkehr dienen. Mit Blick auf das historische Umfeld möchte man grundsätzlich Klinkerpflaster und Naturstein verwenden. Dies ist durchaus möglich, wenn nachfolgend dargestellte Aspekte beachtet werden.



Bei den unter **B** aufgelisteten Straßen, in denen es deutlich mehr Wohnbebauung gibt, deren Erschließung auch im Sinne von altersgerechten Wohnquartieren und einer lebendigen Innenstadt zu unterstützen ist, kann der Einsatz von Asphalt und Betonsteinen / -platten bevorzugt werden.

Oberflächenebenheit

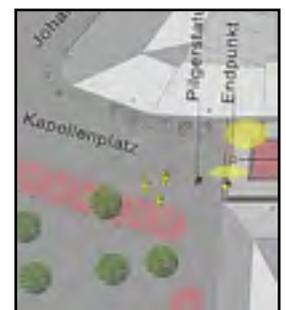
Zentrale Geh- /Fahrfläche

Mindestbreite für **A**-Straßen 3,00 m.



Es sollten Pflastersteine ohne Fasse verwendet werden. Ein Fischgrätverband ist gut geeignet, um auch dauerhaft wachsenden Unebenheiten durch die Belastung von Fahrzeugen zu widerstehen.

Für die Anfang- und Endpunkte sowie die Einmündungen von Annastraße / Willibrordstraße & Zum Museum wären Natursteinplatten ab einer Größe von 30 x 30 cm, besser größer, geeignet, um sich deutlich von den umgebenden kleineren Formaten zu unterscheiden.



Die zentrale Geh-/ Fahrfläche soll mittig durch eine 30 cm breite Rippenplatte - und optimaler Weise noch beidseitig durch 10 cm breites krumpeliges Natursteinpflaster als Leitlinie - durchzogen werden. So entsteht seitlich jeweils eine ebene, für Rollstühle / Rollatoren geeignete Fläche von mindestens 1,25 m Breite.

Die Querneigung soll bei maximal 2 % liegen.



Für **B**-Straßen sollte Asphalt oder Pflaster verwendet werden. Asphalt wird in erster Linie mit Autoverkehr verbunden, was hier gut dazu beiträgt, diesen Mittelbereich auch als Fläche, auf denen mit Autos zu rechnen ist, wahrzunehmen.

Rinnen / Borde

Die freie Zentralfläche und die Seitenbereiche sollten in den **A**-Straßen von einer flachen Muldenrinne aus langen Betonfertigteilen begrenzt werden.



Beispiel in Kevelaer:
Gut wahrnehmbare Materialkombination aus leuchtend rotem fasenlosen Ziegelklinker, der bequem mit Rollstühlen befahren werden kann, und krumpeligem Naturstein, der sich optisch & taktil abhebt.

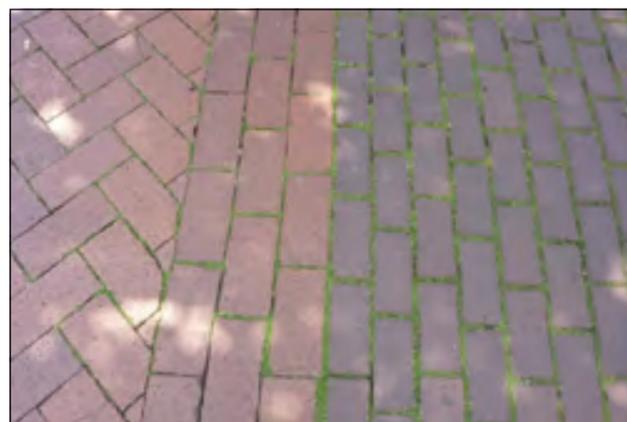


Bei den **B**-Straßen übernimmt die Rinne - möglichst in Kombination mit einem Bordstein (Höhendifferenz = 3 cm) - neben den Gebäudewänden Leitfunktion. Daher soll sich eine Muldenrinne taktil deutlich von der Fahrzone absetzen. Zu Asphalt oder ebenen, faserlosen Pflastersteinen kann man eine Rinne aus krumpeligem Naturstein oder Ziegelklinker mit Fase setzen. Möchte man z. B. wegen des besseren Wasserabflusses eine glatte Rinne (z. B. als Betonmulde oder aus faserlosen Ziegelklinkern), so sollte der Fahrbereich mit krumpeligem Naturstein oder mindestens einem Pflasterstein mit kräftiger Fase befestigt werden.

Seitenbereiche

Die Seitenbereiche, in denen Außengastronomie, Warenaufsteller, Sitzbänke, Abfallkörbe, Fahrradbügel & Bäume hinkommen, sollen möglichst mit ebenem Pflaster ohne Fase statt Natursteinpflaster befestigt werden.

Bäume sollten so tief wie gärtnerisch möglich gepflanzt werden, um Pflasterunebenheiten durch den Wurzelwuchs in den kommenden Jahrzehnten zu minimieren. Es sollten nur Bäume mit Pfahlwurzelbildung verwendet werden.



Beispiel in Kevelaer:
Die Kombination aus leuchtend rotem und mattem rotbraunem Ziegelklinker ist weder optisch noch taktil zu unterscheiden.

Der Anpassungsstreifen entlang der Gebäude, die Markierung der Straßenmöblierung (Laternen, Sitzbänke, Abfallkörbe, Fahrradstellflächen) sowie die Querbänder (zwischen Gebäude und Rinne) sollten in krumpeligem Naturstein ausgeführt werden.

Der Anpassungsstreifen soll an allen Geschäfts- und Hauszugänge durch Platten ab einer Größe von 30 x 30 cm, besser größer, unterbrochen werden, damit Rollstühle problemlos in die Gebäude gelangen können.

Die Querbänder aus Naturstein-Mittelpflaster sollten nur ein- bis zweireihig ausgeführt werden.

Alle Geschäftszugänge, die jetzt schon stufenlos sind, sollen auch zukünftig stufenlos bleiben. Dort, wo derzeit kleine Stufen (ca. 10 cm Höhe) vorhanden sind, soll eine stufenlose Angleichung angestrebt werden. Kurzrampen dürfen auf keinen Fall als Buckel ausgeführt werden. Anrampungen sind stets ohne Querneigung auszuführen.

In den **B**-Straßen sollen die Seitenbereiche primär den Fußgängern - mit und ohne Rollstuhl / Rollator oder Kinderwagen - vorbehalten sein. Daher ist hier auf eine ebene Pflasterfläche (Steine / Platten ohne Fase) zu achten.

Da die Straßen mitunter sehr eng sind, sollte eine Mindestbreite der Seitenbereiche von 1,20 m an keiner Stelle unterschritten werden. Besser ist eine Breite von 1,80 m.

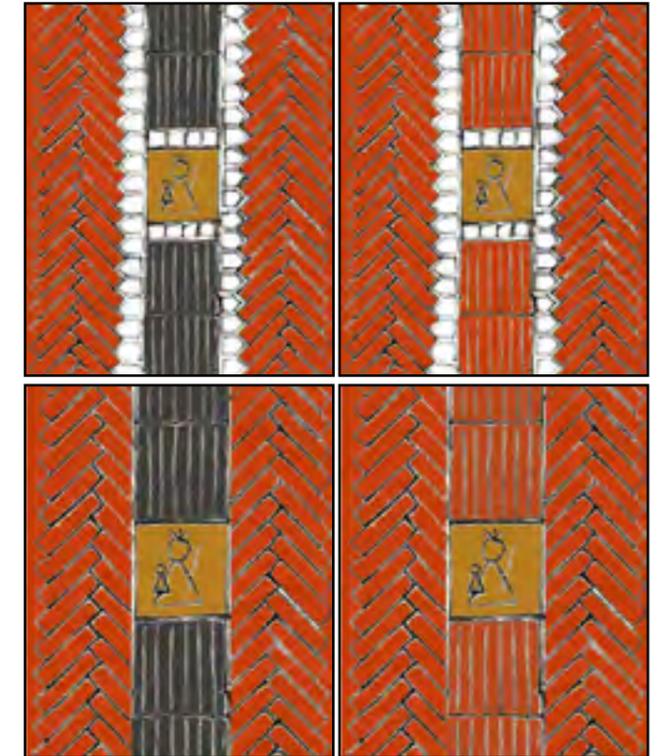
Die Querneigung soll 2 % nicht überschreiten, da es sonst sehr schwer wird mit dem Rollstuhl die Spur zu halten.

Die Fahrgasse incl. Rinne kann, da der Seitenbereich überfahrbar sein soll, bis zu 2,80 m schmal werden. Dies animiert auch die Fahrzeugführer die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen einzuhalten.

Leitsystem der A-Straßen

Die Leitlinie erster Ordnung

Sie soll in die Mitte der Geh-/Fahrfläche gelegt und durchgängig - auch über die hervorgehobenen Einmündungsstellen - bei der Hauptstraße vom Roermonder Platz bis zum Kapellenplatz - geführt werden.



Gegenüberstellung der unterschiedlichen optischen Kontrastwirkung bei den Einbauvarianten der Rippenplatten & Emblempfatten für die Leitlinie 1. Ordnung in der Straßenmitte der Hauptstraße.

Statt der exakten DIN - Ausführung (weiße Rippenplatte mit schwarzen Begleitstreifen rechts und links), werden im historischen Ambiente der **A**-Straßen zwei Alternativen vorgeschlagen, die sich in die Grundidee des Entwurfs einfügen.

Alternative 1:

In einem matten, braunroten fasenlosen Ziegelklinker wird eine dunkle oder farblich angepasste 30 cm breite Rippenplatte gem. DIN 32984 verlegt. Seitlich je ein weißer ca. 10 cm breiter Streifen aus Naturstein. Dies können die gleichen Steine wie bei den Mustern auf dem Kapellenplatz sein. Somit würde man dieses Thema schon bei den auf den Kapellenplatz zuführenden Straßen verwenden und optisch auf das Ziel der Wallfahrt hinleiten.

Die 30 x 30 cm großen Rippenplatten werden an den Einmündungen und in Höhe einiger Geschäftszugänge von 8 - 12 metallenen Reliefplatten, die wie ein Kästchen hohl konstruiert werden, unterbrochen. Durch die hohle Konstruktion wird mit dem Langstock ein anderes Geräusch erzeugt und so die Aufmerksamkeit des Blinden geweckt.

Wird Bronze als Metall gewählt, so würden diese Reliefplatten mit Motiven der Wallfahrt, in dem braunroten Ziegelklinker ebenfalls durch das weiße Natursteinband hervorgehoben.

Blinde und sehbehinderte Menschen können von diesen Reliefplatten rechtwinkelig zu dem Gebäude abbiegen. Zwischen Reliefplatte und dem Gebäudeeingang darf keinerlei Hindernis aufgestellt / eingebaut sein.

In den anderen **A**-Straßen sollen statt der Reliefplatten Noppenplatten gem. DIN verwendet werden.

Alternative 2:

In einem helleren, leuchtend roten fasenlosen Ziegelklinker wird eine farblich angepasste 30 cm breite Rippenplatte gem. DIN 32984 verlegt, die den Langstockgängern als Leitlinie dient.

Die 30 x 30 cm großen Rippenplatten werden an den Einmündungen und in Höhe einiger Geschäftszugänge von 8 - 12 metallenen Reliefplatten, die wie ein Kästchen hohl konstruiert werden, unterbrochen. Durch die hohle Konstruktion wird mit dem Langstock ein anderes Geräusch erzeugt und so die Aufmerksamkeit des Blinden geweckt.

Blinde und sehbehinderte Menschen, können von diesen Reliefplatten rechtwinkelig zu dem Gebäude abbiegen. Zwischen Reliefplatte und dem Gebäudeeingang darf keinerlei Hindernis aufgestellt / eingebaut sein.

In den anderen **A**-Straßen sollen statt der Reliefplatten Noppenplatten gem. DIN verwendet werden.

Für die viel größere Gruppe der sehbehinderten Menschen, deren Dunkelziffer kaum zu schätzen ist, könnten die sehr hellen (nahezu weißen) Muldenrinnen als Orientierung dienen. Der



Reflektionsgrad der hellen Muldenrinne muss mindestens 0,5 betragen. Ob zwischen dem Material der Muldenrinne und dem Ziegelklinker der absolute Leuchtdichtekontrast von 0,4 erreicht wird, kann nur mittels einer Leuchtdichtemessung



vor Ort - trockene und nasse Situation - festgestellt werden.

Allen muss auch bewusst sein, dass die Rinne im Alltagsgeschehen an etlichen Stellen von Stühlen oder Fahrrädern blockiert werden wird, über die Sehbehinderte stolpern. Somit ist diese Alternative der Leitfunktion nur die zweite Wahl.

Leitlinien zweiter Ordnung

Untergeordnet, aber insbesondere für die ortsansässigen Sehbehinderten / Blinden wichtig, um ein selbstbestimmtes Leben führen zu können, ist die Möglichkeit bestimmte Geschäfte, Lokale oder Wohnungen zu finden.

Hierzu können für Langstockgänger Querbänder aus krumpligem Naturstein dienen, wenn sie **ausschließlich** auf die Eingänge hinweisen. Ist das Natursteinband ca. 20 cm breit, so kann es mittig auf den Eingang zulaufen. Bei Rollstuhl-



und RollatornutzerInnen liegt dieser Streifen dann zwischen den Rädern. Wird das Band jedoch breiter, so sollte es auf die rechte innere Begrenzung der Türe hinlaufen. Querbänder, die auf die Grundstücksgrenzen zulaufen, sind im Sinne der Barrierefreiheit sinnlos.

Die Menschen ohne Langstock können sich orientieren, wenn das Material der Eingangsplatten deutlich heller als die Natursteine in den Anpassungsstreifen ist. [Siehe auch Beispiel im Kasten am Ende dieses Kapitels: Geschäftshaus Hauptstraße]

Leitsystem der B-Straßen

Als **Leitlinien erster Ordnung** dienen in den **B**-Straßen die Gebäudewände und die Kombination aus Rinne & Bordstein. Daher ist hier auf einen ausreichend taktilen und optischen Kontrast zu achten.

Bei der Führung entlang der Hauswand sollten bis zu eine Höhe von 2,00 m hervorspringende Einbauten (z. B. Erker, Briefkästen und dergleichen) am Boden kontrastreich erkennbar sein. Dies betrifft am Boden selber vor allem Treppenzugänge. Mit dem Langstock kann man sie in aller Regel ertasten, doch sollten sie sich auch kontrastreich vom umgebenden Pflaster abheben. So könnte zwischen einer dunklen Treppe und dem Pflaster des Seitenbereichs ein Band mit weißen kleinen Natursteinen verlegt werden.

Entlang der Hauswände werden häufig auch Fahrräder abgestellt, die für Blinde ein besonderes Hindernis darstellen, da es nicht ortsfest ist. Daher gehen Blinde lieber mit Abstand zur Hauswand. Bei der Kombination aus Rinne & Bordstein ist daher ebenfalls die Materialkombination so zu wählen, dass zwischen Bordstein und dem Belag des Seitenbereichs ein Leuchtdichtekontrast von mindestens 0,4 erreicht wird. Auch hier muss der absolute Reflexionsgrad der helleren Fläche 0,5 betragen.

Als **Leitlinien zweiter Ordnung** können analog zu den **A**-Straßen kontrastreiche Querbänder, die auf die Eingänge der Gebäude zulaufen, dienen. Querbänder, die auf die Grundstücksgrenzen zulaufen sind im Sinne der Barrierefreiheit sinnlos.



Warnen

In der Hauptstraße, an der Kreuzung mit Annastraße und Wilibrordstraße, sollen die Autofahrer deutlich durch ein farblich kontrastreiches Natursteinband (z. B. dunkler Basalt) quer über ihre Fahrbahn auf die Querung der Fußgängerzone aufmerksam gemacht werden.

Sinnvoll ist hier auch der Einbau eines Bordsteins (Höhendifferenz 3 cm), damit die Situation straßenverkehrsrechtlich - absoluter Vorrang für Fußgänger - eindeutig ist. Der Bordstein hat auch bautechnische Vorteile, da er als Rückenstütze für das Pflaster dient.



Sitzbänke

[Siehe auch Kap. 4.10]

Im Entwurf für die Hauptstraße sind genauso viele Sitzbänke wie bislang vorhanden, vorgesehen. Da aber zukünftig die Bäume nicht mehr in Hochbeeten, die mit einer Sitzmauer eingefasst sind, gepflanzt werden sollen, fallen

etliche Sitzmöglichkeiten - insbesondere für die jungen Menschen - fort. Es ist daher sinnvoll, noch weitere Sitzbänke aufzustellen bzw. insgesamt in der Innenstadt das Angebot an Sitzmöglichkeiten zu erhöhen.

Die vorhandenen Sitzbänke sind bequem und haben alle Merkmale, die bei einer „barrierefreien“ Sitzbank erwartet werden. Daher - und auch aus Kostengründen - ist es zu begrüßen, die alten Bänke aufzuarbeiten und wieder zu verwenden. Zumal diese Bänke überall in der Innenstadt zu finden sind und somit zu einem einheitlichen Bild beitragen.

Beleuchtung [Siehe Kap. 4.15]

Laternenmasten sollten so (schlicht) gestaltet sein, dass sie sich technisch und optisch eignen, um ggf. Bestandteil eines neuen Leitsystems zu werden.

Fahrradparker



Um zu verhindern, dass die Fahrräder überall bis in die Rinnen hinein abgestellt werden, ist es hilfreich, dass die Anlehnbügel so kurz wie möglich sind.

Der Montagepunkt sollte so gewählt werden, dass auch beim außermittigen Abstellen des Rades genügend Abstand zum Gebäude und zur Rinne verbleibt.



Gebäude- / Geschäftseingänge

Die Eigentümer der anliegenden Gebäude sollten auch unabhängig von Straßenbaumaßnahmen dafür sorgen, dass ihre Geschäfte und Wohnungen barrierefrei/-arm erreicht werden können. Bei den kleinen alten Gebäuden sind Treppenstufen mitunter nicht zu vermeiden. Doch diese Stufen sollten alle mit Kontrastmarkierungen versehen werden, bzw. sich insgesamt kontrastreich vom oberen und unteren Belag abheben.

Dies kann man z. B. mit anthrazitfarbenen Blockstufen mit eingearbeiteter heller Kontrastkante erreichen. Kontrastkanten können auch nachträglich mittels spezieller Schienen hergestellt werden. Auch ist es möglich eine 4 - 5 cm breite Rinne in die Treppenstufen einzufräsen, die mit einem weißen Schlemmmaterial gefüllt wird. Durch spezielle Zusätze können sogar Effekte erreicht werden, dass diese Linien bei Dunkelheit nachleuchten oder kaum noch Schmutz aufnehmen.

An jedem Zugang mit Stufen sollte mindestens ein Handlauf angebracht werden. Die Handläufe müssen über die erste Stufe hinausragen.

Nachdem gehbehinderte oder alte Menschen die Stufen in das Geschäft erklommen haben, müssen sie sich zunächst etwas ausruhen. Evtl. ist für sie auch die Wartezeit, bis der Einkauf erledigt ist, zu lange. Daher sollten Geschäfte stets Sitzmöglichkeiten und ein Glas Wasser anbieten. So locken sie auch Kundschaft an, die sich ansonsten den Einkauf versagt.

Beispiel Geschäftshaus, Hauptstraße

Die großen Schaufensterscheiben weisen sehr starke Spiegelungen auf, was es nicht nur Menschen mit Seheinschränkungen schwer macht zu erkennen wo sich in der Fassade der Eingang befindet. Problematisch sind diese Spiegelungen auch für die Ausstellung der Waren, da man diese durch besonders geschickte Beleuchtung von innen in Szene setzen muss.

Schaufenster- und Eingangsfront sind ca. 30 cm zurück versetzt. Davor befindet sich ein einheitlich hellgrauer Betonbelag.

Der hellgraue Beton sollte in der Fensterzone anthrazit eingefärbt werden, so dass die beiden Eingänge sich hell abheben und von der Straße aus als diese erkannt werden können. Beide Flügel des Geschäftseingangs sollten in einer Höhe von 1,30 - 1,50 m so markiert werden, dass die Blendwirkung reduziert wird und für Sehbehinderte deutlich erkennbar ist, dass es sich um eine Türe und nicht um einen offenen Eingang handelt. Die Markierung kann sehr gut mit dem Geschäftslogo kombiniert werden.



Erdgeschossfassade, Hauptstraße, 2016 (Montage)



Erdgeschossfassade, Hauptstraße, Simulation mit Verbesserungsvorschlag (Montage)



4.5 Kapellenplatz, Johannes-Stalenus-Platz & Luxemburger Platz

Wichtigster Aspekt der Barrierefreiheit für den Kapellenplatz und seine Nebenplätze ist die Herstellung von einfachen Wegeverbindungen zwischen den einmündenden Straßen, den kirchlichen Gebäuden (z. B. Basilika, Kerzenkapelle, Gnadenkapelle, Priesterhaus & Forum PaxChristi) sowie der Geschäftszeile am Rande.

Das bedeutet für die Planung:

Wege, die eben sind und eine mit dem Rollstuhl / Rollator leicht beroll- / begehbar Oberfläche auf einer Breite von mindestens 90 cm haben. Besser wäre eine Breite von 1,60 m, damit auch der Begegnungsverkehr bequem möglich ist. Auf dem großen Platz mit Basalt-Mittelpflaster wirkt zudem ein schmales Band eher wie ein notdürftig eingefügtes Element, während richtig breite Wege, von z. B. 3,00 m Breite, eine ganze Pilgergruppe vereint auf den entsprechenden Pfad führt. So müssen die Menschen mit Behinderung nicht wie im Gänsemarsch hintereinander auf dem ebenen Weg fahren / gehen, sondern sind gleichberechtigter Teil der gesamten Gruppe.

Der Eingang der Basilika für Rollstuhlfahrer erfolgt über einen gepflasterten Rampenweg vom Johannes-Stalenus-Platz aus. Daher ist es sinn-

voll, die Gestaltung bis über diesen Platz und auf der Rampe fortzusetzen. Gleiches gilt für den Luxemburger Platz, der Zugang zum Forum PaxChristi und zum Mechelner Platz ist.

Diese Wege sollten möglichst weit von den Baumstämmen entfernt angelegt werden, da die kräftigen Wurzeln der alten Bäume zur Unebenheit des Pflasters beitragen. Außerdem bietet es sich an, großformatige Platten für die Wege zu nutzen. Die verschiedentlich angesprochene Oberflächenbearbeitung des Mittelpflasters ist **nicht** geeignet, um einen ebenen Weg anzulegen, da Fräsen oder Schneiden nur die einzelnen



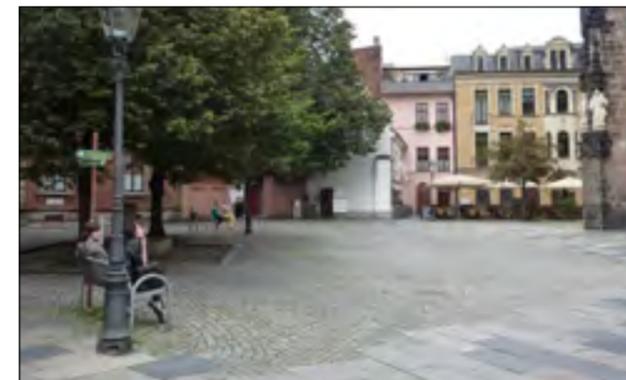
Beispiel für die Kombination von Platten und Naturstein-Mittelpflaster im historischen Pfalzbereich in Ingelheim



Beispiel für die Kombination von hellen Platten und dunklem Basalt-Mittelpflaster im Stadtzentrum von Kopenhagen. Foto: rudi urgatz, 1962



Beispiel für einen Weg aus großformatigen Natursteinplatten in einem historischen Stadtkern (Thüringen). Die leitende Wirkung von begleitenden Zierbändern kann man anhand der Montage erkennen.



Beispiel eines unregelmäßigen Plattenweges auf einem Kirchplatz im historischen Umfeld. Die Leitfunktion für Sehbehinderte ist leider kaum gegeben.

Steine betrifft und nicht die Unebenheiten der Gesamfläche egalisiert. Der gleiche unbefriedigende Effekt tritt auch ein, wenn man die Fugen zwischen den vorhandenen Steinen verfüllt.

Großformatige Platten sind auch geeignet als Leitelement für Blinde und Sehbehinderte. Die glatte Oberfläche hebt sich taktil vom krumpligen Basalt-Mittelpflaster ab. Verwendet man für die Platten einen sehr hellen Stein (z. B. Granit), so schafft man auch einen Hell-Dunkel-Kontrast. Dazu sollte man jedoch bedenken, dass die Platten unter den Bäumen desto schneller verschmutzen, je rauer ihre Oberfläche ist. Und so verschwindet ein anfänglicher Kontrast im Laufe der Jahre. Feinkörnigere Oberflächen lassen sich mit der Kehmaschine besser regelmäßig reinigen.

Zur Unterstützung einer kontrastreichen Wegeführung könnte man die Wegeplatten mit je einer Reihe Basaltplaster und weißem Naturstein, der auch bei den vorhandenen Musterbändern am Platzrand verlegt ist, einfassen. Diese Musterbereiche sind im Übrigen angenehm kontrastreich und da sie am Platzrand nicht von Wurzelwerk gehoben wurden relativ gut mit dem Rollstuhl zu befahren.

Bzgl. der Verknüpfung des Wegenetzes vom Kapellenplatz mit dem „Klinkerpfad“ s. Kap. 4.1.

Ein Thema am Kapellenplatz ist auch die barrierefreie Erschließbarkeit der Geschäfte & Gaststätten rund um den Platz. Es sollten alle formalen Hemmnisse beseitigt werden, so dass die privaten Grundstückseigentümer ihre Gebäude über Rampen oder Aufzüge erreichen können. Gestalterische Auflagen dazu sollten in die **Gestaltungssatzung für den historischen Stadtkern** der Stadt Kevelaer vom 5.4.2000 Eingang finden [siehe auch das Beispiel „Zum goldenen Apfel“ Kap. 4.12.]. Die Auflagen in der Gestaltungssatzung dürfen die Anforderungen der DIN 18040-1 und 32975 **nicht** verhindern.

Hierbei ist besonders auf erforderliche Abmessungen für Aufzüge, Rampensteigungen und Kontraste zu achten. Möchte Kevelaer die wirtschaftliche Kraft der Anrainer des Kapellenplatzes - und seiner Nebenplätze - erhalten bzw. stärken, so muss ihnen die Chance gegeben werden, auf die demografische Entwicklung zu reagieren.



Fotomontage zur Fassadengliederung am Café Nerdorn durch einen Aufzug, der teilweise vor die Fassade springt. Interessant wäre dieser Aufzug, um das Obergeschoss des Cafés barrierefrei zu erschließen. Eine Behindertentoilette lässt sich in dem alten Gebäude nur im Obergeschoss sinnvoll einbauen. Diese Art der Fassadengliederung käme den Zielen der Gestaltungssatzung bereits heute entgegen:

"§ 3 Gliederung der baulichen Anlagen

(1) Bauliche Anlagen sind straßenseitig so zu gliedern, dass die historischen Parzellenstrukturen und die damit verbundene kleinteilige Gliederung des Stadtbildes erhalten bleiben. Sofern eine bauliche Anlage breiter als 15,0 m ist, muss diese durch die Bildung von Fassadenabschnitten gegliedert werden.

(2) Fassadenabschnitte können u.a. durch Fassadenvor- und Rücksprünge, Erker, unterschiedliche Gebäudehöhen sowie Farb- und Materialwechsel gebildet werden. Es müssen mindestens zwei dieser Merkmale erfüllt sein, um einen wirksamen Fassadenabschnitt zu bilden."



Veränderte Planungsskizze: Weg mit ebener Oberfläche und Leitfunktion

Quelle der Basiszeichnung:

<http://www.kevelaer-stadtkernerneuerung.de/umbaumassnahmen/forum-pax-christi.html>

Die Beleuchtung des Platzes müsste auf die Wegführung reagieren [siehe auch Kap. 4.15]. Auch ein neues Beschilderungskonzept muss diese Wegführung aufnehmen, damit die Wegweiser an sinnvollen Orten / Wegekrenzungen stehen [siehe auch Kap. 4.2].

Forum PaxChristi

Die ersten Vorstellungen zur Umgestaltung des Forums PaxChristi wurden veröffentlicht. Ein zentraler Aspekt dabei ist die mobile Bestuhlung. Von Seiten der Barrierefreiheit sollte auch hier darauf geachtet werden, dass die Hauptwege zwischen den Sitzplatzblöcken gut mit einem Rollstuhl befahren werden können und sich optisch wie taktil kontrastreich vom übrigen Belag absetzen. [Zur Wegführung siehe auch Kap. 4.1 „Klinkerpfad“. Zur Ausstattung siehe auch Kap. 4.12 Versammlungsstätten.]

Geländer am Rande der Wege helfen nicht nur Rollstuhlfahrern die Steigung innerhalb des Forums zu überwinden, auch viele Senioren, die noch auf den eigenen Beinen unterwegs sind, nutzen Geländer gerne beim Abwärtsgehen, um nicht zu stürzen.



Auch die Kerzenverkaufsbox sollte für Rollstuhlfahrer selbständig erreichbar sein. Dazu ist ein ebener Platzbelag und eine bessere Anordnung (Gestaltung) von Kasse & Kerzenbox erforderlich.



Der Peter-Plümpe-Platz ist ein wichtiger zentraler Parkplatz. Infotafel / Stadtplan sind nicht schwellenlos für Rollstuhlfahrer zu erreichen.

4.6 Peter-Plümpe-Platz, Parken & Bushaltestellen

Der Peter-Plümpe-Platz ist der verkehrstechnische Dreh- & Angelpunkt zur Erschließung des Stadtkerns. Hier findet sich eine große Anzahl von PKW-Stellplätzen und nahezu alle Pilgerbusse lassen an der Haltestelle ihre Fahrgäste aus- und einsteigen. Am Peter-Plümpe-Platz steht das Rathaus mit der Polizeistation und diesem gegenüber das alte Rathaus. Im Integrierten Handlungskonzept werden bereits verschiedene Planungsvarianten für den Platz angedacht, eine Ausschreibung zur Umgestaltungsplanung ist in Vorbereitung. Auch hat eine Machbarkeitsstudie zur Platzierung eines neuen Verwaltungsgebäudes den Peter-Plümpe-Platz als einen guten Standort herausgearbeitet. Es gibt aber auch ein Angebot zur Umnutzung der ehemaligen Förderschule des Kreises an der Kroatenstraße. Auch hier ist gleich daneben ein größerer Parkplatz. Auf Grund dieser Rahmenbedingungen können in diesem Kapitel nur grundsätzliche Aspekte aufgeführt werden, an die man bei der Neukonzipierung des Platzes denken muss, um ihn zu einem sehr hohen Grad barrierefrei anzulegen.

Zum Thema „Infotafeln“ siehe Kapitel 4.2.

Zum Thema „Sitzbänke / Aufenthaltsnischen“ siehe Kapitel 4.10.

Parkplätze

Die im IHK (Integriertes Handlungskonzept) formulierte Aufgabe, dass bei einer Neugestaltung die Anzahl der derzeit vorhandenen Stellplätze erhalten bleiben soll, ist - entgegen den drei Konzeptalternativen des IHKs - realistisch nur durch den Bau einer Tiefgarage möglich. Die vorhandene Tiefgarage ist nicht für die Öffentlichkeit zugänglich und tangiert den Peter-Plümpe-Platz nur. Auf dem Platz selbst sind derzeit 6 Behindertenstellplätze eingerichtet. In der gesamten Stadt (Ortslage Kevelaer) sind gem. Geoportal der Stadt Kevelaer vom 7.6.2016 nur 24 Behindertenstellplätze, verteilt auf 8 Parkplätze eingerichtet / ausgewiesen. 10 Parkplätze haben gar keine Behindertenstellplätze.

Der Tatsache, dass Fahrzeuge immer breiter werden, ist es geschuldet, dass die Stellplätze in neuen Parkhäusern in NRW seit dem 1.1.2017 2,45 m statt wie bislang 2,30 m breit sein sollen.



Menschen mit Gehbehinderungen sollten frühzeitig die Möglichkeit haben, sich über die Lage und das Angebot an Behindertenstellplätzen zu informieren. Eine Darstellung in den Stadtplänen ist da ein praktikabler Weg.

Es gibt bereits Parkhäuser, in denen sogenannte „Komfort-Stellplätze“ in größerer Zahl angeboten werden, da viele Menschen, nicht nur Senioren, den Komfort eines 2,75 – 3,50 m breiten Parkplatzes zu schätzen wissen und dafür auch bereit sind, eine höhere Gebühr zu bezahlen (Beispiel: City-Terrassen Parkhaus in Bonn Bad Godesberg. Quelle: Aachener Nachrichten - Stadtausgabe - 30.12.2016, Region und NRW, Seite 9).

Der Peter-Plümpe-Platz bietet sich auf Grund seiner sehr zentralen Lage besonders an, einen großen Bereich mit Komfort-Stellplätzen einzurichten. Wählt man 3,00 m Breite, so sind die Stellplätze, die an einem seitlichen Weg liegen, auch für Rollstuhlfahrer nutzbar.

Komfort-Stellplätze haben auch den Vorteil, dass man der Forderung nach Erhöhung der Zahl der Behindertenstellplätze etwas entgegenzusetzen kann, da hiermit einem großen Teil von Men-

schon - auch mit Behinderungen - ein zusätzliches Angebot gemacht wird. Bei 3,00 m Breite ist es bereits möglich auf einer Seite die Türe komplett zu öffnen und so bequem ein- und aussteigen.

Bietet man auf einem Parkplatz unterschiedliche Stellplatzbreiten an, so sollen die einzelnen Stellplätze deutlich markiert werden. Allgemein ist eine Stellplatzmarkierung sinnvoll, um ein möglichst platzökonomisches Parken zu erreichen.

Behindertenstellplätze sollen so angeordnet werden, dass man ohne Schwellen auf dem kürzesten Weg den Gehweg, die Straßenquerung oder das Gebäude, zu dem der Parkplatz gehört, erreicht. Dies ist beispielsweise am Parkplatz Kardinal-von-Galen-Straße nicht der Fall. Dort müssen Rollstuhlfahrer derzeit über die zweikurvige Parkplatzeinfahrt, auf der sie von den Autofahrern schlecht gesehen werden, rollen, um vorne an der Straße über den abgesenkten



Bordstein auf den Gehweg und zur Querungsstelle zu gelangen. Hier kann mit relativ geringem Aufwand, die Rollstuhlfahrer am Ende der Fahrgasse vor den Behindertenstellplätzen über eine Kurzrampe auf den Gehweg zu führen.



An Behindertenstellplätzen sollte man für eine gute Beschattung sorgen, denn für Menschen mit schweren Herz-Kreislaufkrankungen ist es besonders belastend, wenn sie in ein Auto steigen müssen, das sich auf 40/50°C und mehr aufgeheizt hat. Derzeit sind die Behindertenstellplätze am Peter-Plümpe-Platz nicht beschattet und vor der öffentlichen Begegnungsstätte an der Bury-St.-Edmund-Straße stehen seit einer Baumaßnahme keine Bäume in den dafür vorgesehenen Beeten.

Stellplätze, die vorne direkt an einem Gehweg grenzen, sollten mit Überhangstoppern versehen werden. Dadurch verhindert man, dass die oftmals knapp geplanten Gehwegbreiten weiter eingeschränkt werden. Diese Problematik trifft man neben öffentlichen Gehwegen häufig auch an Supermarkt-Parkplätzen an.

Insgesamt sollten in der Stadt mehr Parkplätze mit Behindertenstellplätzen ausgestattet wer-



Eine Kurzrampe als sichere Alternative.

den. Dies sollte insbesondere dort, wo der Anteil der Nutzer im Seniorenalter sehr groß ist, z. B. am Friedhof, nachgeholt werden. Auch am Schulzentrum oder Hallenbad / Freibad sucht man vergeblich nach solchen, obwohl es eine Schwimmgruppe für Menschen mit Behinderung gibt. Falls man sich zur Umnutzung der ehemaligen Förderschule an der Kroatenstraße als Verwaltungsgebäude entscheidet, so sollten dort in Eingangsnähe genügend Behindertenstellplätze eingerichtet werden.

Gem. DIN 18040-3, 5.5 müssen 3 % der Stellplätze jeder Stellplatzanlage als Behindertenstellplatz für einen Seitenausstieg eingerichtet und ausgewiesen werden (mind. jedoch einer). Zusätzlich muss mind. ein Stellplatz für den Heckausstieg angelegt sein. Wenn derzeit 10 Parkplätze ohne Behindertenstellplätze vorhanden sind, so bedeutet dies, dass mind. 20 Stellplätze (10 mit Seiten- & 10 mit Heckausstieg) zusätzlich markiert werden müssen.

Die Darstellung der Parkplätze mit Behindertenstellplätzen im Stadtplan (gedruckt und online) wäre sehr hilfreich.





Bushaltestellen

Bei der Neuanlage der Bushaltestellen am Peter-Plümpe-Platz muss zunächst die Anzahl der dort gleichzeitig stoppenden Busse berücksichtigt werden, um die Längen der Bussteige ausreichend zu bemessen. Dabei sollte diskutiert werden, ob nicht auch zukünftig Linienbusse oder der Bürgerbus nah am Rathaus anhalten soll.

Die erforderliche Bordsteinhöhe ist für den Bürgerbus (evtl. auch andere Kleinbusse) und für Linienbusse / Reisebusse unterschiedlich. Das bedeutet, dass man ggf. für den Bürgerbus einen Bereich mit normaler Bordsteinhöhe planen müsste und für alle anderen die höheren Busborde. Peilt man den Aufbau eines Shuttle-Services mit Elektromobilen an (s. Kap. 4.16), so ist auch für diese genügend Länge mit passender Bordsteinhöhe vorzuhalten. Zwischen den einzelnen Bussteigen und den Gehwegen am Rand müssen normgerechte Querungen – am besten als geteilte Querung – vorgesehen werden (s. Kap. 4.8).

Da die Reisebusse mit den Pilgern mitunter eine sehr lange Ein-/Ausstiegszeit haben, wenn viele



Gehbehinderte im Bus sind, sollte man dies bei der Anordnung der Haltestellen berücksichtigen. Der Bürgerbus und die Linienbusse müssten ihre Haltestellen ohne Wartezeit bedienen können.

Ein weiterer Aspekt, der für Kevelaers Bussteige wichtig ist, ist die Breite, da hier häufig eine Rollstuhlrampe ausgeklappt / ausgefahren werden muss. Vor der Rampe muss mind. 1,50 m Platz vorhanden sein. Buswartehäuschen oder Sitzbänke sollten nicht in den Ausstiegsbereichen stehen.

Am Peter-Plümpe-Platz und auch am Bahnhof sind ausreichend überdachte Sitzbänke vorzusehen. Die Haltestelleninformationen müssen gem. 2-Sinne-Prinzip dargestellt werden. Thema „Beschilderung“ siehe auch Kapitel 4.2. An allen Linienbushaltestellen sollte der Haltestellenname so deutlich dargestellt werden, dass Fahrgäste ihn beim Zufahren auf die Haltestelle rechtzeitig lesen können. Auch wenn mittlerweile die meisten Busse mit automatischen Haltestellenansagen / -anzeigen ausgestattet sind, so muss der rege Nutzer doch feststellen, dass diese Ansagen /



Anzeigen recht oft ausfallen oder schlecht zu lesen / hören sind, wenn der Bus voll ist.

Grundsätzlich sollen alle Bussteige, die neu angelegt werden, vollumfänglich normgerecht mit einem Blindenleitsystem ausgestattet werden. Das Aufmerksamkeitsfeld für den Einstieg wird sinnvollerweise nur für die vordere Bustüre angelegt, damit blinde / sehbehinderte Menschen sich beim Busfahrer bemerkbar machen können, wenn sie Hilfe benötigen, um die richtige Ausstiegshaltestelle zu erkennen. Außerdem ist der Abstand der Türen bei den vielen verschiedenen Busmodellen, die in Kevelaer am Peter-Plümpe-Platz anhalten, unterschiedlich und würde somit nicht für alle Busse den hinteren Zustieg anzeigen.

Neben den Neuanlagen, ist der Umbau der Haltestellen am Bahnhof vordringlich.



Beispiel: Blindenleitsystem an der Bushaltestelle "Wilder Kermeter" bei Heimbach / Eifel.

4.7 Nachbesserungen am Roermonder Platz

Bestand

Der Roermonder Platz ist die Hauptkreuzung (Marktstraße / Bahnstraße & Hauptstraße / Gelderner Straße) am Ostrand der Altstadt. Hierüber fließt ein großer Teil des Verkehrs von der L486 und der B9 ins Zentrum von Kevelaer. Vorgelagert vor der Hauptstraße - Einzugsweg für die Pilgergruppen - kommt dem Platz auch die Funktion als Sammelpunkt und Rastplatz zu. Rund um den Platz befinden sich die Kirche St. Antonius, ein Lebensmittelmarkt (Vollsortimenter) mit einem Bekleidungsdiscounter, verschiedene kleinere Geschäfte und Gastronomie aller Preisklassen. Zudem stehen dort regelmäßig Marktstände.

2003 / 2004 wurde der Platz zu einem so genannten „Shared Space“ (alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt) umgebaut. Shared Space basiert auf der Annahme, dass sich der Verkehr ohne Sonderregelungen und Verkehrsschilder durch Blickkontakt von selber regelt und die Fahrzeuge durch die Art der Gestaltung zu sehr langsamem Fahren bewegt werden. Doch es gibt eine Menge Menschen, die nicht in der Lage sind Blickkontakt aufzunehmen. An erster Stelle sind dies natürlich die Blinden und Sehbehinderten, aber auch Menschen, deren Blick z. B. durch eine Wirbelsäulenverkrümmung stets nach unten gerichtet ist, oder Menschen mit seelischen oder kognitiven Beeinträchtigungen. Wie soll ein Kind Blickkontakt mit einem LKW-Fahrer aufnehmen? Große weite Flächen lösen bei Kleinkindern häufig einen reflexartigen Drang aus, zu rennen. Und sie sind dabei sehr schnell, so dass die Eltern oft Mühe haben, sie einzufangen. Kleine Kinder lernen früh, dass sie an Bordsteinen stehen bleiben sollen. Am Roermonder Platz fehlt jegliches Signal, dass auch den Kleinen zeigt, dass im Fahrbereich Gefahr lauert.



Der ganze Platz ist diagonal zur Kreuzungsrichtung mit rot eingefärbten Betonplatten (30 x 30 cm²) befestigt. Die Fläche ist mit einem quadratischen Raster von je 6,90 m Kantenlänge mit hellgrauen 90 cm breiten Bändern gestaltet. Hierbei handelt es sich um eine rein ästhetische Gliederung ohne funktionale Aspekte. Der Kontrast zwischen den roten und grauen Platten ist nicht ausreichend, um eine Leitfunktion zu übernehmen. Um die verkehrliche Verwirrung etwas zu mildern, wurden die Fahrspuren durch Pollerleuchten kenntlich gemacht. Sie werden jedoch nur von den Autofahrern wahrgenommen. Fußgänger und Radfahrer sind beim Queren des Platzes vielfach irritiert.



Da die notwendige Schrittgeschwindigkeit von vielen Fahrzeugführern auch nach Jahren noch überschritten wird, führt die Polizei immer wieder personalintensive Kontrollen durch. Eine Statistik über Unfälle oder Beinahe-Unfälle vor und nach dem Umbau liegt leider nicht vor. Nach Aussage der Stadtverwaltung kommt es hier seit dem Umbau zu keinen Unfällen.



An zentraler Stelle ist ein Rasterquadrat des Platzes mit einem Brunnen belegt. Brunnenanlagen sind ein sehr beliebtes Element in Städten. Viele Menschen - egal ob Alt oder Jung - werden von Wasser magisch angezogen. Außerdem beeinflusst es das Mikroklima positiv durch seine kühlende und staubbindende Wirkung. Kinder spielen an Brunnenanlagen, andere ruhen sich am Rand gerne aus. Letzteres ist bei nahezu allen Brunnenanlagen in Kevelaer kaum möglich, da sie so konstruiert wurden, dass der Brunnenrand stets nass wird. Am Südwestrand stehen acht Laubbäume nah an den Hausfassaden. So können sie kaum die Funktion als Schattenspender übernehmen, da sich der Schattenwurf mit dem der Gebäude für viele Stunden des Jahres überlagert.

Sitzgelegenheiten gibt es auf dem ganzen Platz keine. Auch der angrenzende Kirchhof von St. Antonius bietet nicht einmal müden Pilgern die Möglichkeit, vor dem Einzug zum Kapellenplatz, eine kleine Verschnaufpause einzulegen. Die einzigen Sitzgelegenheiten (mit Verzehrzwang) gibt es bei den Gaststätten.

Die Außengastronomie der Gaststätte an der Ecke Bahnstraße / Hauptstraße breitet sich bis



zu den Pollern der Fahrspurmarkierung aus und behindert so die Fußgänger erheblich. Dies stellt insbesondere für Leute, die von der Bahnstraße aus kommen - mit Blick in Richtung Marktstraße - und an dieser Stelle in den fließenden Verkehr treten, eine Gefahr dar.

Ein weiteres Defizit an diesem Platz ist das Fehlen von Fahrradabstellflächen. Die Folge ist ein wildes Durcheinander. Überall stehen Räder und behindern teilweise andere Nutzer. Dies ist keine böse Absicht, aber für manchen auf dem großen Platz nicht einzuschätzen. Der Bedarf ist erheblich, zum einen auf der Seite des Supermarktes für die Kevelaerer, die ihren Einkauf mit dem Fahrrad erledigen, zum anderen für die Touristen und Pilger, die in den Gaststätten Pause machen. Da beide Nutzergruppen schweres Gepäck haben, letztere lassen es gerne auch am Fahrrad während einer kurzen Pause, brauchen sie Stellplätze in der Nähe.

Maßnahmenvorschlag

Da der Roermonder Platz noch nicht alt ist, bautechnisch in gutem Zustand und mit dem Umbau auch Fördermittel verbunden waren, zielt der





nachfolgende Vorschlag auf eine Ergänzung ab, ohne die Grundstruktur zu beeinflussen.

Ein Blindenleitsystem bestehend aus weißen Rippenplatten (30 x 30 cm²) kann in die vorhandenen hellgrauen Bänder integriert werden. Tauscht man von den aus drei Platten bestehenden Bändern nicht die Mittlere, sondern eine Seitliche aus, so ist der Kontrast zwischen Weiß und Hellrot etwas

stärker als beidseitig zum hellgrauen Begleitstreifen. Die Norm sieht eigentlich dunkle Begleitstreifen neben weißen Rippelplatten vor, doch würde dies zu sehr den Charakter des Platzes ändern. Lediglich vor den Geschäften an der West-Süd-Ecke des Platzes müsste der Leitstreifen von den Fassaden abgerückt werden, damit Blinde und Sehbehinderte vor den Marktständen entlang gehen können und vor dem Supermarkt nicht mit

den Auslagen oder Fahrrädern kollidieren. Auf der Seite von St. Antonius führen die Leitstreifen zur Mauer, die den Stockgängern als Orientierung dient. Die weiße Linie signalisiert den Autofahrern zusätzlich, dass sie in einen Bereich, der besondere Aufmerksamkeit verlangt, hinein fahren. An den Nahtstellen der einmündenden Straßen sollte das helle „Gehwegband“ bis an den Platz heran geführt werden. Auch hier ist lediglich der Austausch von Platten (hell gegen dunkel) erforderlich.

Um die Aufenthaltsqualität für alle zu verbessern, wird geraten, weitere schattenspendende Bäume im Süd-West-Bereich zu pflanzen. Der Brunnen sollte mit Sitzbänken umgeben werden. Weitere Sitzbänke, die besonders für Senioren bequem sind, sollten am Kirchhof aufgestellt werden.

Dort gibt es eine niedrige alte Mauer. Wenn ein schmaler Schotterweg dort entlang führt, kann diese Mauer gut bei besonderen Veranstaltungen oder von jungen Menschen als Sitzgelegenheit genutzt werden. Um einer Stadtvermüllung vorzubeugen ist es ratsam, zu allen Bankgruppen Abfallbehälter zu montieren.

Für die Fahrräder sollten Abstellmöglichkeiten auf beiden Platzseiten geschaffen werden, die nicht die Fußgänger behindern. Eine Möglichkeit bestünde am Durchgang zum Parkplatz an der Bury-St.-Edmund-Straße. Die Außengastronomie kann die Bereiche nutzen, so dass Leitstreifen nicht zugestellt werden und eine Durchgangsbreite der Gehwegbereiche von mind. 1,20 m (besser 1,50 m) frei bleibt.

4.8 Querungsstellen

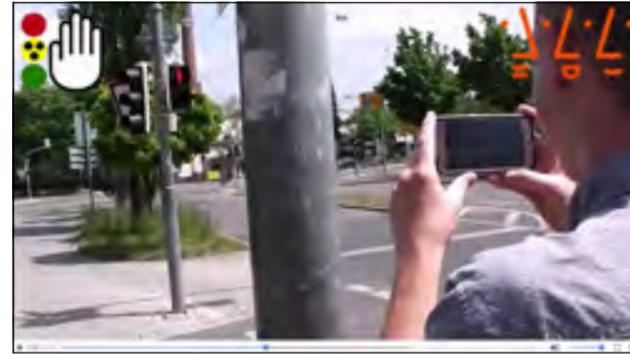
Die Möglichkeit, Straßen oder Bahngleise queren zu können, ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilität. Für Menschen mit Behinderungen oder Kinder müssen besondere Vorkehrungen getroffen werden, damit sie sicher die andere Seite der Straße erreichen können.

Querungen mit Ampelschaltungen

Querungen am Rande der Altstadt von Kevelaer sind meist ohne Lichtsignalanlage geregelt. Ausnahmen bilden die Kreuzungen der klassifizierten Straßen und an der Hubertusstraße / Lindenstraße sowie an der Kardinal-von-Galen-Straße / Schulweg. Besonders bei den beiden Letztgenannten sollte es möglich sein, dass eine ganze Kindergruppe die gesamte Straße während der Grünphase passieren kann. Dies kann mittels langer Grünphasen für die Fußgänger geschehen oder durch die Möglichkeit, die Grünanforderung mehrmals zu verlängern. Siehe auch Kapitel 4.1 „Kinderweg“ und 4.2.

Für blinde und sehbehinderte Menschen ist die Querung der Straße an einer Lichtsignalanlage eine große Erleichterung, wenn diese mit Zusatzeinrichtungen gemäß DIN 32981 versehen ist. Blinde lernen im Mobilitätsunterricht die verschiedenen Informationen zu deuten, so dass sie auch Straßenkreuzungen mit differenzierter Verkehrsführung oder mehrspurige Straßen mit erheblichem Geräuschpegel queren können. Wichtig ist gerade in einer kleineren Stadt, dass die Zusatzeinrichtungen einheitlich gestaltet sind. In Kevelaer finden wir nahezu an jeder Kreuzung ein anderes System / Design. An den großen

Kreuzungen sind diese Signalgeber teils nicht an allen Querungen angebracht. Auch die kontrastreichen Bodenindikatoren sind nur teilweise an den Kreuzungen und deren Mittelinseln vorhanden.



<http://www.hs-augsburg.de/~strator/lightscatcher/Ampel-Pilot.mp4>

Smartphone-Apps

Es gibt viele Forschungsprojekte, die die technischen (digitalen) Hilfen für Blinde und Sehbehinderte bereichern. So wurde an der Hochschule Augsburg die App „Ampel-Pilot“ zur Erkennung von Rot- und Grünphasen mit Hilfe eines Smartphones von Informatikstudenten und -studentinnen entwickelt. Für die Erkennung der Ampeln wurde die App mittels maschinellem Lernen anhand von Fotos von Ampeln trainiert, die mit der zusätzlichen App „LightsCatcher“ von Freiwilligen gesammelt werden. Das Projekt wird im kommenden WS 2017/18 von Bachelorstudenten weiter geführt und soll im Anschluss über einen Verein betreut werden. Wichtig ist den Entwicklern, dass dies nur eine Ergänzung ist und Blinde / Sehbehinderte sich nicht ausschließlich auf solch eine App verlassen. Dazu ist der Entwicklungsstand noch nicht weit genug fortgeschritten.

„Da bei uns leider nur wenige Ampeln mit Akustik ausgestattet werden, wäre so eine App für mich eine große Hilfe. An meiner Straße gibt es am Ende beispielsweise eine Ampelkreuzung, bei der manchmal mangels Verkehrsaufkommen keine Anfahrgeräusche der Fahrzeuge zu hören sind. Da quere ich den Übergang bestimmt manchmal auch bei Rot mit einem etwas mulmigem Gefühl im Bauch.“ Zitat aus AK Mobilität der ProRetina.

Die kleine und übersichtliche Stadt Kevelaer bietet allerdings ein gutes Potenzial, sich an solchen Forschungsprojekten zu beteiligen. Ohne große Risiken und mit relativ geringem Aufwand könnte die Stadtverwaltung gemeinsam mit Betroffenen alle Ampelschaltungen im Stadtgebiet in die App „LightsCatcher“ einspeisen und aktiv in einen Austausch über praktische Erfahrungen mit den

Entwicklern treten. So kann sich Kevelaer im Falle einer positiven App-Entwicklung frühzeitig bzgl. der Barrierefreiheit für Blinde & Sehbehinderte profilieren.

Infos, 30.7.2017: http://www.medizin.uni-tuebingen.de/Presse_Aktuell/Pressemeldungen/2017_07_20-port-10011-p-247495.html

Video Bayerischer Rundfunk, 30.7.2017 <http://www.br.de/mediathek/video/sendungen/abendschau-der-sueden/app-ampel-blind-100.html>

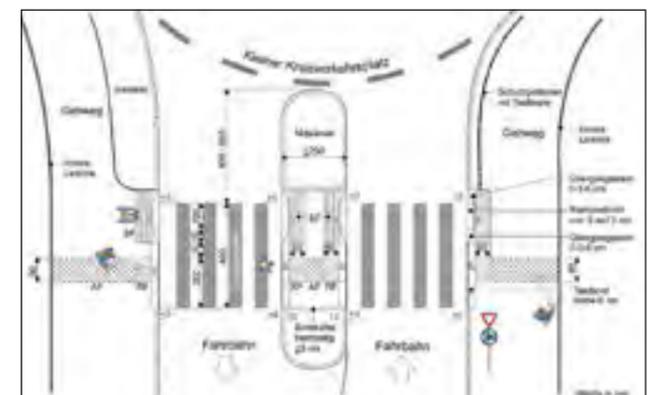
Radwege an Querungsstellen

Eine besondere Herausforderung bildet an den Querungsstellen die Abfolge von Gehweg - Radweg - Fahrbahn. Es ist erforderlich, dass die Radwege, genauso wie die Fahrbahn, mit einer Haltelinie versehen werden oder der Zebrastreifen auch auf dem Radweg markiert ist, damit Fahrradfahrer auf die Querung aufmerksam gemacht werden und bei roter Ampel stehen bleiben. Dies ist z. B. am Kreisverkehr Egmontstraße nicht der Fall. Es kommt häufiger vor, dass Radfahrer beim Rechtsabbiegen rote Ampeln oder Fußgänger ignorieren, da sie sich primär auf den Autoverkehr konzentrieren, der jedoch beim Rechtsabbiegen auf einem Radweg für sie eigentlich kein Problem darstellt.

Da die Seitenbereiche oftmals zu schmal sind, um eine ganze Kindergartengruppe oder Grundschulklasse aufzunehmen, sollte der Radweg mit seiner roten Markierung an der Querung unterbrochen werden, so dass für diesen Abschnitt verkehrrechtlich gilt „Fußweg, Radfahrer frei“. Dies gilt ebenso für Querungen ohne Lichtsignalanlage wie z. B. am Kreisverkehr. Dort umso mehr, als dass der blinde Fußgänger gar nicht erkennt, dass hier ein Radweg kreuzt.

Bodenindikatoren

Grundsätzlich sollte man überall dort, wo ausreichend Platz vorhanden ist, für Rollstuhlfahrer und Blinde die geteilte Querung vorsehen. Dies bedeutet, dass ein Bereich mit einer Bordsteinhöhe von 0 - 3 cm Höhe und einer Mindestbreite von einem Meter für Rollstuhlfahrer vorhanden ist. Daneben wird eine Querungsstelle für blinde Langstockgeher mit mind. 6 cm Bordsteinhöhe eingebaut. Der Bereich mit Nullabsenkung wird



Elemente barrierefreier Querung Kreisverkehr
Quelle: "Handbuch IM DETAIL - Taktiles Leitsystem im Verkehrsraum"

mit einem Sperrfeld versehen. Die Querung für Blinde wird über ein Auffangfeld, das über die gesamte Gehwegbreite angelegt sein muss, erreicht. Wichtig ist, dass die Rippenplatten genau die Querungsrichtung angeben. Würde der Blinde sich am Bordstein ausrichten und versuchen rechtwinklig die Straße zu queren, so landet er in den meisten Fällen wo die Querungsstelle an einem Fahrbahnrand mit Radius angelegt ist, mitten auf der Kreuzung.



*Bad Beversen. Oben: Tatsächlich vorhanden
Unten: Fotomontage mit Korrekturen versehen*



In einem Beispiel aus Bad Beversen soll gezeigt werden, auf welche Aspekte man bei der Anlage der Bodenindikatoren besonders achten muss:

Egal ob mit oder ohne Zebrastreifen, sollte die Querung für Blinde / Sehbehinderte nicht direkt am Rand der Querungsstelle angelegt werden, da ein blinder Mensch nicht in der Lage ist, die Richtung exakt über die gesamte Fahrbahnbreite zu halten. Dies ist besonders ärgerlich, wenn auf der gegenüberliegenden Straßenseite ein Hindernis - z. B. ein Beet oder ein Schaltkasten - den Zugang zum Gehweg versperrt.



Niemals darf ein Mast mitten in einer Leitlinie / Auffang- oder Aufmerksamkeitsfeld stehen. Der Abstand zwischen Mast und Leitlinie muss mindestens 60 cm betragen.

Der mind. 6 cm hohe Bordstein im Bereich der Blindenquerung ist weiß. So kann der Sehbehinderte den Beginn der Fahrbahn und die Stufe erkennen.

Die weißen Leiteinrichtungen werden durch den dunklen Begleitstreifen sehr gut erkannt.

Diese Form der Querung sollte in Kevelaer an allen wichtigen Querungsstellen rund um die historische Innenstadt angelegt werden. Hierzu zählen besonders die Querungen der Marktstraße, Gelderner Straße, Bahnstraße, Lindenstraße, Dondertstraße, Kardinal-von-Galen-Straße, Venloer Straße, Kroatensstraße und Twistedener Straße.

Zusätzlich kann man die Fahrbahn - dem Kontext oder dem evtl. gewünschten Ziel der Temporeduzierung entsprechend - mit Pflasterungen versehen.

Im Zuge der Neugestaltung des Peter-Plümpe-Platzes sollte diese verkehrsrechtlich rätselhafte Querung der Marktstraße normgerecht barrierefrei gestaltet werden.



Beispiel Querung Marktstraße in Höhe Rathaus - Bestand 2017



Beispiel Querung Gelderner Straße in Höhe Marienpark - Bestand 2017



Beispiel Querung Marktstraße in Höhe Rathaus - Umbauvorschlag normgerecht & mit roter Pflasterung.



Beispiel Querung Gelderner Straße in Höhe Marienpark - Umbauvorschlag normgerecht.



Beispiel Schanzstraße: Derzeit ist die Nullabsenkung mit dem Blindenleitsystem verknüpft. Dies ist sowohl für Menschen mit Rollstuhl / Rollator unangenehm, wie auch für Blinde. Zudem fehlt der dunkle Kontraststreifen.



Besser ist die Trennung mit einer 3 cm-Absenkung und weißem Bordstein für Rollstühle und einem mind. 6 cm hohen weißen Bordstein für Sehbehinderte.



Die Kardinal-von-Galen-Straße am Parkplatz muss derzeit ohne Hilfen gequert werden.



Bepflanzungen

Im Bereich von Kreuzungen sollte die Wuchshöhe von Pflanzen in Beeten, die zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn angelegt sind, nicht die Sicht auf Kinder oder Rollstuhlfahrer verdecken. Zumal man bei kleineren Kindern damit rechnen muss, dass sie laufen statt gehen. Ein Rollstuhl nimmt Tempo auf, da das Gefälle zur Absenkung stärker ist und weil der Rollstuhlfahrer mehr Geschwindigkeit braucht, um nicht an der Rinne hängen zu bleiben.



Bahnübergänge

Kevelaer hat drei Bahnübergänge, die von vielen Menschen zu Fuß, im Rollstuhl oder mit dem Fahrrad gequert werden: Lindenstraße, Basilikastraße und Bahnstraße. Es handelt sich um vollbeschränkte Bahnübergänge mit Licht- & Tonsignalen sowie Andreaskreuzen.

An allen drei Übergängen wurde festgestellt, dass das akustische Signal erst zeitgleich mit dem Herabsenken der Schranken ertönt. Dies kann für Menschen, die sich nur langsam fortbewegen können, zur Falle werden.

„Akustische Warnung

*In Deutschland wie auch in anderen Ländern besitzen Bahnübergänge meist zusätzlich zu der installierten technischen Sicherung eine akustische Warneinrichtung. Oft handelt es sich um ein Läutewerk, welches das **bevorstehende Schließen der Schranken** mit einer auf die örtlichen Verhältnisse abgestimmten Anzahl von Glockenschlägen ankündigt. ... Die akustische Warnung endet ... bei Voll- und Halbschranken in der Regel mit dem Erreichen der Sperrlage der Schrankenbäume.*

Ablauf eines Sicherungsvorgangs bei Bahnübergängen

Wenn ein Zug den Einschaltpunkt eines Bahnübergangs überfährt, muss bis zur Ankunft des Zuges am Bahnübergang eine Sicherung gewährleistet sein. Die Zeitspanne, die der schnellste Zug (mit Streckenhöchstgeschwindigkeit) braucht, um vom Einschaltpunkt zum

Bahnübergang zu gelangen, nennt man Annäherungszeit. ...

Die Vorleuchtzeit umfasst die Zeit der Gelb- und Rotausleuchtung (bei Blinklichtanlagen das Blinken des roten Lichtes) bis zum Schließen der Schranken. Hierbei soll die Gelbausleuchtung je nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit nach der RiLSA 3 Sekunden (bei Straßen mit bis zu 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit) ... sein. Die Vorleuchtzeit soll mindestens 12 Sekunden betragen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass der Bahnübergang vor Schließen der Schranken sicher geräumt werden kann. Je nach örtlichen Gegebenheiten ist hierzu eine längere Zeitspanne anzusetzen. Gründe können z. B. sehr breite Bahnübergänge, Bahnübergänge mit spitzen Kreuzungswinkeln oder Bahnübergänge in der Nähe von Seniorenheimen o. Ä. sein."

Quelle 25.7.2017: [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahn%C3%BCbergang_\(Deutschland\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahn%C3%BCbergang_(Deutschland))

Das akustische Warnsignal muss zusammen mit dem Vorleuchten mindestens 12 Sekunden vor dem Beginn des Herabsenkens der Schranken erfolgen. So können gehörlose Menschen rechtzeitig sehen, wenn sich die Schranken senken und Blinde / Sehbehinderte es hören. In Kevelaer liegen zusätzliche Gründe für eine längere Vorleucht- & läutzeit vor:

- An der Basilikastraße ist der Bahnübergang spitzwinklig, so dass Sehbehinderte & Blinde auf Grund der komplizierten Orientierungssituation länger brauchen, um den beschränkten Gleisraum zu räumen.
- Auch liegt dieser Bahnübergang auf dem direkten Verbindungsweg von Basilika und Krankenhaus, so dass hier mit deutlich mehr alten Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gerechnet werden muss. Es sei nochmals daran erinnert, dass alte Menschen nicht nur unter einer Form der Mobilitätseinschränkung leiden, sondern zum schlechten Gehen sich auch oftmals noch Hör- & Sehbeeinträchtigungen gesellen.
- Der Bahnübergang an der Bahnstraße ist recht breit.
- Pilgergruppen mit Kindern, die von der Jugendherberge aus in die Stadt gehen, nehmen vornehmlich diesen Weg bis zum Roermonder Platz, um über den traditionellen Pilgerweg zum Kapellenplatz zu gelangen.
- Durch die einmündenden Straßen Am Bahnhof und Ladestraße ist zudem eine erhöhte Wachsamkeit der Fußgänger angeraten.
- Auf Grund der beengten Fahrradführung kommt es zusätzlich zu Irritationen, die den Fußgängerverkehr verlangsamen.

Neben der problematischen technischen Sicherungseinrichtung verfügen die Bahnübergänge über keinerlei wirksame Fußgängerführung für Blinde & Sehbehinderte. Der Oberflächenbelag ist teilweise sehr schlecht, so dass es schwierig ist, mit einem Rollstuhl die Gleise zu passieren. Auch ist der Seitenbereich sehr eng bemessen.

Alle Bahnübergänge müssen mit Bodenindikatoren ausgestattet werden. Es soll darauf geachtet werden, dass keinerlei Bewuchs in den Gehweg-



Bahnübergang Basilikastraße: Spitzwinklig, keine Leitung des Blindenstocks vorhanden, beengter Raum & und schlechte Oberflächen für Rollstuhlnutzer.



Bauliche Maßnahmen Bahnübergang Basilikastraße: Aufmerksamkeitsfeld, Richtungsfeld, beidseitige Tastkanten erforderlich, Breite mind. 1,80 m, damit die Begegnung von Rollstuhl - Rollstuhl möglich ist.

bereich hinein ragt. Tastkanten sind mindestens am schrägen Bahnübergang Basiliustraße erforderlich. Bei den anderen Bahnübergängen wären sie auch sinnvoll, um ein auf Grund der geringen Gehwegbreite leichtes Abgleiten in die Fahrbahn zu verhindern.

Bahnübergang Lindenstraße: Hier ist der Freizeitverkehr von Familien auf Fahrrädern besonders rege, da er die Verbindung der nördlichen Wohngebiete mit dem Umland und dem Freibad ist.

Auf diesem Foto kann man sehr gut erkennen, dass sich der Bewuchs so weit in den Rad-/ Gehweg ausgebreitet hat, dass die Begegnung von Radfahrern und Fußgängern oder Rollstuhlfahrern kaum noch möglich ist.



In der Simulation einer Sehbehinderung wird deutlich, wie wichtig der Einsatz der Farbe Weiß an Gefahrenstellen ist. Weiß bietet auch bei einem kleinen Sehrest noch etwas Orientierung.



Bahnstraße: In den Zukunftswerkstätten wurde die Unübersichtlichkeit im Bereich der einmündenden Straßen in Kombination mit dem BÜ beklagt.



Bauliche Maßnahmen Bahnübergang Bahnstraße: Aufmerksamkeitsfeld, Richtungsfeld, beidseitige Tastkanten sinnvoll, Breite mind. 1,80 m, damit die Passage von Rollstuhl - Rollstuhl möglich ist. Besser ist für die vielen Pilgergruppen eine Breite von 2,50 m.

4.9 Mechelner Platz & weitere Spielplätze

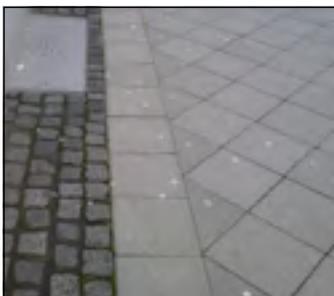
Im Rahmen dieses Konzepts wurde die Entwurfsplanung zur Neugestaltung des Mechelner Platzes durch das Büro StadtUmBau beratend begleitet.

Da der Mechelner Platz als zentraler Ort des Ausruhens und Spielens sowohl für die örtlichen Kindergärten und Grundschulen als auch für die Pilger wichtig ist, muss im Entwurf in erster Linie den Bedürfnissen dieser Gruppen entsprochen werden. Das bedeutet:

- Vermeidung von Angsträumen, d. h. keine dunklen Ecken herstellen, die nur aus einer Perspektive einsehbar sind, z. B. durch hohe Hecken.
- Ausreichend im Sommer beschattete bequeme Sitzbänke
- Für die Erzieherinnen / Lehrerinnen eine gute Übersichtlichkeit des gesamten Platzes

Zu den Aspekten der Barrierefreiheit im Einzelnen:

Oberflächenebenheit



Bei allen Gehflächen sollen ebene Steine ohne Fasse verwendet werden. Zu empfehlen sind 40 x 40 cm Platten, die diagonal verlegt werden. Sie ergeben im historischen

Umfeld ein ansprechendes Bild und sind angenehm mit Rollatoren und Rollstühlen zu befahren.

Leitsystem



Der Haupteingang des Museums muss von allen Seiten aus (Passage, Forum Pax Christi, Spielplatz) auch für blinde und sehbehinderte Menschen gefunden werden.

*Beispiel:
Stadtbücherei Boppard*

Die Fläche vor dem Eingang soll sich optisch und taktil kontrastreich vom Pflaster davor abheben. Dies könnte evtl. erreicht werden, indem man den Belag der Eingangshalle, bzw. ein außentaugliches sehr ähnliches Material, nach außen zieht.

Die Spitze des „Trichters“ könnte als Aufmerksamkeitsfeld ausgebildet werden und zum Gelenk zwischen Museum, Passage und Forum Pax Christi werden. Auf eine Leitlinie zwischen der Passage und dem Haupteingang des Museums kann **nicht** verzichtet werden.

Eine Verbindung in / durch das Forum Pax Christi soll im Zuge dessen Neugestaltung nahtlos erfolgen.



Verzichtet man auf Rippenplatten als Leitsystem insgesamt an dem Platz, so können die Beeteinfassungen als Orientierung dienen. Dazu sollten diese mit 8 cm Höhendifferenz eingebaut werden. Bei weniger Höhe hat sich gezeigt, dass der Grünbewuchs aus den Beeten in die Wege wächst und damit seine Funktion verliert. Vor der Beeteinfassung soll ein **weißer** Streifen von ca. 30 cm angelegt werden.

Sitzbänke, Abfallkörbe, Laternenmasten müssen auch hier taktil und optisch rechtzeitig wahrgenommen werden können. Es bietet sich an, für die Kontraststreifen sowohl zum hellgrauen Beton als auch zum Ziegelklinker dunkles Basaltplaster zu verwenden.

Zur Fahrgasse im Südosten hin müssen **weiße** Aufmerksamkeitsfelder über die ganze Breite die Grenze zwischen autofreiem und befahrenem Bereich anzeigen. Die Poller sollen mittig angeordnet werden, damit die Blinden, die sich am Kantenstein orientieren, nicht mit ihnen kollidieren.



Erforderliche Elemente für die Barrierefreiheit wurden Rot in den Entwurf des Büros StadtUmBau zum Mecheler Platz vom Oktober 2016 eingetragen.

Spielgeräte

Die speziellen Behinderten- & Seniorengeräte sollten an den Rändern angeordnet werden, so dass die berollbare Fallschutzbefestigung auf ein Minimum reduziert werden kann. Dadurch ergibt sich auch eine stärkere Verbindung der Spielbereiche.

Wenn man bei dem angedachten Wasserfeld mit Bodendüsen bleibt, so ist zu beachten, dass eine sicht- und spürbare Kante eingebaut wird, damit blinde und sehbehinderte Menschen nicht versehentlich in das Feld laufen und von plötzlich einsetzendem Wasserstrahl nass gemacht werden.

Nicht auf jedem Spielplatz muss es ein Angebot an speziellen „barrierefreien Spielgeräten“ geben. Insbesondere bei den kleineren Spielplätzen ist ein Angebot aus der Liste der Klassiker (Sand, Schaukel, Klettergerüst, Wippe, Rutsche, Häuschen) vollkommen ausreichend. Kindern mit Behinderung kann man damit auch Spielvergnügen bieten. Damit auch sehbehinderte Kinder oder Eltern mit ihren Kindern diese Spielgeräte nutzen können, sollte auf eine bunte und kontrastreiche Gestaltung geachtet werden (s. Kap. 2.7).

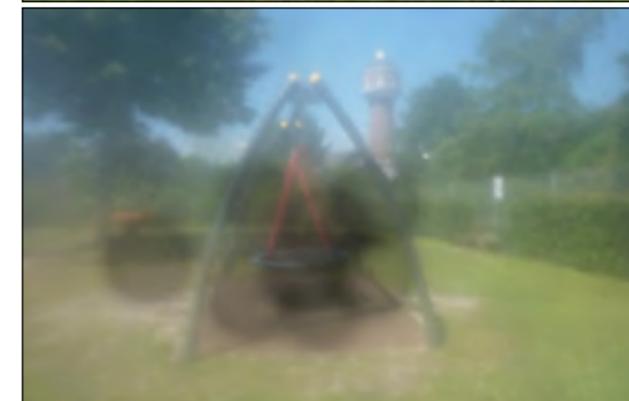


Foto: „Natur-Spiel-Räume für Kinder“, NUA NRW

Besonders geeignet sind naturnahe Spielplätze. Je weniger „Actiongeräte“ & Geräte, die die Spielweise eng vorgeben, desto mehr ermöglicht ein Spielort die Inklusion, da jedes Kind den Platz nach seinen Möglichkeiten erleben und formen kann.

Vorgenannte Aspekte sollen grundsätzlich auch auf die anderen Spielplätze der Stadt angewendet werden. Ein weiterer kleiner Spielplatz in der Innenstadt befindet sich an der Bury-St.-Edmunds-Straße zur Römerstraße hin. Nachfolgend werden ergänzend Hinweise zur Erschließung und Nutzbarkeit der Spielplätze durch Menschen mit Behinderungen gegeben.

Beispiel:

Links: Eine Nestschaukel mit graublauem Rand.

Links unten: Bei der Simulation einer Sehbehinderung Morbus Stargardt wird der Rand der Nestschaukel kaum noch erkannt.

Unten: Hätte die Nestschaukel einen leuchtend gelben Rand, so wäre er in Teilen auch von sehbehinderten Kindern und Eltern erkennbar und ein sicheres Einsteigen in die Schaukel möglich.





Zugänglichkeit

Versetzte Barrieren als Zugang(ssperren) sind ungeeignet, da sie mit Rollstuhl oder Zwillingskinderwagen kaum zu passieren sind. Möglich sind sie nur, wenn im Wendebereich der Barrieren mind. 1,50 m Platz zur Verfügung steht.

Farblich der Umgebung angepasste Barrieren sind für Sehbehinderte nicht zu erkennen. Fehlt zudem ein Riegel in Bodennähe, so ist eine solche Barriere für Blinde mit Langstock nicht zu ertasten. Beim Einsatz solcher Barrieren sollten diese rot-weiß sein und unten (max. Abstand zwischen Boden und Unterkante 10 cm) einen ebenfalls rot-weißen Querriegel erhalten.

Möchte man die Spielplätze absichern, dass kleine Kinder nicht einfach auf die Straße laufen oder frei laufende Hunde im Sandkasten ihr Geschäft verrichten, so bietet sich eigentlich nur ein Törchen an. Es muss mind. 90 cm breit sein, leichtgängig und von einem Rollstuhlfahrer von beiden Seiten her geöffnet werden können. Dazu benötigt man neben dem Tor auf der Aufschlagsseite eine mind. 50 cm breite befestigte Aufstellfläche.

Das Törchen soll sich optisch / farblich kontrastreich von der übrigen Einfriedung abheben, ebenso der Türgriff. Letzterer muss ergonomisch geformt sein (kein Kugelgriff!), damit Menschen, deren Hände / Arme in der Motorik beeinträchtigt sind, diese Türen öffnen können.

Versetzte graue oder grüne Sperrgitter, oftmals noch kombiniert mit Stufen (Kantensteinen) sind eine Barriere auch für diejenigen, die auf einem Spielplatz oder in einer Grünanlage willkommen sind.



Vor dem Zu- /Ausgang des Spielplatzes soll ein kontrastreiches Aufmerksamkeitsfeld eingebaut werden.

Sitzbänke

Jeder Spielplatz soll über ausreichend bequeme Sitzbänke mit Rücken- & Armlehnen, auf denen man im Sommer im Schatten sitzen kann, ausgestattet werden.

Der Weg zwischen den Zugängen und den Sitzbänken und speziellen Rollstuhlfahrer-Spielgeräten muss mit einer ebenen Oberfläche von mind. 1,20 m Breite befestigt werden. Wassergebundene Decken sind zwar grundsätzlich auch mit einem Rollstuhl befahrbar, sie müssen aber in kurzen Intervallen gepflegt / nachgebessert werden (Löcher flicken, Material insgesamt auftragen und verdichten!). Für wassergebundene Decken kommt nur feines gebrochenes Steinmaterial in Frage, denn Kies lässt sich nicht verdichten, so dass die weiche Oberfläche nicht befahrbar ist (siehe auch die weißen Wege auf dem Friedhof).

Die Wege zu den Bänken sollen kontrastreiche Leitkanten (siehe oben) aufweisen.





4.10 Grünanlagen - Kreuzweg, Friedhof & Marienpark

Die bedeutendste Grünanlage im Stadtzentrum ist das Areal von Kreuzweg, Friedhof und Marienpark. In ihrer Ausdehnung nimmt sie eine ähnlich große Fläche wie der historische Stadtkern ein. Ist der Kreuzweg, der in den Marienpark mündet, in erster Linie für die Pilger angelegt - also Menschen, die sich auf einer Reise befinden - so dient der Friedhof fast ausschließlich den Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt. Hier halten sich meist die älteren Bewohnerinnen und Bewohner länger auf. Für sie ist der Friedhof nicht nur ein funktionaler Ort, sondern dient ihnen auch zur Erholung. Er ist mit seinem Brunnen und den großen Rasenflächen ein heller und sonniger Erholungsort, der eher von jungen Menschen genutzt wird.

Im Kapitel 4.1 wurden bereits zum „Solepfad“ und „Klinkerpfad“ Aspekte für eine barrierefreie Gestaltung dargestellt, die auch grundsätzlich auf Grünanlagen übertragen werden können.

Grünanlagen für Alle - Sieben Aspekte:

1. Feste Wegeoberflächen, die mit einem Rollstuhl befahren werden können.

Die losen Kieswege auf dem Friedhof sind für Rollstühle / Rollatoren absolut ungeeignet. Rundes Kiesmaterial lässt sich nicht verdichten. Auf allen Wegen mit Kies muss dieser durch Splitt ersetzt werden. Wassergebundene Decken müssen in kurzen Zeitintervallen nachgebessert werden. Besonders die Übergänge von gepflasterten zu wassergebundenen Bereichen werden stark beansprucht, so dass dort sehr schnell Schlaglöcher und Kanten entstehen, die zur Stolperfal-

le werden oder nicht mehr mit einem Rollstuhl passierbar sind.



Nachahmenswerte Beispiele für barrierefreie Wege in Grünanlagen von der BuGa Koblenz 2011.



2. Wegebegrenzungen mit Leitfunktion.

Bei der Auswahl der Materialien, die Leitfunktion übernehmen sollen, muss an dem dicht mit Bäumen bestandenen Kreuzweg bedacht werden, dass die Steine desto rascher nachdunkeln, je gröber die Oberflächenstruktur ist. Sehr hellem und dichtem Material ist hier der Vorzug zu geben. Siehe auch Kapitel 4.9.



So sauber sieht eine Beeteinfassung in Parkanlagen selten aus. Wenn Herbstlaub fällt oder der Bewuchs über den Rand geht, kann ein Blinder / Sehbehinderter den Verlauf des Weges nicht mehr erkennen. Der Kontrast vom hellen Beton zum Beet oder Weg geht nach kurzer Zeit verloren, da der Randstein, durch die Oberflächenstruktur bedingt, nachdunkelt.



Marienpark: Ein Park, der kaum Sitzgelegenheit für ältere Menschen bietet.

Beispiel Stufen i.Br.: An ausgedehnten Rasenflächen stehen die Sitzbänke in dichter Reihe.



3. Reichlich bequeme Sitzbänke mit Arm- und Rückenlehnen, zu denen man auch mit dem Rollator gelangen kann.

Wichtiger als das Design einer Bank ist, dass sie bequem ist. Ein Negativbeispiel ist eine Bank von der BuGa Koblenz 2011. Die Sitzfläche ist zu hoch, die scharfe Kante



der Holzaufgabe schneidet in den Oberschenkel, die Rückenlehne ist zu kurz. Ältere Menschen haben Schwierigkeiten hier wieder aufzustehen. Man sollte daher bei der Auswahl eines Bankmodells diese von unterschiedlichen Menschen (Alt - Jung, Klein - Groß, Mann - Frau) testen lassen.

Sitzbänke fehlen besonders auf dem Friedhof. Am Grab fühlen sich viele Menschen ihren verstorbenen Angehörigen besonders nahe, doch für alte Menschen ist es oft nicht möglich, nach einem längeren Fußweg auch dort noch zu stehen. Oder wenn sie mit Mühe und Liebe das Grab pflegen, brauchen sie eine Verschnaufpause. Daher sollten an vielen Wegekreuzungen auf dem Friedhof Sitzbänke aufgestellt werden. Auch vor der Aussegnungskapelle sind Bänke sinnvoll. Im Marienpark stimmt das Verhältnis von Rasenflächen und Sitzbänken bei weitem nicht. Zudem stehen die wenigen Bänke ohne Rückenlehne in düsteren Nischen am Rande, umgeben von hohen Hecken. Vor den Kreuzwegstationen sind Sitzbänke richtig positioniert.

4. Vollumfänglich barrierefreie Zuwegungen zwischen Klostersgarten und dem Kreuzweg. Siehe auch Kapitel 4.1.

Die Problematik von dunkelgrünen Toren und Barrieren wurde schon im Kapitel 4.9 dargestellt. Speziell am Eingang des Kreuzwegs vom Klostersgarten, wo sich ein rollstuhlgeeignetes, zertifiziertes Hotel und das Clemens-Haus befinden, ist die barrierefreie Gestaltung des Zugangs zur Parkanlage





unbedingt erforderlich. Schlaglöcher, hervorste-
hende Metallhülsen und ein starkes Quergefälle
machen den Übergang für Rollstuhlfahrer und
Rollatorschieber zusätzlich zur schlechten sicht-
baren Versatzschranke nahezu unpassierbar.

*„Das Clemens-Haus ist Teil des Klostersgartens
Kevelaer, einem barrierefreien Wohnquartier, in
dem Nachbarschaftshilfe und Solidarität aller
Generationen das Zusammenleben bestimmen.
Zum Klostersgarten gehören etwa 90 barrierefreie
Wohnungen und sechs Einfamilienhäuser (teil-
weise noch im Bau), vier ambulant organisierte
Hausgemeinschaften sowie ein Mehrgenerationen-
haus als Ort der Begegnung und der Gemein-
schaft. Eine Kapelle und ein Kreuzgang bilden
den spirituellen Mittelpunkt des Klostersgartens.“*
[https://www.caritas-geldern.de/senioren/
seniorenhaeuser/clemens-haus/clemens-haus](https://www.caritas-geldern.de/senioren/seniorenhaeuser/clemens-haus/clemens-haus)

Es wird empfohlen, die zusätzlich zum Tor vor-
handene Schranke zu entfernen und den Kreuz-
ungsbereich mit ebenem Pflaster / Platten zu
befestigen, so dass die Übergänge von Befes-
tigung und Wassergebundener Decke nicht in
einer Gefällesituation entstehen.

5. WC-Anlagen mit Behindertentoilette, die tags-
über die ganze Woche durch geöffnet sind,
sowohl im Park, am Kreuzweg als auch auf
den Friedhof. Siehe dazu Kapitel 4.14.
6. Ausreichend blendfreie Beleuchtung. Siehe
dazu Kapitel 4.15.
7. Tasttafeln / Tastskulpturen an den Kreuzweg-
stationen, zu denen vom Weg hingeleitet wird,
so dass auch Blinde / Sehbehinderte den
Kreuzweg sinnvoll in ihre Wallfahrt integrieren
können.

Solche Tasttafeln soll-
te man als Kunstprojek-
t verstehen, von
dem jeder auch etwas
hat. Es wird jeder
Kreuzwegstation eine
zweite Darstellung bei-
gestellt, die von Blinden
erfahren werden
kann. Aber auch z. B.
Kindern kann man auf
diesem Wege einen
spielerischen Zugang
zu religiösen Bräuchen
eröffnen. Texte
sollten bevorzugt als
erhabene Schrift inte-
griert werden. Poliert
man die obere Schrif-
tebene, und lässt die
Basis als dunkle korro-
dierte Bronzeplatte, so
entsteht auch ein guter
Hell-Dunkel-Kontrast.
Die Finger der Lesen-
den polieren diese
Stellen automatisch
nach. Weit verbreitet
und sehr hilfreich ist
auch die Anbringung
eines QR-Codes, der
zu einer Website führt,
die den Pilger durch
die Stationen führt.
Diese Website muss
barrierefrei aufgebaut
sein. Siehe Kapitel 4.16.



Beispiel für eine Tastskulptur: Burg Sterrenberg
Tasttafel: Timmelsjoch



4.11 Gastronomie

Ein wichtiger Aspekt bei der Gestaltung der Tische in Gaststätten, Cafés, Hotels und Pensionen wird leider allzu häufig vergessen: **KONTRASTE**.

Wie wird ein Tisch gedeckt? Hebt sich das Porzellan vom Tisch bzw. der Tischdecke ab? Man erleichtert es sehbehinderten Menschen ihre guten Tischmanieren zu zeigen, wenn sie das Rotweinglas oder die Suppenterrine mit ihrem Restsehvermögen erkennen können. Weiße Teller auf weißer Tischdecke bilden keinen Kontrast. Legt man Wert auf weiße Tischdecken, so sollte das Geschirr - wenn nicht farbig - zumindest einen deutlich erkennbaren Dekorrahmen haben. Unter Gläsern mit klaren Flüssigkeiten sollte man stets einen Bierdeckel oder einen Unterteller servieren. Das Besteck hebt sich von farbigen Servietten oftmals auch besser ab, als von einem weißen Tischtuch.

Tischplatten und Tischtücher sollten uni sein, damit der Blick nicht abgelenkt wird. Auch mit Dekoration empfiehlt es sich, eher sparsam umzugehen. Eine kleine Vase mit frischen Blumen oder ein kleines Gesteck sind ein dezenter, feiner Schmuck. In manchen Lokalen findet man diverse Speise- & Getränkekarten auf den Tischen. Auch hier ist es ratsam, das gesamte Angebot in einer Karte zu vereinen. Über die gewonnene Übersichtlichkeit freuen sich nicht nur sehbehinderte Gäste. Auch Gäste mit anderer Muttersprache, Menschen, die es eilig haben, oder Menschen mit kognitiven Einschränkungen wissen diese Erleichterung bei der Auswahl von Speisen und Getränken zu schätzen.

Über die Gestaltung der **SPEISEKARTEN** wird häufig versucht, die Eigenart der Gaststätte darzustellen. Doch leider wird das Angebot manches Mal nahezu unleserlich. Nicht nur Sehbehinderte haben beim Lesen der Speisekarten oftmals Probleme, ab 50 wird es für die allermeisten problematisch ohne Lesebrille zu lesen. Marmoriertes Papier oder Hintergrundbilder (Wasserzeichen) machen es schwer, die Schrift zu erkennen. Auch die Schrifttype und -größe spielen eine entscheidende Rolle, ob man die Speisekarte noch ohne Brille lesen kann. Daher sollte man bei den Speisekarten auf eine große serifenfreie (Buchstaben ohne „Füßchen“) und kontrastreiche Schrift



Beispiel für eine kontrastreiche Tischgestaltung. Nur die Speisekarten sind für Sehbehinderte leider kaum zu lesen: Hintergrundbilder und die Lichtreflexionen auf den glänzenden Kunststoffhüllen irritieren.



Hier fehlt es außer in der Mitte des Tisches fast völlig an Kontrasten. Die Gläser sind nicht zu erkennen. Und den Unterschied zwischen Praline und Dekosteinen spürt man unter Umständen erst beim Zubeißen.

setzen. Hier drei Beispiele, die bei Befragungen innerhalb der Blinden- & Sehbehindertenvereine als „Korrespondenzschriften“ in die engere Wahl genommen wurden:

Frischer Spargel der Region 10,50 Euro (Calibri 15 pt, fett)

Frischer Spargel der Region 10,50 Euro (Verdana 12 pt, normal)

Frischer Spargel der Region 10,50 Euro (Lucida Sans 12 pt, fett)

Der Abstand zwischen der Speise und dem Preis sollte nicht zu groß sein, damit das Auge die imaginäre Linie nicht verliert. Ggf. ist ein zweiseitiges Layout besser. Auch beim Zeilenabstand darf es ruhig ein wenig mehr sein: ein 1,2 facher Zeilenabstand verschafft Klarheit.

Für die individuelle Gestaltung von Speisekarten bietet sich die Titelseite, die Mappe und ggf. ein Rahmen auf den einzelnen Seiten an. Verwendet man für die eigentliche Speisekarte normales weißes Papier - evtl. etwas kräftiger - so kann man diese stets aktuell halten und mit wenig finanziellem Aufwand neu ausdrucken.

Laminierte Speisekarten sind oftmals durch Lichtblendungen schlechter zu lesen. Auch bei der Benutzung von Vergrößerungslupen oder der fotografischen Vergrößerung (Handykamera) stören die Lichtreflexionen von Hochglanzoberflächen. So sollte in Restaurants eine blendfreie helle **BELEUCHTUNG** an den Tischen möglich sein, damit alle die Speisekarten lesen können.



Eine sehbehinderte Kevelaererin liest die Speisekarte mit einer beleuchteten Speziallupe. Glänzende Oberflächen würden sie dabei irritieren.



Mit Blick auf die große Zahl **INTERNATIONALER GÄSTE** in Kevelaer sollten alle Speisekarten und Internetseiten mindestens zweisprachig oder gar dreisprachig (Deutsch, Englisch, Niederländisch) sein. Positives Beispiel ist bereits die Darstellung der Angebote einiger Gaststätten zur Tamilen-Wallfahrt in Tamilschrift. Sinnvoll wäre die Organisation eines lokalen Übersetzungsservices. Speisekarten oder Kurzbeschreibungen der Lokale würden kompetent übersetzt. Für die aktuellen Angebote (Wochenkarte und dergleichen) wäre eine Übersetzung innerhalb von ein bis zwei Tagen erforderlich. Bei der ersten Inanspruchnahme dieses Dienstes ist es sinnvoll, eine Beratung zur Gesamtgestaltung der Speisekarten (siehe Zielgruppe Sehbehinderte) zu geben.

Rund um das Thema **SPEISEN** ist wichtig, dass die Bedienung genau weiß, welche Zutaten in den Gerichten enthalten sind. Die Lebensmittelbestandteile, die zu den am weitesten verbreiteten Allergenen gehören, sollten in der Speisekarte genannt sein, dazu gehören auf jeden Fall Kernobst und Nüsse. Milchzuckerunverträglichkeit wird in Deutschland immer öfters erkannt. Schätzungen vermuten, dass 15 - 25 % der Bevölkerung darunter leiden. Oftmals wird diese Laktoseintoleranz erst nach dem 50. Lebensjahr entwickelt. In Asien und Afrika vertragen fast 90 % der Menschen keinen Milchzucker. Für die Gastronomen bedeutet dies, dass sie laktose-

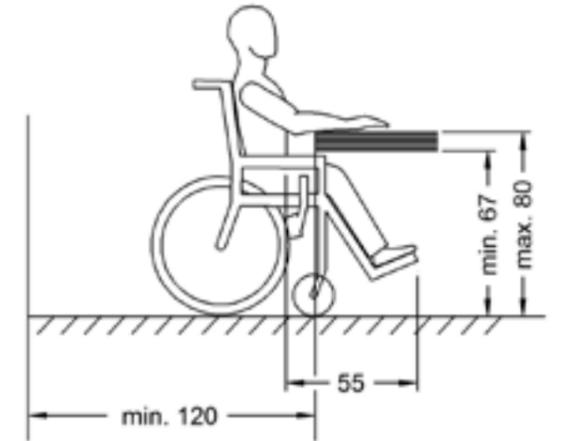
freie Milch und Milchprodukte im Angebot haben sollten. Konditoreien sollten einen Teil ihrer Torten und Kuchen laktosefrei herstellen und dies auch auf den Karten vermerken. Sinnvollerweise sollte man Torten herstellen, die allergikergerecht und laktosefrei sind.

Neben dem wichtigen Thema Kontraste im Rahmen von barrierefreien Gaststättenbetrieben sind rund um das Thema **TISCH** auch ein paar Aspekte hilfreich, die es Menschen im **ROLLSTUHL** oder mit Rollator ermöglichen Platz zu nehmen. So sollte die Tischkonstruktion das Unterfahren der Tische ermöglichen.

Folgende Maße sind wichtig:

- Die Höhe zwischen Fußboden und Unterkante des Tisches muss mindestens 67 cm betragen.
- Die Oberkante darf maximal 80 cm hoch sein, gut sind 72 - 75 cm auch für die Gäste auf den normalen Stühlen.
- Der Tisch muss in einer Tiefe von mindestens 55 cm unterfahrbar sein.
- Zwischen der vorderen Tischkante und dem nächsten festen Hindernis im Rücken sind zum Rangieren mindestens 120 cm auf einer Breite von 150 cm erforderlich.

Für die wachsende Anzahl von Rollatornutzern ist es wichtig, dass sie ihren **ROLLATOR** in der



Gaststätte gut abstellen können, ohne dass andere Gäste oder das Personal darüber stolpern. Beim Hinsetzen am und Aufstehen vom Tisch müssen sich insbesondere ältere Menschen abstützen können. Dabei können stabile Tische oder Armlehnen eine Hilfe sein. Stühle sollte ohne großen Widerstand und Kippgefahr vom Tisch abgerückt werden können.

Der **AKUSTIK** wegen findet man in nicht wenigen Kevelaerer Gaststätten auf den Fußböden verschiedene Einzelteppiche oder Läufer. Sie sind jedoch Stolperfallen für viele ältere Gäste und auch für das Personal. Verbessert werden könnte die Situation, indem man zwischen den Tischreihen durchgängige kontrastreiche Teppiche fest verlegt.



Bestand 2016: Die Vielzahl unterschiedlicher Teppiche und Muster / Strukturen des Bodens ist nicht nur gestalterisch von Nachteil.



Beispiel "Goldener Schwan"

Simulation einer von vielen Sehbehinderungen. Die Orientierung im Raum ist deutlich erschwert.



Fotomontage: Nahtlose, eher hellere Teppiche unterstützen die Raumwahrnehmung und die Schalldämpfung.

4.12 Versammlungsstätten

Versammlungsräume aller Art, auch kleinere, in denen sich z. B. der Seniorenbeirat trifft, sollten barrierefrei ausgestattet und zugänglich sein. Doch hierzu zählen nicht nur städtische Räume wie das Bühnenhaus, der Ratssaal, die öffentliche Begegnungsstätte u. a. sondern in Kevelaer besonders auch kirchliche Räume sowie privatwirtschaftliche (Gaststätten). Hier soll beispielhaft dargestellt werden, welche Probleme auf welche Weise gelöst werden können.



Bürgerversammlung in der Bürgerbegegnungsstätte.

Der Zugang

Die beste Lösung ist natürlich die ebenerdige, stufenlose Erschließung. Diese findet man im Bestand allerdings nur sehr selten, da Stufen aus bautechnischen Gründen früher erforderlich waren. Einen ebenerdigen Zugang hat z. B. das Volksmuseum. Die nächste Möglichkeit zur Überwindung von geringen Höhendifferenzen ist der Bau einer Rampe gem. DIN 18040-1 (4.3.7). Ein Beispiel ist die Rampe vor dem Priesterhaus am Kapellenplatz, bei dem auch die Einbindung in die denkmalgeschützte Umgebung gut gelungen ist, auch wenn die Rampe nicht in allen Bereichen der Norm entspricht. Mit einem Längsgefälle von 6% können auf einer Länge von 6 m etwa 2 Stufen überwunden werden. Liegt der Eingangsbereich höher, so ist eine Rampe nur mit neigungsfreiem Zwischenpodest möglich.

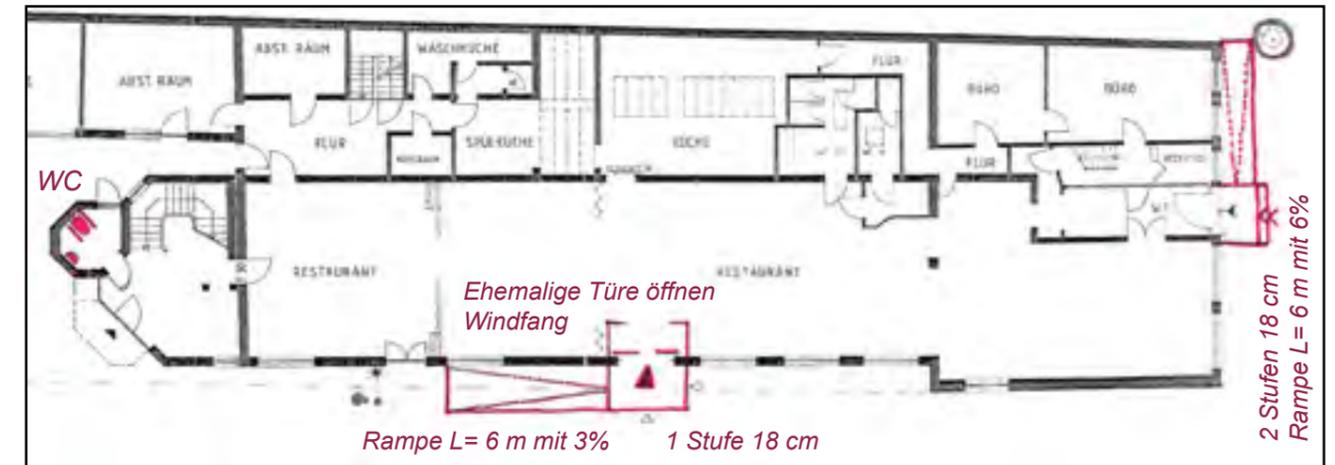
Zuerst sollte versucht werden, den Haupteingang barrierefrei zu erschließen. Doch gilt es in jedem Einzelfall abzuwägen, ob die Aspekte Wirtschaftlichkeit, Denkmalschutz, technische Machbarkeit



Die Versammlungsräume, die nicht ebenerdig und stufenlos oder über eine Rampe erreicht werden können, sollten mit einem Aufzug erschlossen werden. Werden mehrere Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer zu einer Veranstaltung erwartet, so muss auch beim Zeitmanagement berücksichtigt werden, dass es länger dauert, bis das Publikum im Saal Platz genommen hat.



Rampe im Einklang mit der denkmalgeschützten Umgebung. Was fehlt ist ein Radabweiser und eine kontrastreiche Markierung des Rampenbeginns sowie der Stufen.



Beispiel: Mögliche Rampen für die Gaststätte & Hotel "Zum Goldenen Apfel"

1. Am Haupteingang Kapellenplatz: Dort müssen 2 Stufen überwunden werden. Zwischen Eingangsöffnung und Grundstücksgrenze sind genau 6 m Länge. Dies bedeutet jedoch, dass die Anfahrt der Rampe vor dem Nachbargeschäft erfolgen müsste. Die unmittelbare Fläche vor dem Gebäude ist das Flurstück des Kapellenplatzes und somit in städtischer Hand. Der Grundstücksgrenze vorgelagert ist ein Pflanzbeet. Zwischen dem Beet und dem Gebäude ist ca. 1,30 m Raum. Da das Podest mindestens 1,50 m x 1,50 m Fläche haben muss, müssten die zwei Stufen noch nach vorne vorgelagert werden. Seitlich sollten keine Stufen angeordnet werden, sondern ein Geländer.



2. Etwas komfortabler könnte ein ehemaliger Seiteneingang an der Neustraße reaktiviert werden. Hier könnte man eine leicht zu erklimmende Rampe mit 3 % Längsgefälle über 6 m entlang der Saalfassade anlegen. Gut die Hälfte der benötigten Tiefe würde noch auf das Privatgrundstück entfallen, der Rest auf die öffentliche Verkehrsfläche. Der Vorteil bei einer Erschließung von dieser Seite liegt bei der Orientierung des Rampenbeginns zur Venloer Straße hin, von wo aus mobilitätseingeschränkte Personen mit einem Fahrzeug gebracht werden können. Über einen neuen innenliegenden Windfang betritt man den Saal in seiner Mitte.

3. Vor einer neuen Türe an der Neustraße - oder auch vor der etwas weiter links liegenden Türe - könnte man, da hier nur ca. 18 cm Höhe zu überwinden sind, auch eine knapp 2 m lange Kurzrampe mit bis zu 10 % Steigung von vorne bauen. Falls technisch machbar, könnte diese Rampe auch nach innen in den Windfang gezogen werden. Bei 10 % Gefälle ist es schon schwierig einen Rollstuhl abzubremesen.

Im Anbau, dort wo heute ein Gang und ein WC vorhanden sind, könnte ein barrierearmes WC eingebaut werden.

Die Fassade zum Kapellenplatz: Architektonisch könnte sich eine Rampe vor den drei schlichten Rechteckfenstern unter dem Balkon der denkmalgeschützten Jugendstilfassade sehr gut einfügen. Auf der linken Seite des Eingangs ist zwar der gleiche Platz vorhanden, aber hier würden die unterschiedlichen Formen (linear und geschwungen) zu sehr konkurrieren.



Kontraste sind für alle Funktionselemente, die vorhanden sind, um in ein Gebäude zu gelangen, vorzusehen. Das betrifft:

- Treppenstufen & Handläufe
- Rampenanfang & -ende
- Türen & Griffe
- Klingel- & Sprechanlagen
- Bedienelemente von Aufzügen

Türen sind im besten Falle mit einer Öffnungsautomatik versehen. So könnte z. B. das Hallenbad endlich auch von Rollstuhlfahrern selbständig betreten werden. Für Türen, die aus Feuer-schutzgründen eine vorgeschriebene Schließkraft aufweisen, stellen automatische Türöffner die einzige Lösung zur Öffnung ohne Personaleinsatz dar, damit alle durch die Türe gelangen können. Eine Alternative bestünde natürlich darin, bei Versammlungsstätten, die nur zu begrenzten Zeiten geöffnet werden müssen, einen freundlichen Türsteher anzustellen. Für manchen mag in unserer automatisierten und digitalisierten Welt solch ein Vorschlag abstrus erscheinen, doch denke man darüber nach, dass dies ein Arbeitsplatz für Menschen sein könnte, die derzeit durch alle Raster der Arbeitsvermittlung fallen und auf Sozialleistungen angewiesen sind.

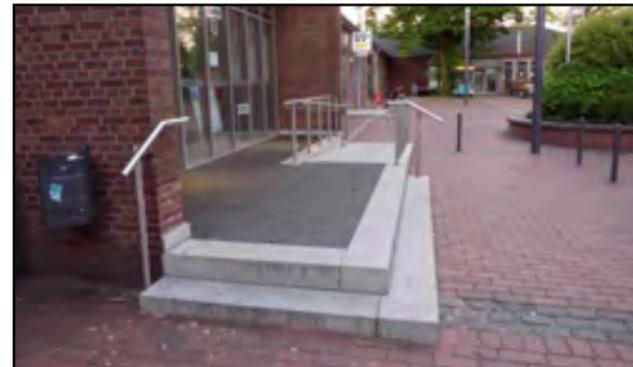
Türen müssen nach außen aufschlagen, jedoch nicht in Richtung des Endes einer Rampe. Ein Rollstuhlfahrer muss außerhalb des Öffnungsbereichs genügend Platz für einen sicheren Aufenthalt haben. Auch der Schalter bei Automattüren muss außerhalb des Öffnungsbereichs angebracht sein. Mit „sicherem Aufenthalt“ ist z. B. gemeint, dass ein Rollstuhl beim Rückwärtssetzen nicht eine zu nahe Treppe hinunter stürzt oder er in fließenden Verkehr gerät.



Fast perfekt - Rampe vor dem Bahnhofsgebäude: Einzig der fehlende Kontrast zwischen der oberen Ebene und den Stufen bzw. der Rampe sollte verbessert werden.



Möglichkeit 1: Das Podest mit dem gleichen Ziegel-pflaster wie den unteren Platzbereich belegen.



Möglichkeit 2: Das Podest mit Platten in anthrazit belegen.

Beispiel: Mobile Kurzrampen

Sie sind nur eine Notlösung. Insbesondere, wenn der sichere Zugang über die Treppenstufen durch die Rampe versperrt wird. Ein Teppich auf der Tropfenstruktur des Rampenblechs verbessert die Anti-Rutsch-Eigenschaft nicht. Mit Ledersohlen kann man sehr leicht die Rampe hinunter rutschen, besonders wenn der Teppich vom Regen nass wurde. Als Alternative bietet sich eine Anti-Rutsch-Beschichtung der Rutschhemmungsklasse "C" bzw. "R11" mit TÜV-Zertifikat an.

Glastüren stellen für Sehbehinderte in doppelter Hinsicht eine Hürde dar:

Das Glas wird nicht erkannt und man läuft dagegen.

Spiegelungen irritieren derart, dass der Eingang nicht als solcher wahrgenommen werden kann.

Das bedeutet, dass man in verschiedenen Höhen blendfreie Markierungen anbringen muss. Das Erfordernis der unterschiedlichen Höhen leitet sich von den stark unterschiedlichen Körpergrößen der Menschen ab.

Vorräume / Eingangshallen

Viele Senioren nutzen ihren Rollator nur draußen und parken diesen im Eingangsbereich. Dafür sollten bei allen Versammlungsräumen, die regelmäßig von älteren Menschen besucht werden, Stellplätze vorgesehen werden. Dort, wo diese nicht unter Aufsicht sind, sollte die Möglichkeit vorhanden sein, den Rollator fest anzuschließen, ähnlich wie bei Fahrradbügeln. Jedoch beachte man, dass ältere Menschen sich nicht mehr bücken können; da sollte das Schloss in Hüfthöhe angebracht werden können.

Spezielle Abstellplätze für Rollstühle und Rollatoren sind in jedem Fall bei Sport- und Schwimmhallen vorzusehen, da man für den Sport den Rollstuhl wechselt. In Kevelaer gibt es eine aktive Behindertensportgruppe.

Tresen im Eingangs- und Empfangsbereich, egal ob im Rathaus, die Garderobe im Bühnhaus, der Ticketschalter im Museum oder die Hausmeisterloge in Schulen, sie alle sollten eine Begegnung mit den Bürgerinnen und Bürgern auf Augenhöhe ermöglichen. So sollte zumindest ein Teil des Tresens niedrig und mit Rollstühlen unterfahrbar sein (siehe auch Tische im Kapitel „Gastronomie“). Ein Blindenleitsystem, das von außen ins Gebäude führt, sollte bis zum Empfangstresen weiter geführt werden und in ein Aufmerksamkeitsfeld münden. So besteht dort die Möglichkeit, dass die Orientierungshilfe im Gebäude durch einen Angestellten übernommen werden kann, wenn im Gebäude selber kein Blindenleitsystem vorhanden ist. Die Kommunikation am Empfang ist ein ganz bedeutender Aspekt eines inklusiven Gemeinwesens. Daher sollten



Die Spiegelungen an der Eingangstüre zum Bühnhaus sind so stark, dass die weißen Markierungen der Glasscheiben, die auf der Innenseite der Scheibe angebracht sind, nicht erkannt werden.

Fotomontage: Besser wird es, wenn man die Markierungen auch im unteren Bereich der Tür wiederholt, da sie sich bei einem leicht nach unten gerichteten Blick gut vom dunklen Fußboden abheben. Möglichkeiten die Markierungen blendfrei herzustellen sind, sie ins Glas hineinzuzätzen oder eine von außen geklebte satinierte Folie.



*Fotomontage:
Für Rollstuhlfahrer ist der Empfang im Rathaus NICHT auf Augenhöhe.*



dort für hörbeeinträchtigte Menschen induktive Höranlagen installiert werden. Speziell für solche Anwendungen sind kleine, kompakte und mobile Anlagen auf dem Markt, mit denen man vorhandene Tresen nachrüsten kann.

Im Vorraum / in der Eingangshalle findet die Orientierung statt. Jeder Besucher schaut sich um, sofern er dazu in der Lage ist, und sucht Kasse, Garderobe, Toiletten und den Eingang zum Saal / Raum. Das bedeutet, dass hier eine eindeutige Gestaltung besonders wichtig ist. Auch darf man nicht vergessen, dass Rettungswege so viel leichter erkannt werden. Eindeutig ist eine Gestaltung, die auf hohe Kontraste, deutliche Formunterschiede bei Piktogrammen und farbliche Leitung setzt. In Kevelaer ist das Volkskundemuseum diesbezüglich ein Negativbeispiel. Die Gestaltung ist ausgesprochen kontrastlos. Im Bühnenhaus fehlt zwischen dem Vorraum und dem Saal eine Stufenmarkierung. Schilder sollten nicht zu hoch angebracht werden und blendfrei beschriftet sein. Eine Beschriftung mit erhabenen Buchstaben macht es auch Blinden möglich diese zu lesen. Regelungen finden sich in DIN 32975, 1450, 1451-2.

Der Saal

Bei Versammlungsräumen müssen wir unterscheiden, ob es für die Veranstaltung nur eine Bestuhlung (z. B. Film, Theater, Bürgerversammlung) gibt oder auch Tische. Im letzteren Fall sind die Hinweise im Kapitel „Gastronomie“ hilfreich. Im ersteren Fall ist an folgende Aspekte bei Aufbau und Ausstattung des Saals zu denken.

Die Sitzplätze (Rollstuhlstellplätze) sind so vorzusehen, dass Rettungswege nicht versperrt werden. Am besten ist es, an verschiedenen Stellen je zwei Rollstuhlplätze nebeneinander frei zu halten. So können entweder befreundete Rollifahrer nebeneinander sitzen oder je eine Begleitperson zur Seite (siehe auch Versammlungsstättenverordnung 2002, Abschnitt 3, § 10).

Für Kinder und kleinwüchsige Menschen sollten feste Sitzkissen - Höhe ca. 20 cm - in ausreichender Zahl parat liegen, damit auch Kleine die Bühne / Leinwand sehen können und nicht nur den Rücken des Vordermanns. Man kann diese Sitzkissen an der Garderobe deponieren.



Volkskundemuseum:

Der hohe Tresen hebt sich optisch nicht vom Fußboden ab. Mit der Fußmatte zwischen Eingang und Tresen könnte man einen Kontrast herstellen.

Weißes Piktogramm auf weißer Tür, in weißem Rahmen auf weißer Wand. Ein schwächerer Kontrast geht nicht mehr!



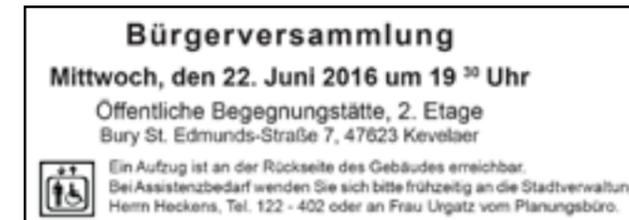
Besonders in der ersten Zeit nach Anschaffung sollte ein Schild auf diesen Service hinweisen.

Der Anteil der Menschen, die mit einem Hörgerät ihr Resthörvermögen verbessern, ist sehr groß. Deshalb ist für Menschen mit Höreinschränkungen die Ausstattung des Raumes mit einer induktiven Höranlage erforderlich. Neben fest installierten Induktionsanlagen gibt es die Möglichkeit, dass die Stadt eine mobile Induktionsanlage bereit hält. Damit kann ein bestimmter Bereich des Saals ausgestattet werden. Wichtig ist natürlich eine Kennzeichnung desselben, sowie ein Schild am Eingang, das auf die Ausstattung hinweist. So können Träger von Hörgeräten diese umschalten, bzw. sich einen Empfänger ausleihen. Eine induktive Höranlage funktioniert nur, wenn jeder Beitrag in die angeschlossenen Mikrofone gesprochen wird. Dies ist auch bei kleineren Versammlungen erforderlich. Auch andere Tonquellen, z. B. von einem Film, können so verstärkt werden. Für sehbehinderte Menschen sollten in den vordersten Reihen Plätze freigehalten werden.



Einladungen & Präsentationen

Auf Einladungsplakaten sollte stets ein Hinweis auf vorhandene oder eingeschränkte Barrierefreiheit der Versammlungsstätte gegeben werden. Auch wenn man häufig denkt, dass dies in einer Kleinstadt wie Kevelaer ja schon allen bekannt sei. Es gibt immer wieder Informationsdefizite bzw. für manchen ist es das erste Mal, dass er die Räumlichkeiten aufsuchen möchte.



In Bürgerversammlungen sollen nicht nur die Planungen selber, sondern auch die Kommunikation zwischen Bürgern, Planern, Verwaltung und Politik den Anforderungen von Barrierefreiheit genügen.

Grundsätzlich sollte man, wie oben beschrieben, immer mit einer Hörverstärkung arbeiten. Ist dies nicht möglich, so sollte man einen Akustiktest machen und ggf. die betroffenen Menschen bitten vorne Platz zu nehmen. Zu Beginn einer Veranstaltung gilt es, das Publikum zu fragen, ob man akustisch verstanden wird. Bei Planerörterungen ist es anzustreben, dass der / die Vortragende so genau wie möglich beschreibt, was das Auge sieht, so dass man sich auch ohne Augenlicht die geplante Maßnahme vorstellen kann.

Beispiel schlecht: „Die links dargestellte Planung ist besser für große Menschen.“ Beispiel gut: „Links ist eine Tür mit 2,20 m Höhe dargestellt, rechts eine Tür von nur 1,90 m Höhe. Daher ist die links dargestellte Planung besser für große Menschen geeignet.“

Bei Lichtbildprojektionen gilt es auf große und kontrastreiche Schrift zu setzen, die auch in der letzten Reihe noch gelesen werden kann. Als Schriftarten sollten ausschließlich serifenfreie (z.B. Arial, Calibri, Helvetica) verwendet und der Zeilenabstand größer gewählt werden. Regelungen dazu in DIN 32975, 1450, 1451-2. Möchte man farbige Schriften verwenden, so sollte man den wichtigsten Inhalten den größtmöglichen Kontrast geben (Schwarz & Weiß) und untergeordnete Aspekte / Aussagen farblich absetzen.



Der Bereich unterhalb der gelben Linie wird bei Präsentationen aus den hinteren Reihen kaum gesehen.

Bei der Aufteilung der Projektionsfläche sollte man das Format der Darstellung eher breit und mit reduzierter Höhe wählen, so dass das Bild über den Köpfen des Vordermanns erscheint und nicht von diesem verdeckt wird. Grundsätzlich: Was einem wichtig ist, sollte oben auf der Folie angeordnet werden.

Werden Bilder oder Planausdrucke aufgehängt, so ist die Höhe richtig zu wählen. Man sollte von einer mittleren Augenhöhe von 1,50 - 1,55 m ausgehen, die Blickhöhe von Rollstuhlfahrern liegt bei ca. 1,20 m. Somit wäre 1,50 m ein Kompromiss. Die großen Menschen können sich eher etwas bücken, als die Kleineren sich strecken.



Die Pläne zum Vorentwurf der Hauptstraße wurden von einer großen Person rein intuitiv gemäß seiner Körpergröße aufgehängt. Kleinere Menschen konnten die Darstellungen in 2 m Höhe nicht lesen.

4.13 Kulturarbeit - Kino

Inklusion wird nur gelingen, wenn man auf vielen Ebenen ein Bewusstsein schafft, dass Menschen mit Behinderungen in allen Bereichen des Lebens dazu gehören. **So ist auch der Kultursektor eine mögliche Ebene.** Erfolgreich schafft es die Filmindustrie in den letzten Jahren - egal ob Kinderfilm, Dokumentation, Komödie, Drama, Krimi, Action- oder Liebesfilm - in beinahe jedem Genre bemerkenswerte Filme zu produzieren, die sich dieses Themas annehmen.



Welche besonderen Hilfestellungen im Zusammenhang mit Filmvorführungen sollten gegeben werden?

Wenn zur Vorführung viele Rollstuhlnutzer erwartet werden, so ist bei einer zwingend erforderlichen Aufzugsnutzung ein entsprechender Zeitaufwand vor und nach dem Film einzuplanen. Ggf. muss auch Personal für die Bedienung von Treppenliften abgestellt werden. (Eingehender werden die Anforderungen an Veranstaltungsorte im Kapitel „Versammlungsstätten“ erörtert.)

Wenn möglich sollten Filmversionen mit Untertiteln gezeigt werden, damit gehörlose Menschen den Film vollumfänglich genießen können. Neben den Untertiteln ist die Verstärkung der akustischen Signale über induktive Funkhörerschleifen eine flexible Hilfestellung.

So erstaunlich es klingen mag, aber es gibt viele Blinde und Sehbehinderte, die sehr gerne ins Kino gehen. Sie müssen in den vordersten Reihen sitzen können und für sie ist eine Audioskription erforderlich. Da eine laute Audioskription für sehende Besucher störend wäre, gibt es folgende Möglichkeiten:

Wenn es für den gewählten Film bereits eine Audioskription gibt - die Anfrage sollte man beim Filmverleih stellen, so könnte man diese über ein mobiles Gerät an Funkkopfhörer übertragen. Dies ist evtl. auch mit einer induktiven Funkhörerschleifen-Anlage kombinierbar. Für iPhone und Android Handys gibt es die kostenlose App „Greta“, mit der die Audioskription gehört werden kann.

Da die Anzahl der Sehbehinderten, die sich einen Film anschauen möchten, in Kevelaer vermutlich überschaubar ist, könnte man persönliche

Souffleusen anbieten. Dazu wäre natürlich eine Voranmeldung erforderlich. Der Souffleur, wenn nicht sowieso ein persönlicher Begleiter, sollte vorher wissen, was der Sehbehinderte noch bzw. nicht mehr sieht, um an entsprechenden Stellen die erforderlichen Hinweise zu geben. Außerdem sollte er in der Lage sein, es so leise wie möglich dem Nachbarn zuzuflüstern, damit die anderen Besucher möglichst wenig gestört werden. Die Bereiche im Saal für Sehbehinderte und die für Hörgeschädigte sollten nicht zu nah beieinander liegen, um gegenseitige Störungen bei der Wahrnehmung zu vermeiden.

Nachfolgend werden zwei Möglichkeiten skizziert, wie das Medium Film im Rahmen der Entwicklung Kevelaers, hin zu einer barrierefreien Stadt, eingesetzt werden kann.

1. Film und Diskussion

Eine Möglichkeit, um öffentliche Diskussionen zum Thema Stadtkernerneuerung zu bereichern, ist eine Filmvorführung mit anschließender professionell moderierter Podiumsdiskussion. Bei der Vorbereitung stehen folgende Fragen und Aspekte an erster Stelle:

Welche ist die Zielgruppe? Wen möchte ich über den Film erreichen? Dementsprechend muss die Auswahl des Films erfolgen.

Wer soll auf dem Podium sitzen? Hier sollte man auf eine ausgewogene Mischung von Betroffenen und Nichtbetroffenen achten.

Wo soll der Film vorgeführt werden? Grundsätzlich sollte der Saal und ein WC ohne Barriere für jeden erreichbar und nutzbar sein.

Beispiel eines Projektumrisses:

40 Jahre „Die Vorstadtkrokodile“ (1977)

Buchvorlage: Max von der Grün - Regie: Wolfgang Becker

Öffentliche Filmvorführung (ca. 86 Min.) mit anschließender Podiumsdiskussion

Themen: Inklusion, barrierefreie Spielorte, Selbsthilfe, Ausgrenzungen & Rassismus und Planungsbeteiligung von Bürgerinnen & Bürgern, Kindern & Jugendlichen

„Die Vorstadtkrokodile sind eine widerspenstige Bande von 10 - 13-Jährigen. Nicht nur kess mit der Zunge, sondern auch mal flink mit der Faust. Um bei den Krokodilern aufgenommen zu werden, muss man eine gefährliche Mutprobe bestehen. Erst dann darf man sich das Bandenabzeichen, ein Krokodil, auf die Jeans nähen. So klettert Hannes auf den Dachfirst der alten Ziegelei, doch beim Abstieg rutscht er ab und bleibt hilflos an der Regenrinne hängen. Die Krokodile nehmen Reißaus. Ein Glück, dass Kurt alles beobachtet und die Feuerwehr ruft. Kurt ist an den Rollstuhl gefesselt, aber der „Rennfahrer“ erkämpft sich mit Witz und Köpfchen einen Ehrenplatz in der Gruppe. Und weil Kurt mehr im Kopf hat als in den Beinen, gelingt es ihnen die Einbrecherbande, die in der Papageien-Siedlung ihr Unwesen treibt, zu stellen.“ (DVD Klappentext)

Zwei Altersgruppen werden besonders mit diesem Film angesprochen:

- Kinder & Jugendliche (ca. 9 - 13 Jahre), da es um Freundschaften, Cliques und einen kleinen Kriminalfall geht.
- Erwachsene zwischen 50 und 60 aus Nostalgiegründen, da sie den Film sicherlich in der Kindheit gesehen haben, zumal der Drehort Brüggen - Bracht nicht weit von Kevelaer entfernt ist.

Lizenzvereinbarung: Der Film darf öffentlich nur eingeschränkt gezeigt werden, u. a. für die pädagogische und politische Bildung. Zwecks einer Lizenz wendet man sich an die WDR mediagroup, mitschnitt@wdrmg.de.



Screenshot Trailer "Die Vorstadtkrokodile" © WDR

Podiumsdiskussion:

- Moderator(in) am besten Jemand, der eine Moderation professionell macht (z. B. jemand von der Presse oder aus dem Schauspielbereich).
- Diskussionsteilnehmer/innen:
 - ♣ Ein oder zwei BehindertenvertreterInnen, am besten jüngeren Alters (z. B. aus dem Teilnehmerkreis der Zukunftswerkstätten)
 - ♣ Bürgermeister
 - ♣ Ehemaliger Kinder-Schauspieler Heiner Beeker aus Bracht
 - ♣ SchülervorteilerInnen (Gesamtschülervertretung) oder Anfrage über die einzelnen Schulen, ob eine Klasse dazu ein Themenprojekt erarbeiten möchte.
 - ♣ Für Kevelaer tätige Stadtplaner
 - ♣ Aus der Verwaltung Verantwortliche für Spielplätze, Grünflächen, Stadtplanung
 - ♣ Kirchenvertreter
- Das Bühnenhaus ist mit seiner Technik zur Filmvorführung am ehesten geeignet. Weitere Aspekte siehe Kapitel „Versammlungen & Präsentationen“.

Diskussionsaspekte & Fragestellungen

Vor dem Hintergrund, dass 2017/2018 der Mechelner Platz als zentraler Spielort umgestaltet werden soll, aber auch für die Planung weiterer Spielplätze im Stadtgebiet, sollte den politischen Entscheidungsträgern ein Bild vermittelt werden, was die Kevelaerer aller Altersklassen, mit und ohne Beeinträchtigung, sich unter „Inklusion“ vorstellen.

- „Sanierung ist wenn alles abgerissen wird.“ Der Film endet mit einer provokativen Definition des Begriffs „Sanierung“. Wie erleben wir heute, 40 Jahre später, den öffentlichen Umgang mit diesem Begriff?

- Fragen in der Podiumsdiskussion sollten nicht nur auf bauliche Vorstellungen abzielen,

Im Film: Sandwege, schlechte Waldwege, Rampe, Steigungen, Wendeflächen, Zäune, Treppen zur Polizeistation

- sondern auch auf die Erfordernisse für eine demokratische, inklusive Bürgerbeteiligung.

Im Film: Die Hütte der Krokodiler wird zerstört und die Kommunikation läuft nur über einen Zettel am Baum.

Bei der Frage ob Kurt bzw. die Krokodiler die drei Einbrecher anzeigen sollen, werden Bedenken wegen der politischen, beruflichen und nachbarschaftlichen Position eines der Väter angebracht.

- Selbsterkenntnis, Wertschätzung:

Im Film: Als die Kinder Hannes an der Rinne hängen lassen und beim Aufkreuzen der Feuerwehr auch die Letzten Reißaus nehmen, wird dies mit „Feige waren wir“ reflektiert.

Die Inklusionshemmnisse schwinden langsam, Scene vor dem Zaun an der alten Ziegelei: „Was will der denn hier? – Wir sind schließlich auch wer. – Der hat mir das Leben gerettet. – Aber mir nicht. – Was gibt's bei dir schon zu retten? – Okay, aber nur für heute, wir können es ja mal probieren.“

Die Pinkelszene ist ein schönes Bild für die Überwindung von Schamgefühlen und Hemmnissen im Umgang zwischen Menschen mit und ohne Behinderung.

Das Selbstbewusstsein der Gruppe wächst, je mehr die Kinder die gemeinsamen Interessen von Kurt und ihnen erkennen. Besonders deutlich in der Scene am Minigolfplatz.

- Zivilcourage:

Im Film: Nachdem Kurt von den drei Einbrechern nach dem Einkaufen angegriffen wird, helfen etliche Passanten und die Nachbarin, die alles beobachtet hat, sagt, wen sie von den Angreifern erkannt hat.

- Wie wichtig ist das soziale Miteinander contra speziellen „barrierefreien“ Spielgeräten? Wie kann dies an einem öffentlichen Ort aussehen?

Im Film: Kurt wird aufs Baumhaus hochgezogen, bei einer weiteren Szene in ein Ruderboot gesetzt.

Beim Schulfest werden Skateboardfahren und Rollifahren gegenübergestellt: Spaß macht beides.

Pfeil & Bogen: Die Zielscheibe hängt etwas tiefer.

Um schnell vom Schulfest zur Ziegelei zu kommen, ziehen Zwei den Rollstuhl an Seilen mit ihren Fahrrädern.

- Selbsthilfe:

Im Film: Kurt überwindet seine Ausgrenzung, die durch das leistungsstarke Fernrohr symbolisiert wird, und ruft die Feuerwehr / Polizei.

In der Ziegelei räumt er Hindernisse aus dem Weg.

Er schiebt den Einkaufswagen.

- Verbale Ausgrenzung und Rassismus:

Im Film: Nicht nur Kurt, der im Rollstuhl sitzt, wird verbal ins Abseits gestellt, herabgewürdigt und beleidigt. Die Vielfalt der Schimpfwörter ist beeindruckend.

Auch der Umgang mit „Gastarbeitern“ wird thematisiert. Ihre Rolle als Sündenbock und ihre Isolation – sie werden nur von der Ferne gezeigt, kaum eine Nahaufnahme. Die einzige Portraitdarstellung ist der Müllfahrer-Kollege von Kurts Vater. Sein Schnauzbar ist das einzige Erkennungszeichen, dass seine Wurzeln nicht in Deutschland liegen. So wünschte man sich 1977 die „Integration“ von Ausländern.

Eine schöne Anspielung ist auch das Bild auf dem Schulfest, wo die Kinder mit viel Spaß Spagetti essen, vorher die Italiener aber als „Spagettifreser“ beschimpft werden.

- Worin liegen Kompromisse und wo sind die Grenzen von Kompromissen?

Im Film: Das Thema Kompromiss wird hier im Umgang mit der Anzeige der drei Einbrecher bearbeitet.

- Inklusion ist nicht immer einfach und leise:

Im Film: Kurts Mutter lässt sich zu der Aussage hinreißen: „Was waren das für ruhige Zeiten als Kurt noch nicht mit den Krokodilern rumzog.“

2. Filmreihe / Filmfestival

Um in Kevelaer ein Profil als „Stadt für Alle“ zu entwickeln, könnte man ein ganzes Jahr lang regelmäßig Filme über und / oder mit Menschen mit Behinderungen im Bühnenhaus zeigen. „Kino, Kino, Kino! - Filme für Alle!“

Im vorangehenden Projektumriss wurde bereits auf ein historisches Filmbeispiel zurückgegriffen. Es geht sogar noch älter:

Mit „**Licht im Dunkel**“ wurde schon 1963 die Kindheit der blinden und gehörlosen Helen Keller verfilmt. Das ZDF zeigte diesen Film 1973. Im Stil der Zeit wird sehr ergreifend gezeigt, wie um 1900 eine Lehrerin es schafft dem etwa 10-jährigen Kind, dem zwei Sinne vollständig fehlen, Verstehen, Sprechen, Lesen und Schreiben beizubringen. Ein kurzes Doku-Feature findet man im Internet unter <https://www.awesomestories.com/asset/view/Helen-Keller-Documentary-Feature>

In den 1980er Jahren widmet sich Hollywood mit „**Gottes vergessene Kinder**“ dem Thema „Taubstumme“ in einem klassischen Liebesfilm.

1996 führt „**Forrest Gump**“ mit Tom Hanks in der Hauptrolle die cineastischen Hitlisten an. Robert Zemeckis überschreitet in diesem Film die Enge von Drama und sentimentalem Mitleid für den körperlich und kognitiv eingeschränkten Protagonisten. Es darf nun auch gelacht werden.

In Deutschland startet im gleichen Jahr mit „**Jenseits der Stille**“ von Caroline Link ein Film über das Leben und Aufwachsen mit gehörlosen Eltern und der Liebe zur Musik. Die Probleme, die dieser Film in der Form des Dramas erzählt, verleihen ihm durch die vielen Musikpassagen (Niki Reiser, Klarinette) eine gewisse Leichtigkeit, so dass er mit Lebensfreude ausklingt.

Um die Jahrtausendwende entstanden zwei Komödien über Menschen, die in psychiatrischen Kliniken lebten. „**Elling**“ gibt einen Einblick in den skandinavischen Humor, während „**Die Herren**“ der österreichischen Provinz den Spiegel vorhält.

Zum Thema Demenz und Alzheimer gibt es mittlerweile auch eine ganze Reihe von Kino- und Fernsehfilmen. 2001 gelang Richard Eyre mit „**Iris**“ ein sehr einfühlsames Drama, dass jedem bewusst macht, dement zu werden kann jeden

treffen – auch die Intelligenzia.

Mit „**Mary und Max – oder: Schrumpfen Schafe wenn es regnet?**“ wurde 2009 ein Knet-Animationsfilm über die Brieffreundschaft zwischen einem kleinen Mädchen und einem alten Mann geschaffen. Beide Figuren sind als Menschen, die ‚etwas anders sind‘ dargestellt.

In neuerer Zeit wird gerne auf das Genre der Komödie zurückgegriffen, um auf unbeschwerter Art Hemmschwellen abzubauen. In dieser Sparte hat wohl „**Ziemlich beste Freunde**“ (2011) für den größten Erfolg gesorgt. Die Geschichte eines ab dem Halswirbel abwärts Gelähmten und seiner persönlichen Pflegekraft wider Willen vermittelt Respekt und Lockerheit für den Umgang mit Menschen und ihren Behinderungen.

Solche Kinoerfolge machen es anderen Filmen auch schwer sich mit dem Thema „Behinderte“ Gehör zu verschaffen. So ist die belgische Komödie „**Hasta la Vista – Pflücke das Leben!**“ (2011) über die Landesgrenzen hinaus nicht so bekannt geworden. Doch das Interessante an diesem Film ist, dass drei Menschen mit unterschiedlichen Handicaps gemeinsam das Glück suchen. So suchen auch bei dem humorvollen Roadmovie „**Puppe, Icke & der Dicke**“ (2012) ein Kleinwüchsiger, eine blinde Schwangere und ein Übergewichtiger ihren Lebensweg auf einer Fahrt von Paris nach Berlin.

Zu guter Letzt ist Ende Januar 2017 die Komödie „**Mein Blind Date mit dem Leben**“ in den Kinos gestartet. Hier versucht ein sehbehinderter junger Mann (er sieht alles wie durch ein dickes Milchglas) einen ganz normalen Job in einem Hotel zu bekommen, indem er seine Sehbehinderung verschweigt.

Dies ist nur eine kleine Auswahl von Spielfilmen unterschiedlicher Genres, die sich dem Leben von und / oder mit Menschen mit Behinderungen widmen. Eine umfangreiche Auflistung findet man in der Online-Datenbank des IL-KA gGmbH (Integration & Leistung Karlsruhe).

<http://handicap-im-film.de/filme.php?letter=&query=&handicap=&sort=handicap&order=ascending>



4.14 Toiletten

Bei dem Thema „Toiletten“ denkt man im Zusammenhang mit Barrierefreiheit als erstes an rollstuhlgerechte WCs. Doch gibt es eine sehr große Gruppe von Menschen, für die die Benutzung von Toilettenräumen, wie wir sie vorfinden, Probleme bereitet. Doch an erste Stelle steht das Problem: **Wo finde ich zum Zeitpunkt der Notdurft eine Toilette?**

Gerade in Kevelaer, wo so viele Pilger ankommen, die zum Teil weite Fußmärsche oder Busreisen hinter sich haben, ist es erforderlich, dass diese Menschen eines der wichtigsten Grundbedürfnisse befriedigen können. Der Begriff „Notdurft“ erklärt sehr deutlich wie wichtig dieses Thema ist, insbesondere in einer Stadt mit regem öffentlichem Leben.

Derzeit gibt es im Stadtzentrum öffentliche Behindertentoiletten am Bahnhof, am Rathaus und auf dem Johannes-Stalenus-Platz. Letztgenannte Toilettenanlage der Kirchengemeinde St. Marien soll nach der Wallfahrtssaison 2017 von innen umfangreich saniert werden. Im Zuge dessen ist beabsichtigt auch DIN-gerechte Behinderten-WCs einzurichten. Die öffentliche WC-Anlage am Antwerpener-Platz ist nicht rollstuhlgerecht.

Für die beiden städtischen Behinderten-WCs benötigt man einen so genannten **EURO-Schlüssel**. Nicht jeder Behinderte hat einen solchen Schlüssel, bzw. weiß, wo man ihn erhalten kann. Grundsätzlich sollten z. B. Seniorenheime solche



Moderne WC-Anlage am Bahnhof. Für die Behinderten-Toilette benötigt man einen EURO-Schlüssel.



Das Behinderten-WC in der alten Toiletten-Anlage am Johannes-Stalenus-Platz hat keine ausreichend kontrastreiche Gestaltung. Der Papierkorb blockiert den Zugang zu Seifen- und Papierspender. Diese Mängel u.a. können bei einer Komplettsanierung vermieden werden.

EURO-Schlüssel haben, die die Pfleger bei sich tragen, wenn sie mit einer Gruppe in der Stadt unterwegs sind.

*„Damit diese WCs von allen Menschen mit Behinderung (und **nur von diesen**) genutzt werden können, kann hierfür ein "Generalschlüssel" - der EURO-Schlüssel - gegen eine Gebühr von ca. 20 Euro beim CBF Darmstadt bestellt werden.*

Der Schlüssel passt an Autobahntoiletten, an behindertengerechten Toiletten vieler Städte in der Bundesrepublik, in Österreich, der Schweiz und bereits in einigen weiteren europäischen Ländern.

Der CBF [Club Behinderter und ihrer Freunde in Darmstadt und Umgebung e.V.] ist darauf bedacht, dass der Schlüssel nur an Menschen mit Behinderung ausgehändigt wird, die auf behindertengerechte Toiletten angewiesen sind. Das wären:

- schwer gehbehinderte Menschen
- Rollstuhlfahrer
- Stomaträger
- blinde Menschen
- schwerbehinderte Menschen, die hilfsbedürftig sind und gegebenenfalls eine Hilfsperson brauchen
- an Multipler Sklerose, Morbus Crohn, Colitis Ulcerosa erkrankte und Menschen mit chronischen Blasen- / Darmleiden“

Quelle: <https://www.myhandicap.de/barrierefrei-reisen/reiseorganisation/euro-wc-schluesel/>



Auch gibt es je eine veraltete WC-Anlage auf dem Friedhof an der Aussegnungskapelle, sowie am Kreuzweg hinter der Kreuzigungsgruppe. Wann diese beiden WC-Anlagen geöffnet sind, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden. Doch sind dies zwei Standorte, an denen die Toiletten über Tag stets geöffnet sein sollten (s.a. Kap. 2.4). Darüber hinaus sind öffentliche Einrichtungen wie das Rathaus, die Bürgerbegegnungsstätte oder das Konzert- & Bühnenhaus mit je einem Behinderten-WC ausgestattet.

An Tagen, an denen die Stadt wenig besucht ist, mögen die Toilettenanlagen vielleicht ausreichend sein. Doch in den Sommermonaten und bei größeren Einzelwallfahrten ist das Angebot viel zu gering. Für diese Stoßzeiten sollte die Stadt an verschiedenen Standorten zusätzliche Toilettenwagen aufstellen und insbesondere auch mehrere **mobile Behinderten-WCs**. Das Angebot in Kevelaer ist vorhanden. Neben kommerziellen Verleihern hat auch die Lebenshilfe Gelderland e.V. einen solchen Toilettenwagen.



„Teilhabe am gesellschaftlichen Leben“ fängt schon bei Kleingkeiten an!

<http://www.lebenshilfe-geldern.de/mobile-behinderten-toilette.html?Fsize=1>

Darüber hinaus sollte Kevelaer ein **dichtes Netz von Toilettenangeboten** in der Privatwirtschaft etablieren. Schon jetzt gibt es eine Reihe von Gaststätten (meist die alteingesessenen Familienbetriebe), die die öffentliche und kostenfreie Toilettenbenutzung gestatten. Sie wissen um den Synergieeffekt, dass diese Gäste dann zu einer späteren Stunde zu ihnen zum Essen kommen. Doch ist diese Willkommensgeste in Deutschland

nicht weit verbreitet, so dass etliche Menschen sich nicht trauen, in eine Gaststätte oder ein Geschäft zu gehen und die Toilette benutzen. Man kommt sich wie ein Bittsteller vor, obwohl es sich doch um ein ganz normales Grundbedürfnis handelt.

Aber es gibt die Initiative die **„Nette Toilette“** in Deutschland. Kevelaer, mit seinen vielen Besuchern, ist geradezu prädestiniert, sich dieser Initiative anzuschließen. Beispielhaft sei die Stadt Erkelenz erwähnt: Dort haben Runder Tisch der Stadt Erkelenz, Gewerbering Erkelenz e.V., Stadtmarketing, AOK Rheinland / Heinsberg und die Selbsthilfegruppe für inkontinente Menschen erreicht, dass 30 Geschäftsleute, Gastronomen und andere Einrichtungen ihre Toiletten öffentlich und kostenlos zur Verfügung stellen.



„Ohne Kauf- oder Verzehrverpflichtung können Sie die Toiletten der aufgeführten Einrichtungen kostenfrei nutzen. Bitte denken Sie bei der Nutzung daran, dass die Einrichtungen, Geschäfte und Gastronomiebetriebe die Reinigungskosten tragen. Ein freiwilliges Dankeschön für den guten Service wird bestimmt gern gesehen.“ (Flyer der Erkelenzer Initiative)

Doch nicht nur Erkelenz kann ein Vorbild sein. Seit 2001 gibt es die bundesweite Aktion „Nette Toilette“ bereits, der sich mittlerweile über 230 Städte und Gemeinden in der ganzen Republik angeschlossen haben. Mit Hilfe des bundesweit einheitlichen Logos (ein roter Aufkleber mit lachendem „00-Gesicht“), erkennt man die teilnehmenden Gastronomen und Geschäfte schon am Eingang. In Kevelaers Nähe haben z. B. die Orte Geldern, Issum, Wachtendonk oder Emmerich die „Nette Toilette“ eingeführt. Über eine „Nette Toilette“ im Museum am Mechelner Platz könnte man z. B. das Toilettenproblem für die Spielplatzbesucher lösen.

Eine häufige Begründung, die man hört, warum Gaststätten- oder Geschäftsinhaber ihre Toiletten nicht kostenlos der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen möchten, ist, dass diese oftmals schmutzig und unordentlich hinterlassen werden. **Verschmutzungen** und Unordnung sind in aller Regel jedoch nicht mutwillig verursacht, sondern

meist der Tatsache geschuldet, dass die Ausstattung / Einrichtung defekt ist oder vom Benutzer mit seinen speziellen körperlichen Einschränkungen nicht „unfallfrei“ benutzt werden kann. Einige Beispiele:

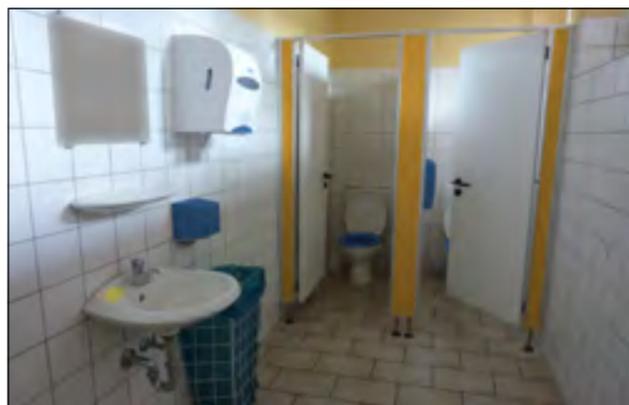
- Der Spender für die Papierhandtücher ist defekt oder wurde falsch befüllt, so dass man nicht nur ein Tuch herausnehmen kann, sondern gleich ganz viele hinausfallen. Ein alter Mensch kann sich kaum bücken, um diese wieder aufzuheben. Außerdem widerspricht es unserem Hygieneverständnis, nach dem Händewaschen etwas vom Boden aufzuheben.
- Der Seifenspender ist defekt oder falsch angebracht, so dass stets Seife auf den Boden tropft.



Der Seifenspender auf der Damentoilette der öffentlichen Bürgerbegegnungsstätte ist seit mindestens einem Jahr defekt und gibt keine Seife.



Der Spiegel auf der Damentoilette wurde nicht ersetzt. Kontraste fehlen fast vollständig. Insgesamt ist die Toilette zwar sauber, aber mit Mängeln behaftet. Mit kleinen Veränderungen könnte man eine deutliche Verbesserung erreichen.



- Wichtige Bedienelemente und der WC-Sitz / das Urinal sind ohne Kontraste zur umgebenden Fläche. Da kann das „Zielen“ für manchen Sehbehinderten problematisch sein.



- Die Halterung für das Toilettenpapier (li.) ist so ungünstig angebracht, dass man Verrenkungen machen muss, um daran zu gelangen.
- Der Mülleimer hebt sich nicht vom Untergrund ab und das Papier fällt daneben.

Eine Toilettenanlage muss nicht überall hypermodern und groß genug für ein rollstuhlgeeignetes WC sein. Wichtiger ist, dass sie überhaupt der Öffentlichkeit angeboten und sauber gehalten wird. Dafür wissen sich dann viele Gäste auch mit einem freiwilligen Obolus zu bedanken.

Hier einige Empfehlungen, wie man auch kostengünstig **Toiletten barrierearm umgestalten** kann:

- Alle Bedienelemente (Spültaste, WC-Rollen-spender, Wasserhahngriff, Seifenspender, Papierspender oder Handfön, Mülleimer und Türgriff) sollten sich kontrastreich von Boden und Wand abheben. Kontraste sind für sehbehinderte Menschen im WC aus hygienischen Gründen besonders wichtig.
- Die Beschriftung bzw. das Piktogramm auf der Türe soll groß, eindeutig, blendfrei und kontrastreich sein. Bei manchen Piktogrammen fällt die Unterscheidung von Frau und Mann sehr schwer.



Man achte auf einen deutlich ausgestellten Rock bei der Frau. Grundsätzlich sind Piktogramme dem „D“ oder „H“ bzw. „Damen“ & „Herrn“ vorzuziehen, da sie international sind und auch von

Menschen, die nicht lesen können, verstanden werden. Das Zeichen für Behindertentoilette darf nur dort angebracht werden, wo die Toilette von einem Rollstuhlfahrer selbständig benutzt werden kann, d. h. dort, wo die Abmessungen und Ausstattung der DIN entsprechen.

- Auch bei engeren Kabinen sind Haltegriffe eine gute Hilfe für ältere Menschen. Sogar am Urinal ist ein Haltegriff sinnvoll. Man sollte das Urinal an einer Raumecke wählen.
- Bitte keine „Dekorationen“ im WC oder im Vorraum. Man beschränke sich auf die rein funktional notwendige Ausstattung.

Die **Zugänglichkeit** von Toiletten ist oftmals ein Problem, besonders im Altbestand. Ist derzeit nur eine Stufe oder kleine Schwelle vorhanden, so kann man diese evtl. mit einer Kurzrampe oder Anrampung (wie bei Baustellen) zumindest für Rollatorschieber oder Rollstuhlfahrer, die geschoben werden, passierbar machen.

Sind ein paar Stufen nicht zu vermeiden, so sollen beidseitig Handläufe angebracht werden. Handläufe sollen über die erste und letzte Stufe



Handlaufverlängerung und eine kontrastreiche Stufenmarkierung können schon sehr hilfreich sein.



*Barrierefreie öffentliche Komposttoilette
Quelle: www.nowato.de*

horizontal mind. 30 cm hinausragen. Insbesondere dort, wo ggf. ein Rollstuhl abgestellt wird, ist der Handlauf eine geeignete Hilfe, um sich aus dem Rollstuhl hoch zu ziehen. Dazu sollte er möglichst 60 cm horizontal angebracht sein. Ein Handlauf wird in 85 - 90 cm Höhe (von Oberkante Handlauf bis Fußboden bzw. Stufenvorderkante) montiert. Ergonomisch gut zu greifen sind runde Querschnitte mit einem Durchmesser von 3,0 - 4,5 cm (s. DIN 1804-1, 4.3.6.3).

Türen, die nach innen aufschlagen, machen enge oder kurze WC-Kabinen für Gehbehinderte, Belebte oder Schwangere teilweise unbenutzbar, wenn man zum Schließen der Türe fast auf die Toilette steigen muss. Ist der Platz also sehr beengt, so sollte die Kabinentüre nach außen aufschlagen. Ist nur eine Kabine vorhanden, so sollte die Türe des Vorraums verschließbar sein, dann kann man die Innentüre ggf. offen lassen.

Toiletten in Grünanlagen - z. B. Friedhof, Kreuzweg, Marienpark - können alternativ auch als Komposttoilette errichtet werden. Hier gibt es auf dem Markt auch rollstuhlgerechte Komplettsysteme. So könnte man mit relativ geringem finanziellem Aufwand das Angebot an Behindertentoiletten vergrößern.

In Deutschland hatte man vor etwa 15 - 20 Jahren bei den öffentlichen Toiletten auf Automatisierung gesetzt. Ein Wertewandel hatte zu einem Anerkennungsverlust der Arbeit von Toilettenfrauen / -männern geführt. In den letzten Jahren sieht man wieder mehr **Servicepersonal** in Toilettenanlagen und die Wertschätzung steigt. Mit diesen Arbeitsplätzen lässt sich Hygiene auf öffentlichen Toiletten bei der Verrichtung unserer Notdurft am besten realisieren. Diesen Service kann man durchaus auch bezahlen.



4.15 Beleuchtung

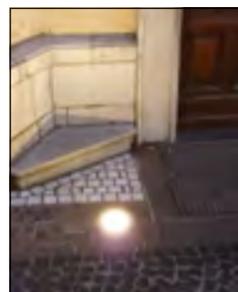
Die Beleuchtungssituation in Kevelaer ist sehr heterogen. Man findet Bereiche, die abends in ein unangenehmes und teilweise gefährliches Dunkel fallen und andererseits Leuchtkörper, die die Passanten blenden. Ausgewogen und genügend hell wird die Beleuchtung am Roermonder Platz von vielen Bürgerinnen und Bürgern, die im Rahmen dieses Konzepts angesprochen wurden, empfunden. Eine gute Beleuchtung hilft - neben dem Erkennen von Bodenunebenheiten und sonstigen Hindernissen - auch, Angsträume zu vermeiden. Insbesondere alte Menschen äußern, dass sie sich in Kevelaer abends "nicht gerne auf die Straße trauen". Als ein unsichtbares Hindernis konnte z. B. der Fahrradständer auf der Ecke Annastraße / Peter-Plümpe-Platz - eine Ecke die gar nicht beleuchtet ist - entdeckt werden. Auch am Übergang des Peter-Plümpe-Platzes zur Busmannstraße - entlang des Gebäudekomplexes - hüllt sich der Gehweg in ein deutliches Dunkel.

Auf dem **Kapellenplatz & den angrenzenden Plätzen** findet man eine warme punktuelle Beleuchtung in sogenannten „Altstadt-Leuchten“. Sie reicht allerdings derzeit nicht aus, um die Unebenheiten auf den Plätzen erkennbar zu machen, zumal ab 21 Uhr als Sparmaßnahme nur zwei von vier Lampen leuchten. Besonders kritisch ist derzeit die Beleuchtungssituation am Luxemburger Platz rund um den Brunnen und auf dem Zugang zum Melcheler Platz. Hier ist die Sinnhaftigkeit der frühzei-



Die Beleuchtung am Roermonder Platz.

tigen Lichtreduzierung in Frage zu stellen. Bei dieser prekären Beleuchtungssituation werden harmlose Personen, die sich hier treffen, leicht als Bedrohung wahrgenommen. Bei einer Umgestaltung der Plätze sollte die Beleuchtung auf die Wege mit Leitfunktion und die Sitzgruppen fokussiert werden. Ein- & Ausgängen kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Dort müssen Blendungen auf jeden Fall vermieden werden.

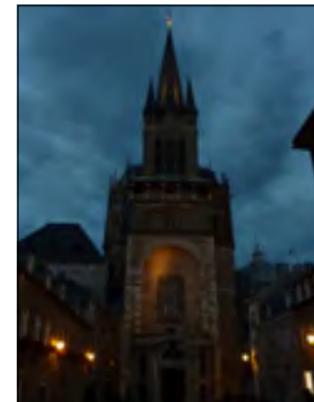


Blendungen entstehen beim Einsatz von **Bodenstrahlern**. Licht, das von unten kommt, widerspricht der Natur und der menschlichen Physiognomie. Wir haben Augenlider und eine vorstehende Stirnplatte, um uns vor zu starkem Licht von oben zu

schützen. Für Licht von unten hat der Mensch keinen Schutz. Tritt man bei Dunkelheit aus einem Gebäude heraus und davor oder seitlich leuchten Bodenstrahler, so ist jeder Mensch - egal ob sehbehindert oder nicht - für einige Sekunden blind, dann besteht die Gefahr zu stolpern. Diese Gefahr ist besonders dann groß, wenn vor dem Eingang eine Stufe und ein unebener Bodenbelag liegt. Bei Menschen mit Geh-



Um wieviel reizvoller ist es doch, wenn eine Kapelle bei Nacht von innen heraus leuchtet und den Besucher anlockt. Blendfrei durch das bunte Fensterglas.



Mit moderner LED-Technologie lassen sich historische Gebäude bzw. besondere Fassadendetails blendungsfrei inszenieren. Der Stromverbrauch von LEDs ist extrem niedrig und die Leuchtdioden sehr langlebig.

behinderungen oder unsicherem Gang, reicht schon die Irritation durch das Nichtsehen, um sie straucheln zu lassen. Daher sollte man sich in Kevelaer rechtzeitig von der Mode, Gebäude und Bäume mittels Bodenstrahlern in Szene zu setzen, verabschieden. Derzeit gibt es beispielsweise um die Gnadenkapelle herum solche Bodenstrahler, an der Rückfassade des alten Rathauses und sehr grelle Leuchten vor einem Schaufenster in der Busmannstraße.



Eine weitere Quelle der Blendung sind starke **Halogenstrahler**, die z. B. die Kirchen am Platz anleuchten. Sie sind so lichtstark, dass man geblendet wird, wenn man aus der Ferne in Richtung der Lichtquelle geht. Nicht nur, dass diese Leuchten extrem viel Strom verbrauchen und somit hohe Betriebskosten verursachen, sondern vor allem, um sehbehinderten Menschen nicht die Orientierung zu nehmen, sollte man auf Alternativen setzen. Im Übrigen besteht der Verdacht, dass Sehbehinderungen / Fehlsichtigkeiten von häufigen Blendungen, wie wir sie auch im Straßenverkehr viel erleben, verstärkt werden. Somit wäre der Rückbau dieser blendenden Leuchtquellen auch ein Beitrag zur Prophylaxe bzgl. der Volksgesundheit. Es gibt heute Möglichkeiten mittels LED-Technologie Gebäude blendfrei anzustrahlen.

Bei der **Neuplanung & Auswahl der Straßenbeleuchtung** sollte darauf geachtet werden, dass das Licht zu einem maximal möglichen Anteil von oben nach unten auf den Boden, bzw. die Straßenmöblierung und Wegebeschilderung, fällt. Vorausschauend muss dabei die Wuchsentwicklung von Bäumen, bzw. das Blattwerk vorhandener Bäume, bedacht werden. Häufigstes Problem dabei ist der Schattenwurf, der Unebenheiten am Boden nicht mehr erkennen lässt. Stellt man bei einem Auswahlverfahren verschiedene Leuchten nebeneinander, so ist eine fundierte Entscheidung für eine bestimmte Leuchte nur bei Dunkelheit mit eingeschaltetem Leuchtmittel in einer möglichst ähnlichen Umgebung möglich.

Geblendet werden Passanten nicht nur auf dem Kapellenplatz, sondern auch in den **Geschäftsstraßen** z. B. von Werbebeleuchtung (Anleuchten der Geschäftsschilder oder Warenauslagen).



Lichtleisten haben auf Treppenstufen nichts zu suchen. Besser ist ein kontrastreicher Stufenbelag und die Markierung an der Vorderkante mit einer Schiene, die zudem noch eine rutschhemmende Wirkung hat.



In diesem Beispiel gesellt sich zum Blendeffekt der Lichtleiste der fehlende Kontrast zwischen der Stufe und dem unteren Bodenbelag. Eine kontrastreiche Bodenmatte könnte eine Lösung sein. So erkennt man auch auf dem Weg von den Toiletten den Zugang zum Restaurant besser.



Durch eine geschickte indirekte Beleuchtung kann man die Warenauslagen auch bei Dunkelheit gut erkennen. Die schlecht ausgerichteten Strahler am Boden des Schaufensters (rechts) blenden nur den Betrachter. Für die Mode interessiert man sich dann nicht. Zudem läuft die Passantin / der Passant Gefahr über Bodenunebenheiten zu stolpern, besonders wenn man nicht sehr trittfest auf den Beinen ist.

Daher sollte in die **Gestaltungssatzung** für den historischen Stadtkern ein Passus zur Verpflichtung von blendfreien Beleuchtungskörpern aufgenommen werden. Das bedeutet, dass die Bauabnahme diesbezüglich während der Dunkelheit und aus allen Blickwinkeln erfolgen muss.

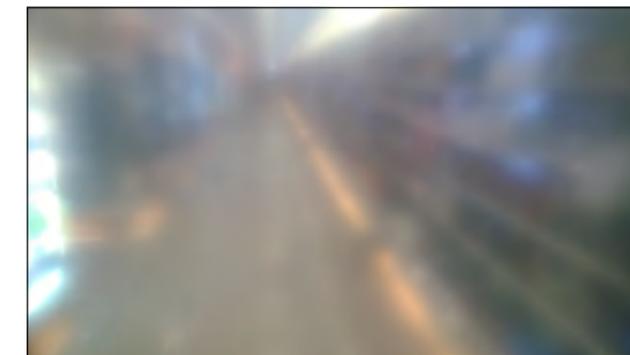
Für öffentlich zugängliche Gebäude, zu denen auch Geschäfte und Gaststätten zählen, stehen Aussagen bzgl. der Beleuchtung im Innern in der DIN 32975 (4.2.3), auf die in der DIN 18040-1 (4.4.2) verwiesen wird. In Kevelaer wurde verschiedentlich die Markierung von **Treppenstufen** mittels LED-Lichtleisten, die auf die Stufen montiert sind, gesehen. Diese Lichtleisten haben den gleichen Blendeffekt wie Bodenstrahler und sind daher **nicht geeignet**, um auf die Stufen aufmerksam zu machen. Stufen können mittels fest verschraubter Markierungsleisten die gem. DIN 18040-1 (4.3.6.4) von oben betrachtet (Trittstufe), an der Vorderkante beginnend, 4 - 5 cm breit und von vorne betrachtet (Setzstufe) 1-2 cm breit sind, kenntlich gemacht werden. Auf dem Markt gibt es auch Markierungsleisten mit reflektierender Wirkung, die auch bei gedämpfter Allgemeinbeleuchtung erkannt werden können. Dies ist besonders bei einzelnen Stufen, die sich an Stellen befinden, wo das Hauptlicht nur



Stören den normal Sichtigen die Spiegelungen durch die vielen glänzenden Oberflächen nicht, so haben Sehbehinderte mit der verstärkten Blendwirkung zu kämpfen.

reduziert hingelangt, von Vorteil. Solche Stellen trifft man in Kevelaer öfters am Übergang von zwei Altbauten, die zu einer Nutzungseinheit verschmolzen sind, an.

Die Beleuchtung aller Regale in einem Geschäft in einer Umgebung von komplett spiegelnden Oberflächen, hilft vielleicht etwas den Hauptweg zu erkennen, aber nicht bei der Auswahl der Produkte. Die kann ein sehbehinderter Mensch auf Grund der Spiegelungen / Blendungen nicht mehr erkennen - mit Lupe erst recht nicht.



Bei der Beantragung von Fördermitteln der KfW verlangen die "Technischen Mindestanforderungen" bei der Finanzierung von Investitionen durch Kommunen, kommunale Unternehmen oder soziale Organisationen zur barrierefreien/ armen Umgestaltung der kommunalen und sozialen Infrastruktur für die Ausleuchtung der Wegeführung zu Gebäuden & Stellplätzen eine Beleuchtungsstärke auf dem Boden von mindestens 10 lx und auf Stufen im Außenbereich von mindestens 20 lx. Auch muss die Beleuchtung blendfrei sein.



4.16 Wallfahrt & Touristik

Möchte Kevelaer sich konsequent auf seine Besucher - seien es Pilger oder Touristen - mit ihren Handicaps einstellen, und so das Bild einer barrierefreien Stadt in die Welt tragen, so müssen sich folgende spezielle Bereiche verändern:



- Übernachtungsangebote
- Stadtführungen & andere Stadterkundungen
- Digitale Informationen
- Personentransport

Barrierefreiheit sollte auch ein detailliertes Thema im "Zukunftskonzept Wallfahrt 2050" werden.

Übernachtungsangebote

In Kevelaer konnten nur sehr wenige Übernachtungsmöglichkeiten eruiert werden, die angeblich barrierefrei bzw. für Rollstuhlfahrer geeignet sind. Lediglich das Hotel Klostersgarten ist vom DSFT (Deutsches Seminar für Tourismus Berlin e.V.) zertifiziert und mit dem Label „Reisen für Alle“ versehen. Dieses Projekt ist gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie.

Nach der Besichtigung einer Ferienwohnung, bei der eigentlich nur eine verbreiterte Badezimmertür und eine bodengleiche Dusche als Elemente der Barrierefreiheit vorgefunden wurden, wurde deutlich, welcher Beratungsbedarf auf diesem Sektor vorhanden ist. Gleichwohl finden sich im Unterkunftsverzeichnis der Stadt Kevelaer Angebote, die als „für Rollstuhlfahrer geeignet“ gekennzeichnet sind. Die Kennzeichnung erfolgt

lediglich auf Basis der nicht überprüften Selbsteinschätzung der Anbieter. Sie führt jedoch bei Reisenden zu unüberwindbaren Barrieren und Ärgernissen, die ein nachhaltig negatives Bild der Stadt hinterlassen. Daher sollten in allen Unterkunftsverzeichnissen der Stadt oder des Verkehrsvereins nur zertifizierte Hotels, Pensionen oder Ferienwohnungen entsprechend gekennzeichnet werden. Der Verkehrsverein / die Wirtschaftsförderung sollte sich aktiv an dem Projekt „Reisen für Alle“ beteiligen und für Beratungen / Schulungen, die vom DSFT angeboten werden, bei den örtlichen Unterkunftsanbietern werben.

Die Unterkünfte müssen nicht unbedingt für alle Personengruppen barrierefrei sein. Das Label wird differenziert vergeben. So kann z.B. ein Hotel zwar nicht für Rollstuhlfahrer geeignet sein, da kein Aufzug vorhanden ist, doch wenn z.B. auf Kontraste für Blinde und Sehbehinderte geachtet wird oder es besondere Hilfen für Gehörlose (z.B. Lichtwecker oder Lichtklingel) gibt, ein Zertifikat erteilt werden. Solche eingeschränkt barrierefreien Hotels können die seriöse Touristikwirtschaft der Stadt bereichern.



Das Logo „Barrierefreiheit geprüft“ wird um Piktogramme ergänzt. Sie signalisieren, welche Anforderungen das Angebot für die entsprechenden Personengruppen erfüllt. Quelle 26.7.2017: http://www.reisen-fuer-alle.de/die_kennzeichnung_311.html



Stadtführungen & mehr

Wenn man beim Verkehrsverein gezielt nachfragt, so werden spezielle Stadtführungen für z.B. Blinde oder Rollstuhlfahrer organisiert. Sie sind jedoch nicht im normalen Programm enthalten. Auch die Ballonfahrten, bei denen man die Stadt und ihr Umland von einer besonders reizvollen Perspektive aus kennenlernen kann, sind Menschen mit Behinderungen in Kevelaer bislang verwehrt, dabei ist der Anteil an Gästen mit Behinderungen in der Stadt besonders hoch. Stadtführungen für Blinde / Sehbehinderte oder Führungen in einfacher Sprache sollten genauso wie Routen, die für Rollstuhlfahrer / Rollatornutzer geeignet sind, regelmäßig in das normale Stadtführungsprogramm aufgenommen werden.



Quelle, 26.7.2017: http://www.phoenixballooning.de/ballonfahrt_fuer_behinderte.html

Für Menschen mit Behinderungen sollte bei allen Führungen das Angebot einer mobilen Hörverstärkung (s. a. Kap. 4.12) gemacht werden. Außerdem haben sich bei Stadtführungen die Sprachübertragung per Kopfhörer schon weit durchgesetzt, da die Akustik im Außenraum für alle oftmals schwierig ist. So können auch die Stadtführer ihre Stimme mehr schonen.

Bei Führungen für Blinde / Sehbehinderte sollten vermehrt Objekte angesteuert werden, die man ertasten kann. Das ist ein interessanter Sonderaspekt. Wichtiger ist jedoch, dass man das Besondere, welches wir sehen können, dem Blinden so genau wie möglich mit Worten beschreiben kann. Neben dem Tastsinn ist es reizvoll, in solch



einer Führung auch das Hören und Riechen anzusprechen. Räume, die eine besondere Akustik aufweisen, können so auch von einem Blinden in seiner Dimension erfahren werden. So könnte z.B. ein passendes Kirchenlied in der Basilika und in der Kerzenkapelle angestimmt werden, um über die Akustik den Unterschied zu erleben. Der Geruchssinn kann auch an verschiedenen Orten angeregt werden. Man kann z.B. Kerzen, Weihrauch, Gebäck, heißes Fett, Holz oder Duftpflanzen unterscheiden. Hinzu kommt, dass man auf dem Weg immer wieder technische Ansagen bezüglich der Wegbeschaffenheit und Richtung macht. Beispiel: „Wir steigen nun die breite Treppe zur Basilika mit 7 Stufen hoch. ertasten Sie bitte die Stufen. Wer ein Geländer benötigt, kann dies ganz rechts oder links finden.“

Führungen in leichter Sprache sollte man mit respektvollem Blick auf die Hauptzielgruppe von Erwachsenen konzipieren. Auch wenn man geneigt ist, sie mit Kinderführungen gleichzusetzen, so gibt es doch einen Unterschied, denn der Erwachsene, wenn auch kognitiv eingeschränkt, verfügt über wesentlich mehr Erfahrung und Wissen.

Bei Führungen für Menschen mit Behinderungen ist nicht nur die Vermeidung von Schwellen auf der Tour wichtig. Man sollte in relativ kurzen Abständen Orte mit Sitzgelegenheit ansteuern, so dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer während der Erläuterungen sitzen können. Wenn es Aktionen während der Führung gibt, so muss dies auch aus im Rollstuhl sitzender Position möglich sein, bzw. die entsprechende Hilfestellung eingeplant werden.

Diese barrierefreien Stadtführungen sind nicht nur für Menschen mit Behinderungen interessant. Sie reizen uns, da sie durch die Ansprache ganz anderer als der gewohnten Sinne, zu einem Erlebnis werden, das man lange nicht vergisst.

Die Neukonzipierung bestehender bzw. Ergänzung der Stadtführungen sollte unter Begleitung von fachkompetenten Menschen erfolgen. Dies können Betroffene sein, aber auch, da umfassender geschult, Mobilitätstrainer, Gebärdendolmetscher, Ergotherapeuten, Sozialpädagogen in der Behindertenpflege oder Altenpfleger.

Ballonfahrten für Menschen im Rollstuhl? Auch das ist möglich. Entweder ergänzt der örtliche Anbieter von Ballonfahrten, mit dem der Verkehrsverein kooperiert, seine Ausstattung um einen Rollstuhlkorb oder man erweitert die Kooperation diesbezüglich um einen Geschäftspartner, der Ballonfahrten für Rollstuhlfahrer anbietet. In einen solchen Spezialkorb passen entweder zwei stehende und eine Person im Rollstuhl oder fünf stehende Personen, etwa Menschen, denen das Einsteigen über die Brüstung eines normalen Ballonkorbes zu schwer fallen würde.

„Auch als Rollstuhlfahrer kann man seit einiger Zeit in das Vergnügen einer Heißluftballonfahrt kommen. Etwa ein Dutzend Ballonfahrtanbieter haben sich einen speziellen Korb für ihre Heißluftballons erworben und heben regelmäßig damit ab.“ Quelle 26.7.2017: <https://www.ballonfahrt.org/ratgeber/ballonfahrt-fuer-rollstuhlfahrer/>



Quelle, 26.7.2017: <http://niederrhein-tourismus.de/>

Digitale Informationen

Die Digitalisierung hat die Mobilität und Inklusion von Menschen mit Behinderung geradezu revolutioniert. Wer heute eine Reise plant, bereitet sie mit Hilfe von Informationen aus dem Internet vor. Das gilt für Menschen mit besonderen Anforderungen an die Ausstattung der Unterkunft, die Erreichbarkeit und das Erleben von Aktionen und Veranstaltungen oder wichtigen Infrastruktureinrichtungen besonders. Deshalb ist es wichtig, dass auf den Websites, die Touristen oder Pilger zur Zielgruppe haben, entsprechende Informatio-

nen zur Barrierefreiheit vorhanden sind. Im Rahmen dieses Fachkonzept wurden nachfolgende Websites ausschließlich auf inhaltliche Aussagen zur Barrierefreiheit am 26.07.2017 untersucht. Ob diese Websites in ihrer Programmierung den Anforderungen der BITV 2.0 (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung) genügen, konnte nicht beurteilt werden.

<https://www.kevelaer.de/de/inhalt/tourismus-wallfahrt/>
<http://verkehrsverein-kevelaer.de/>
<http://www.wallfahrt-kevelaer.de/>
<https://www.niederrheinisches-museum-kevelaer.de/>
<https://www.hostie.de>
<http://www.wolkentaxi.de>
<http://www.weihnachtsstadt-am-niederrhein.de/>
<http://niederrhein-tourismus.de/>

Die einzige Website, die brauchbare Informationen liefert, ist die der Niederrhein Touristik. Dort kann man bei allen Unterthemen, egal ob man eine Unterkunft oder eine kulturelle Einrichtung sucht, einen Filter auf geprüfte Barrierefreiheit aktivieren. Jedoch bislang nur dort, wo auch ein Angebot vorhanden ist. Leider stößt man auch hier nur auf wenige Ergebnisse (siehe Abschnitt „Übernachtungsangebote“). Auf der Website des Verkehrsvereins findet man zumindest bei den Führungen einen Hinweis und Kontaktdaten.

„Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass Führungen für Personen mit körperlicher Beeinträchtigung möglich sind. Hierzu treffen wir gerne individuelle Absprachen.“ Quelle 26.7.2017: <http://verkehrsverein-kevelaer.de/veranstaltungen-tipps/>

Die Tatsache, dass man auf den touristischen Websites von Kevelaer keine Hilfe bekommt, wenn man wissen möchte, wo Behindertenparkplätze, rollstuhlgerechte WCs, barrierefreie Unterkünfte & Gaststätten, Pilgerstätten oder Kulturangebote, ... zu finden sind, kann diesen Gästegruppen signalisieren, dass sie nicht willkommen bzw. der Stadt eher lästig sind. Dabei entspricht dieses Signal nicht der Realität.

Es reicht nicht aus, die Homepage barrierefrei zu programmieren, man muss dort auch bei klassischen Suchbegriffen wie Barrierefrei, Behinderten WC, blind, sehbehindert, Rollstuhl, gehörlos, Rampe, Aufzug ... fündig werden.

Neben den regionalen, örtlichen Websites gibt es öffentliche Kartenwerke / Navigationssysteme für Menschen mit Behinderung. Hier sei z.B. die Rollstuhlfahrerkarte <https://wheelmap.org> erwähnt. Auf der Basis eines OpenSource-Atlases kann jeder registrierte Nutzer Örtlichkeiten mit einem Ampelsystem auf die Rollstuhltauglichkeit hin bewerten. Für Kevelaer gibt es bereits einige Einträge. Sinnvoll wäre es durchaus, solch eine Datenbank mit Informationen zu speisen. Kritisch anmerken muss man jedoch, dass jedermann diese Beurteilungen ändern kann. Z.B. stellt man für eine Gaststätte fest, dass das WC nicht mit einem Rollstuhl erreicht werden kann und sie somit rot markiert. Ein Unterstützer der Gaststätte oder irgendjemand, der meint, sich einen Spaß zu erlauben, ändert die Beurteilung auf grün. Die Folge ist, dass solche Informationssysteme ohne Rückversicherungen, nur sehr eingeschränkt aussagekräftig und zuverlässig sind.

Für Blinde wurde in Soest das Navigationssystem „guide4blind“ entwickelt. Zunächst wurde damit ein Touristenführer - nicht nur für Blinde - aufgebaut. Die Informationen zu den einzelnen Tourstationen können in verschiedenen Sprachen oder auch in einfacher Sprache über eine Smartphone-App gehört oder gelesen werden. Mittlerweile dient dieses Navigationssystem auch den blinden Soestern in den Bus, zum Arzt oder ins Geschäft zu finden. Sogar die Lage der Eingangstüre wird mit einer Genauigkeit von 10 cm angegeben. Weitere Informationen dazu auf <http://www.guide4blind.de>.



Videoscreenshot Quelle: [24 heures.ch](https://www.24heures.ch) 23/06/2016



Shuttle-Service

Verschiedentlich wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung der Wunsch geäußert, einerseits die Innenstadt stärker vom Verkehr zu entlasten und andererseits die Pilger, die nur schwer zu Fuß unterwegs sind, noch näher an den Kapellenplatz zu bringen. Eine Lösung könnte im Aufbau eines Shuttle-Services liegen, bei dem Elektromobile verwendet werden. Anregung könnte man sich z.B. in Ljubljana holen, wo der „Kavalier“ für Touristen durch die historische Altstadt fährt. An der RWTH Aachen wurde gerade der „e.Go Mover“, ein Kleinbus, vorgestellt. Er ist noch nicht serienreif, was die Chance birgt, dass man noch Einfluss nehmen könnte auf die Tauglichkeit für Fahrgäste mit Behinderung. Ein anderes Beispiel ist der autonome „SmartShuttle“, der schon in der schweizerischen Kleinstadt Sitten/Sion im Testbetrieb fährt. Er wird von einem Groom (Sicherheitspersonal, vergleichbar mit Fahrstuhlführern aus vergangenen Zeiten) begleitet. Der Groom ist auch dafür da, die Rollstuhlrampe auszuklappen oder allgemein Hilfestellungen beim Ein- und Ausstieg zu leisten. Bei einem Test vom regionalen Behindertenverband wurde der „SmartShuttle“ vom Rollstuhlfahrer gelobt. Infos unter:

<https://www.postauto.ch/de/smartshuttle>
<http://e-go-mobile.com/de/modelle/e-go-mover/>
<https://www.visitljubljana.com/de/besucher/ljubljana-und-region/verkehr-und-befoerderung/der-kavalier-mit-einem-elektrofahrzeug-durch-ljubljanas-stadtmitte/>

Ergänzt werden könnte solch eine Shuttle-Flotte auch durch Fahrradrikschas, in denen Fahrgäste und ein Rollator Platz finden.



**Informelle Treffpunkte
150 m Radien**

4.17 Arbeiten & Wohnen

Das Fachkonzept „Barrierefreie Innenstadt“ mit dem Schwerpunkt auf einer städtebauliche Ausrichtung kann nicht arbeitsmarkt- oder wohnungspolitische Themen bearbeiten oder gar Lösungen diesbezüglich aufzeigen. Es können jedoch einzelne Denkansätze gegeben werden, die auf kommunalpolitischer Ebene und in verschiedenen Aktionskreisen diskutiert werden sollten. Bei beiden Themen sind die drei Säulen - Privatwirtschaft, Kirche / Sozialverbände, öffentliches Gemeinwesen - gefragt.



Quelle am 27.7.2017:

<http://www.hohenwestedter-werkstatt.de/>

Arbeiten

Das Thema „Arbeiten“ im Zusammenhang mit Barrierefreiheit / Inklusion muss von zwei Seiten betrachtet werden:

1. Menschen mit Behinderung ein ihren Fähigkeiten gemäßes Arbeits- oder Ausbildungsverhältnis zu bieten.
2. Hilfen für Menschen mit Behinderungen zur Alltagserleichterung im öffentlichen Leben einer Stadt zu bieten.

In den Kapiteln 2.5, 4.3 & 4.12 wurde dieses Thema bereits angeschnitten. Hilfreich wäre es, einen Pool von „Hindernis-Lotsen“ / „Inklusionshelfern“ aufzubauen / einzustellen.

Zwei Einsatzbereiche sollten diese haben:

- **AKTIV** bei Veranstaltungen auf die Menschen, die dort hinkommen und Hilfe benötigen, zugehen (z.B. Türe aufhalten, zum Platz geleiten, Stufen ansagen, Souffleur für Blinde bei optischen Präsentationen, Essen vom Buffet holen, ...)

- **PASSIV** kann ein Lotse gebucht werden, um bestimmte Ziele in der Stadt zu erreichen oder etwas im Amt zu beantragen oder etwas Bestimmtes einzukaufen (also nicht in Vertretung, sondern nur in Begleitung).

Man kann sich einen solchen Pool zunächst auch auf ehrenamtlicher Basis vorstellen, aber letztendlich sollten dies Arbeitsstellen sein. Sie könnten auch in Teilzeit ausgeführt werden. Auch können es Tätigkeiten sein, die von Menschen mit Behinderung ausgeführt werden. Ein Rollstuhlfahrer kann z. B. einem Blinden oder kognitiv Eingeschränkten sagen / erklären was er sieht, wo es lang geht. Oder ein Mensch mit kognitiver Einschränkung kann jemandem mit motorischem Handicap Handreichungen machen.

Die Bildungsakademie Inklusion Lehren und Lernen der Lebenshilfe Gelderland e. V. könnte Kurse für die Ausbildung solcher „Hindernis-Lotsen“ / „Inklusionshelfer“ ausrichten.



Senioren treffen sich zu einem Plausch an der Bushaltestelle. Sie finden die Sitzbank sehr bequem.

Wohnen

Erreichbare informelle Treffpunkte im Außenraum sind, wenn die Welt langsam kleiner um einen herum wird, besonders für alte Menschen wichtig, um nicht im Sozialgefüge ihres Wohnviertels vergessen zu werden. Solch ein informeller Treffpunkt benötigt nicht viel: Eine bequeme Sitzbank, von der man Aussicht auf das städtische Geschehen hat und ein Abfallkorb. An Stellen in der Stadt, wo mehr Platz oder gar eine Grünanlage zur Verfügung steht, kann solch ein Treffpunkt auch noch reichhaltiger ausgestattet werden. Dies sollte jedoch in Absprache mit den umliegenden Anwohnern geschehen, damit nicht am Bedarf vorbei Anlagen geschaffen werden, die in der Folge verwahrlosen. In nebenstehender

Karte wurden Kreise mit einem Durchmesser von 300 m über die Innenstadt und die angrenzenden Wohngebiete verteilt. Sie sollen deutlich machen, dass man innerhalb dieser Mobilitätsradien nach Standorten für solche informellen Treffpunkte suchen sollte.

"Im Mehrgenerationen-Wohnviertel Klostergarten Kevelaer stehen 80 barrierefreie Mietwohnungen zur Verfügung. Diese sind zwischen 45 und 90 Quadratmeter groß, verfügen über 1 bis 4 Zimmer sowie Terrasse, Balkon oder Dachterrasse. Vor Ort kümmern sich qualifizierte Mitarbeiter der Caritas um die Betreuung der Mieter und sind Ansprechpartner in allen Lebenslagen."

Quelle am 27.7.2017:

<https://www.caritas-geldern.de/senioren/senioren-wohnungen/senioren-wohnungen>

Die Tatsache, dass auf dem Wohnungsmarkt kaum eine der 80 barrierefreien Wohnungen lange angeboten wird, zeigt, dass hier in Kevelaer der Bedarf noch hoch ist.

Bei neuen Bauprojekten sollte darauf gedrängt werden, dass ein hoher Anteil der Wohnungen barrierefrei gebaut wird. Das bedeutet nicht unbedingt, dass in diesen Wohnungen nur Menschen mit Behinderung leben können. Wichtig ist auch, dass im Bereich des Mietwohnungsbaus Wohnungen in verschiedenen Preissegmenten angeboten werden. In den kommenden 10 - 15 Jahren treten die geburtenstarken Jahrgänge der Wirtschaftswunderjahre ins Seniorenalter ein. Ihre Erwerbsbiografien sind allerdings nicht mehr von dem „Wirtschaftswunder“ geprägt, sondern vielmehr von ständigen Brüchen und Phasen der Arbeitslosigkeit. Diese Generation wird sich, wenn sie größtenteils alleinstehend ist, aus wirtschaftlicher Sicht kaum große Luxuswohnungen leisten können - weder den Erwerb noch den Unterhalt.

Richtet sich die Käuferzielgruppe an Menschen, die ihr Eigenheim aufgeben möchten, so vollziehen diese Senioren meist auch einen deutlichen Schnitt und reduzieren ihr Hab und Gut auf das Notwendigste. Sie genießen es, im Alter Ballast abzulegen und auch nicht mehr für die Pflege unnötiger Quadratmeter verantwortlich zu sein. Daher sind auch aus diesem Grund kleine Wohnungen eher gefragt. „Klein aber fein“, „Klasse statt Masse“ sollte das Motto einer Seniorenwohn-

anlage sein. Um jedoch flexibel auf die Markt- und Bedarfslage reagieren zu können, bietet es sich an, Grundriss- und Erschließungskonzeptionen auf einem Modulsystem aufzubauen. Das ermöglicht Wohnungen zusammenzulegen oder zu teilen. So könnte man 150 qm Wohnfläche z. B. in 3 x 50 qm oder 2 x 75 qm oder 1 x 50 qm + 1 x 100 qm Wohnungen aufteilen.

Barrierefreiheit kann man sowohl im Altbaubestand, als auch bei Neubauprojekten differenziert gestalten. So empfiehlt es sich aus bautechnischen und ökonomischen Gesichtspunkten Wohnungen im Erdgeschoss rollstuhlgerecht zu errichten. Obergeschosswohnungen können ggf. noch mit einem Treppenlift für gehbehinderte Menschen erreichbar gemacht werden.

Wohnungen in Obergeschossen kann man auch für andere Personengruppen mit Handicaps herrichten. So sind Wohnungen, bei deren Gestaltung Wert auf Kontraste und gute Belichtung gelegt wurde, interessant für Sehbehinderte. Fenster, die bis zum Boden reichen, Fenster- & Türgriffe in zwei Höhen (der zweite Griff besonders niedrig) ist für kleinwüchsige Menschen und Menschen im Rollstuhl eine Alltagserleichterung. Achtet man auf eine schlichte und einfache Bedienbarkeit von Armaturen in Küche & Badezimmer, so kommen damit Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen oder Demenz besser zurecht. Lässt man im Rahmen der Elektroinstallation von vorne herein die Kabelleitungen der Klingelanlage in alle Räume führen, so können gehörlose Bewohner mit geringem Aufwand eine Lichtklingel installieren.

In Stichworten seien hier einige Ansprüche aufgeführt, die die überwiegende Anzahl von Menschen im Seniorenalter an ihre ideale Wohnung stellen:

- Schwellenlos
- Bewegungsfreiheit zwischen den Räumen
- Barrierefreie Badezimmer
- Helle Küche mit Tageslicht, den hellen Essplatz nah zum Herd
- Freisitz / Balkon schwellenlos erreichbar
- Hochbeete am Freisitz für Gartenliebhaber
- Hilfe ggf. rasch erreichbar
- Großzügig dimensionierte Treppenhäuser, damit man Gehhilfen auch vor der Wohnungstüre abstellen kann ohne Fluchtwege zu versperren.



Quelle am 27.7.2017:

<http://www.do-diakonie.de/leben-mit-behinderungen-ambulant-betreutes-wohnen.html>

Es gibt Menschen mit geistiger / kognitiver Behinderung und Menschen, die auf Grund psychischer Störungen zwar zusammen mit einem Betreuer einen eigenen Haushalt führen könnten, aber keine geeignete Wohnung in Kevelaer finden. Häufig sind Ängste bei den Vermietern, die aus Unkenntnis oder einfachen Berührungsunsicherheiten entstanden sind, der Grund, warum man lieber dann doch die Wohnung an eine „normale“ Familie vermietet. Dabei stellen diese Mieter, deren Miete meist über die öffentliche Hand gesichert ist, wirtschaftlich eine relativ risikolose Mieterklientel dar. Um bei den Immobilienbesitzern für mehr Bereitschaft zu werben und Bedingungen, die für beide Seiten erfüllt sein müssten, herauszufiltern, wäre eine Zusammenarbeit des Fachbereichs Wirtschaftsförderung & Stadtmarketing mit dem „Netzwerk Immobilienpartner Kevelaer“ und der Lebenshilfe Gelderland e. V. ein möglicher Schritt. Eine Plattform könnten Informationen über die E-Mailverteiler des FBs, ein Gespräch bei einem der regelmäßigen Treffen des Netzwerks und eine Infoveranstaltung gemeinsam mit der Lebenshilfe, bei der der Kreis der Immobilienbesitzer und -makler über das Netzwerk hinaus erweitert wird, sein. (Siehe auch Kapitel 2.5)

Beratungsbeispiel zum Umbau einer Wohnung in der Hauptstraße

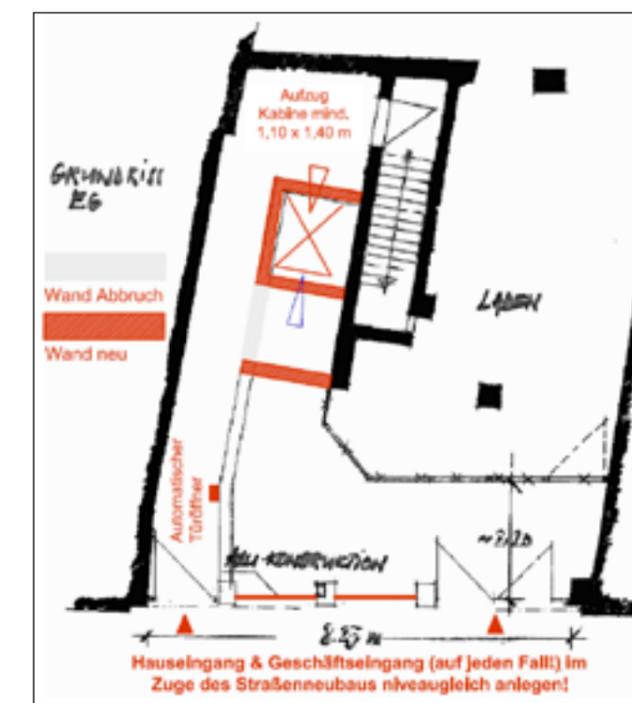
Stufenlose Erreichbarkeit

Da der Hausflur sehr eng ist und die Haustüre von innen mit einem Rollstuhl nicht seitlich angefahren werden kann (man benötigt mind. 50 cm neben dem Türblatt an der Öffnungsseite), ist ein automatischer Türöffner vor dem Schwenkbereich der Haustüre notwendig.

Eine kleine Lösung läge im Einbau eines Treppenlifts. In diesem Zusammenhang sollte die Öffnung der Wohnungseingangstüre im EG in Richtung Hausflur geändert werden.

Um die Erreichbarkeit der Wohnung für einen größeren Personenkreis und mit mehr Komfort zu ermöglichen, ist der Einbau eines Aufzuges erforderlich. Dazu müsste man einen Teil der Geschäftsfläche in Anspruch nehmen. Die Liftkabine muss mindestens 1,10 m Breite x 1,40 m Länge haben. Die Bedienelemente sollten optisch und taktil kontrastreich sein. Eine Sprachausgabe ist im privaten Bereich und bei nur zwei oder drei zu verbindenden Geschossen nicht erforderlich. Zwei Varianten sind hier denkbar:

- **Durchfahrkabine:** Vorteile: Geringere Flächeninanspruchnahme und kein Wenden oder Rückwärtsfahren mit einem Rollstuhl erforderlich. Der Lift würde im EG vom hinteren Flurbereich aus betreten und im Obergeschoss auf der gegenüberliegenden Seite wieder verlassen.
- **Normalkabine:** Vorteil: Geringere Anschaffungskosten. Dazu wäre im EG für den mind. 1,50 m tiefen Vorbereich weitere Fläche vom Ladenlokal erforderlich.



Erdgeschoss: Skizze Änderungsvorschlag (farbig) in der Plangrundlage des Bauantrags von 2012

In der Wohnung würde die Wand zwischen Küche und Wohnzimmer entfernt. Man betritt somit direkt das Wohnzimmer. Die Küche wird auf eine reine Kochküche reduziert.

Badezimmer

Um ein barrierefreies Badezimmer einzubauen ist es erforderlich die nichttragende Wand zu verschieben. Welches der beiden Schlafzimmer man zugunsten eines Bades verkleinert ist im Grunde egal, wichtig ist, dass die erforderlichen Bewegungsflächen eingehalten werden. Ein durchgängiges Grundmaß zum Wenden eines Standardrollstuhls ist 1,50 m x 1,50 m. Die Mindestbreite für ein Bad in diesem Fall beträgt 2,30 m bei der vorhandenen Länge von ca. 3,50 m. Bei einer bodengleichen Dusche können sich die Bewegungsflächen auch mit dem Duschbereich überlagern. Wenn man ein barrierefreies Badezimmer plant, ist unbedingt die DIN 18040 zu Rate zu ziehen, um Höhenanordnungen und Abstände so zu konzipieren, dass das Bad auch für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer nutzbar ist. Die Türe sollte stets nach außen aufschlagen. Eine Alternative wäre eine Schiebetüre.

Dargestellt ist die Variante, dass alle Zimmer einen Zugang über den Flur behalten. Dabei ist aber zu bedenken, dass der Flur schmaler als 1,50 m ist. Eine Lösungsmöglichkeit bestünde darin, eine zweite Türe vom Elternschlafzimmer aus ins Bad einzubauen. Würde man das Elternschlafzimmer verkleinern, so müsste der Zugang zu diesem über das Wohnzimmer erfolgen und vor dem Badezimmer wäre im Flur ausreichend Bewegungsfläche vorhanden.

Terrasse

Derzeit gelangt man von der Küche aus über zwei Stufen auf die große Dachterrasse. Um die Terrasse schwellenlos erreichbar zu machen bieten sich zwei Möglichkeiten an. In beiden Fällen sollte der Zugang vom Flur aus erfolgen, damit in der verkleinerten Küche mehr Platz für Arbeitsfläche bleibt.

- Man hebt den gesamten Terrassenboden um ca. 36 - 39 cm an und erhöht ggf. die Geländer. Bei dem Belag sollte man eine Gitterstruktur einer Rillenstruktur vorziehen, damit die schmalen Rollstuhlräder nicht in einen Spalt geraten.

- Man baut eine ca. 6 m lange Rampe, um die Höhendifferenz mit max. 6 % Längsneigung zu überwinden.

Kontraste für Sehbehinderte

Grundsätzlich gehört zu einer barrierefreien Gestaltung, dass alle wichtigen Bereiche durch optische und taktile Kontraste gut wahrnehmbar sind. Besonderes Augenmerk- und nahezu kostenneutral - sollte man auf folgende Elemente werfen:

- Bedienelemente wie Aufzugstasten, Lichtschalter, Steckdosen, WC-Spülkasten, Armaturen, Tür- und Fenstergriffe.
- Treppenstufen, Türschwellen
- Türleibungen
- Handläufe
- Sanitärobjekte (keine weißen Waschbecken oder WCs über weißen / hellen Fußböden)

Mit Farbe kann man für (fast) jeden Geschmack eine ansprechende Lösung finden.



Obergeschoss: Skizze Änderungsvorschlag (farbig) in der Plangrundlagenmontage des Bauantrags von 1984 und 1990 (Terrasse)

5. Realisierung

Als Arbeitsinstrument während der Umsetzungszeit wird dem Konzept eine Excel-Tabelle mit den vorgeschlagenen Maßnahmen / Projekten zur besseren Übersicht beigelegt.

Weitergehende Hinweise zur Realisierung wurden auf den folgenden 2 Seiten in diese Endfassung des Konzepts eingearbeitet, nachdem der Entwurf auf den drei Ebenen - Öffentlichkeit, Politik & Verwaltung - und mit der Verfasserin diskutiert wurde.

Ergebnis der Bürgerversammlung am 22.11.2017 und der 25. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung am 23.11.2017

Bei der Bürgerversammlung im Petrus-Canisius-Haus kamen lediglich 12 Bürgerinnen und Bürger neben dem Leiter der Abteilung Stadtplanung als Vertreter der Stadt zusammen.

Inhaltlich hoben die Bürgerinnen und Bürger und die Vertreterinnen und Vertreter des Ausschusses folgende Punkte als besonders wichtig hervor:

- Mehr Aufenthaltsqualität für Bürger in dem Grünanlagenkomplex Marienpark, Friedhof, Kreuzweg, Sitzbänke, WC-Anlagen, Wegeoberflächen siehe Kap. 4.10 sowie 4.1 & 4.16. Aufenthaltsqualität ist ein Aspekt der Barrierefreiheit, da z. B. Menschen mit kognitiver oder psychischer Behinderung unwirtliche Orte meiden.
- Beim Thema "Toiletten" sprach man sich für den Ausbau von bewirtschafteten Toilettenanlagen aus. Die positiven Auswirkungen auf Sauberkeit und Akzeptanz durch den Einsatz einer Toilettenfrau in der Anlage am Johannes-Stalenus-Platz macht deutlich, dass dies der richtige Weg ist. Siehe Kapitel 4.14.
- Die Beleuchtungssituation der Straßen & Plätze sollte besondere Beachtung hinsichtlich der Sicherheit finden. Siehe Kapitel 4.15.

Um die vielfältigen Aspekte der Barrierefreiheit bei den in der Stadtentwicklung anstehenden Baumaßnahmen auch zu realisieren, sind folgende Maßnahmen geeignet:

- Die Sensibilisierung, die durch dieses Konzept & besonders auch durch den Stadtrundgang am 6. Oktober 2017 erreicht wurde, sollte mittels regelmäßiger Veranstaltungen fortgeführt werden. Insbesondere Entscheidungsträgerin-

nen und Entscheidungsträger profitieren bei ihren Planungen von einem realitätsnahen Nachempfinden der Bedingungen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind.

- Dieses Fachkonzept "Komfort & Sicherheit für Alle" soll den Planungsbüros, Bauherrn oder Fachabteilungen, die Projekte mit Bedeutung für die Öffentlichkeit angehen, so früh als möglich an die Hand gegeben werden.
- Bei der Ausschreibung und Auftragsvergabe von Planungsleistungen sollte ein qualifizierter Fachbeitrag "Barrierefreiheit" vertraglich festgeschrieben werden. Hierbei handelt es sich um eine ganzheitliche Betrachtung des barrierefreien Bauens in textlicher und zeichnerischer Form. Anwendung findet die Forderung eines "Konzept barrierefrei" bereits in Hessen mit dem BVErl. vom August 2012, in Berlin mit der Anweisung Bau (Abau) vom Dezember 2012 sowie für Baumaßnahmen des Bundes seit 2014. (*Quelle: "2. Fachtagung barrierefrei planen & bauen", Verlag Rudolf Müller, Köln 19.10.2017*)
- Bei der Ausschreibung und Auftragsvergabe von Baumaßnahmen und Bauüberwachung sollte eine barrierefreie Baustellenabsicherung und Notwegführung vertraglich mit dem zusätzlichen Verweis auf die aktuellen Normen zur Barrierefreiheit (DIN 18040 u.a.) festgeschrieben werden.

Mit der Einrichtung eines Behindertenbeirats, in dem Vertreterinnen und Vertreter aus allen verschiedenen Betroffenheitsgruppen zusammenarbeiten, kann eine Instanz geschaffen werden, die fachübergreifend und öffentlich anerkannt die Thematik Barrierefreiheit lebendig hält.

Im Ausschuss wurde folgender Beschluss einstimmig gefasst:

"Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung nimmt das Fachkonzept „Komfort und Sicherheit für alle“ in der Fassung vom September 2017 zustimmend zur Kenntnis. Die Ergebnisse des Konzeptes sollen bei zukünftigen Planungen im Rahmen des Möglichen berücksichtigt werden. Über darüber hinausgehende Maßnahmen zur Verbesserung der Situation behinderter Menschen, die nicht im Zusammenhang mit Umbaumaßnahmen stehen, ist im Einzelfall zu entscheiden."



Selbst eine normgerechte Rampe mit 6 % Steigung auf 6 m Länge ist eine sportliche Herausforderung.



Zu niedrige Handläufe und vorstehende Hindernisse in Kopfhöhe machen insbesondere Sehbehinderten & Blinden zu schaffen.

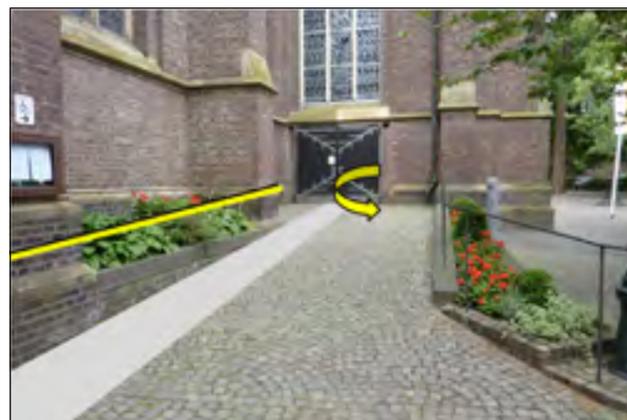
Impressionen des Stadtrundgangs "Den Barrieren auf der Spur" am 6.10.2017



Bei der Querung von Straßen oder Bahnübergängen steigt der Adrenalinspiegel bei Menschen mit Behinderung deutlich an: Kommt man unfallfrei auf die andere Seite?



Fachliche Erläuterungen während des Rundgangs untermauern die Erlebniseindrücke.



Eine Erkenntnis des Rundgangs: Der barrierefreie Zugang zur Basilika wäre perfekt, wenn man den Handlauf auf die linke Seite verlagern würde und daran entlang einen gut berollbaren Weg anlegt, der direkt auf die sich selbständig öffnende Eingangstüre zuläuft.

5.1 Projektliste

Ort	Nr.	Maßnahme	Kapitel	Normverweis
Gesamte Innenstadt	1	Entrümpelung der vorhandenen Wegweiser für Fußgänger	4.2	DIN 18040-3 (6.2)
	2	Neues barrierefreies Beschilderungskonzept für Fußgänger erstellen	4.2	DIN 18040-3 (6.2); DIN 32975; VDI 6008; DIN 66079-2; -4 & -5
	3	Lichtstarke blendfreie Straßen- & Platzbeleuchtung	4.15	DIN 32975 (4.2.3); ASR A3.4 (6)
	4	Reichlich Sitzgelegenheiten	4.1, 4.4, 4.6, 4.7, 4.9, 4.10, 4.17	DIN 18040-3 (6)
	5	Reichlich Möglichkeiten zur WC-Nutzung (auch Behinderten-WCs) schaffen	4.14	DIN 18040-1
	6	Einheitliche & allgemeinverständliche Straßengestaltung	4.1, 4.2, 4.4, 4.7, 4.8	DIN 18040-3; VDI 6008
	7	Gehwegabsenkungen (die keine ausgewiesenen Querungsstellen sind) durch helle Bordsteine visuell von der anderen Straßenseite aus erkennbar machen.		
	8	Wohnungs(um)bau für Senioren & Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen unterstützen	2.5 & 4.17	DIN 77800
	9	Arbeitsplätze für Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen bzw. deren Suche unterstützen	2.5 & 4.17	
Fußgängerzonen / Verkehrsberuhigte Bereiche rund um den Kapellenplatz	10	Durchgängige ebene, fugenarme Geh- & Fahrzonen	4.4	DIN 18040-3 (5.2)
	11	Bequeme, seniorenrechtliche Sitzbänke	4.4	DIN 18040-3 (6)
	12	Fahrradparkplätze	4.4	DIN 32984 (5.8)
	13	Stufenlose, optisch und taktil kontrastreiche Gebäudezugänge	4.4	DIN 32984
	14	Herstellen eines hindernisfreien Leitsystems für Blinde / Sehbehinderte	4.4 & 4.2	DIN 32984
	15	Straßenmöblierung optisch & taktil wahrnehmbar markieren	4.4	DIN 18040-3 (6); DIN 32984 (5.8)
Kreuzung Hauptstraße / Annastraße / Willibrodstraße	16	Markierung der Überfahrt für Fahrzeuge und Warnung der Fußgänger	4.4	DIN 32984 (5.3.8)

Ort	Nr.	Maßnahme	Kapitel	Normverweis
Annastraße zwischen Busmannstraße & Hauptstraße	17	Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich mit Blindenleitsystem als Verbindung zwischen Peter-Plümpe-Platz, Rathaus, Polizei, Bushaltestelle, Parkplatz, den Geschäftsstraßen und dem Kapellenplatz	4.4	DIN 18040-3 (5.2); DIN 32984
Kapellenplatz	18	Durchgängige ebene, fugenarme Gehzonen zwischen den Kapellen/Kirchen und den einmündenden Straßen, die optisch & taktil erkennbar sind	4.5	DIN 18040-3
	19	Kerzenständer & -kaufboxen, die für Rollstuhlfahrer erreichbar sind	4.5	DIN 18040-3 (6.1)
	20	Blendfreie Objektbeleuchtung	4.15	ASR A3.4 (6)
	21	Stufenmarkierungen & Handläufe	4.12	DIN 18040-3 (5.4)
	22	Rampen für Gastronomie & Geschäfte	4.12	DIN 18040-3 (5.4); DIN 18040-1 (4.3)
Forum Pax Christi	23	Blindenleitsystem	4.5, 4.4	DIN 18040-1 (4)
	24	Geländer an den "Rampen"	4.5	DIN 18040-1 (4.3)
Peter-Plümpe-Platz	25	Ausreichend (Pilger)Bushaltestellen mit Einstiegshilfen anlegen	4.6	DIN 18040-3 (5.6)
	26	Sitzgruppen schwellenlos erreichbar machen	4.6, 4.1, 4.10	DIN 18040-3 (6.1)
	27	Infotafeln & Stadtplan schwellenlos erreichbar und für Blinde lesbar gestalten. Auch aus sitzender Position lesbar	4.6, 4.2	DIN 18040-3 (6.2)
Parkplätze	28	Deutliche Markierung der einzelnen Stellplätze	4.6	
	29	Überhangstopper zu Gehwegen hin anbringen	4.6	
	30	Mehr Behindertenparkplätze anbieten	4.6	DIN 18040-3 (5.5)
	31	Angebot von Parkplätzen mit Komfortbreite	4.6	
	32	Durchgänge für Fußgänger (mit und ohne Rollen) schaffen	4.6	
Marktstraße	33	Überweg zum Peter-Plümpe-Platz komplett barrierefrei anlegen	4.8	DIN 18040-3 (5.3)
	34	Blindenleitsystem bis zum Rathaus durchführen (Lückenschluss)	4.1, 4.2, 4.4	DIN 18040-3; DIN 32984; H BVA

Ort	Nr.	Maßnahme	Kapitel	Normverweis
Bury-St.-Edmund-Straße	35	Fußgänger- & Blindenleitsystem zwischen Bühnenhaus, Bürgerbegegnungsstätte, Roermonder Platz, Marktstraße und Römerstraße	4.1, 4.2	DIN 18040-3; DIN 32984; H BVA
Durchgang zum Roermonder Platz	36	Fahrradparker anbringen	4.7	
	37	Verbot von Werbeaufstellern		DIN 32984 (5.8)
Bahnstraße zwischen Am Bahnhof & Roermonder Platz	38	Beseitigung der optischen "Felder" im Gehwegbereich, die irrtümlich als Parkplätze wahrgenommen werden	4.7	
	39	Nur Kurzzeit-Parken (max. 20 Min.) erlauben		
Roermonder Platz	40	Nachrüsten mit einem Blindenleitsystem	4.7	DIN 18040-3 (5.2); DIN 32984; H BVA
	41	Sitzbänke aufstellen	4.7	
	42	Laubbäume als Schattenspender pflanzen	4.7	
Bahnübergänge	43	Blindenleitsystem	4.8	DIN 18040-3 (5.6.7); DIN 32984 (5.3.9); H BVA
	44	Warnlinien vor den Schranken im Gehwegbereich	4.8	DIN 32984 (5.3.9); H BVA
	45	Verbreiterung der Gehzonen & Anschluss an Gehwege	4.8	H BVA
	46	Verlängerung der akustischen Warnsignale	4.8	H BVA
Fußgängerüberwege mit Lichtsignalanlagen	47	Lückenlose Ausstattung mit Zusatzeinrichtungen für Blinde (Akustik & Vibration)	4.8	DIN 18040-3 (5.3.3); DIN 32981
Zunächst Hubertusstr. / Amsterdamer Str.	48	Verlängerungsmöglichkeit der Grünphasen für größere Gruppen	4.8, 4.1	DIN 18040-3 (5.3.3); DIN 32981
Kreuzungen und Fußgängerüberwege an den klassifizierten Straßen	49	Weißer Rippen- & Noppenmarkierungen auf allen Seiten der Kreuzungen. Getrennte Übergänge für Blinde und Rollstuhlfahrer	4.8, 4.4	DIN 18040-3 (5.3); DIN 32984

Ort	Nr.	Maßnahme	Kapitel	Normverweis
Bahnhof	50	Blindenleitstreifen korrigieren	4.6	DIN 32984 (5.8.3)
	51	Blindenleitsystem vom Gleis zu den Bushaltestellen	4.2	DIN 32984
	52	Bushaltestellen mit Blindenleitsystem, Bänken & Fahrplanstelen od. Tafeln versehen	4.6	
	53	Sicherer durchgängiger Gleiswechsel über Am Bahnhof-Bahnstraße-Ladestraße als Alternative zur Rampenanlage	4.8	DIN 32984 (5.9)
	54	Eingangspodest vor dem Bahnhofsgebäude mit Kontrasten versehen.	4.12	DIN 32984 (5.7)
	55	Fahrradparkhaus von den Haupteinfallstraßen bzw. Hauptradrouten anschildern	4.2	
Bahnstraße/Klever Straße bis Twistedener Straße/Kroatensstraße	56	Durchgängiger, hindernisfreier Gehweg (Innenstadtseite) mit einheitlichem ebenem, fugenarmen Belag ausbauen. Getrennte Querungen an den einmündenden Straßen	4.1	DIN 18040-3 (5.1 & 5.3)
Verkehr Innenstadt	57	Erschließung mit barrierearmen e-Taxen / Pendelverkehr zwischen Bahnhof, Busparken, Peter-Plümpe-Platz & Kapellenplatz	4.16	
	58	Sperrung für Fahrzeuge über 3,5 t		
	59	Anlieferung per e-Transporter (s. Post)		
Stadtrand	60	Umladezentrum von Groß-LKW auf e-Transporter		
Gesamte Ortslage Kevelaer	61	Pilotprojekt "Tempo 40 auf allen Straßen" ausgenommen der verkehrsberuhigten Bereiche mit Schritttempo		

Ort	Nr.	Maßnahme	Kapitel	Normverweis
Mechelner Platz	62	Spielplatz mit barrierefreien kontrastreichen Spielgeräten	4.9	DIN 18040-3 (6 & 7); DIN 18034; DIN 33942
	63	Blindenleitsystem	4.9	DIN 18040-3 (6 & 7); DIN 18034; DIN 33942
	64	Warnmarkierungen zwischen Geh- & Fahrzonen	4.9	DIN 18040-3 (6 & 7); DIN 18034; DIN 33942
	65	Sitzbänke aufstellen	4.9	DIN 18040-3 (6 & 7); DIN 18034; DIN 33942
	66	Laubbäume als Schattenspender pflanzen	4.9	
Spielplätze	67	Spielgeräte kontrastreich gestalten	4.9	DIN 18040-3 (6 & 7); DIN 18034; DIN 33942
	68	Zugänge barrierefrei auch für Rollstuhlfahrer und Blinde mit Langstock umrüsten	4.9	DIN 18040-3 (6 & 7); DIN 18034; DIN 33942
	69	Wege zwischen Eingang und Sitzbänken rollstuhlgeeignet und für Blinde / Sehbehinderte auffindbar	4.9	DIN 18040-3 (6 & 7); DIN 18034; DIN 33942
	70	Ausreichend Sitzbänke & Abfallkörbe aufstellen	4.9	DIN 18040-3 (6 & 7); DIN 18034; DIN 33942
	71	Schattenspendende Laubbäume für Spiel- & Sitzbereiche	4.9	
Marienpark & Friedhof	72	Wegebefestigungen (auch die Wassergebundenen Decken) für Rollstühle & Rollatoren geeignet ausbauen	4.10	DIN 18040-3 (7)
	73	Blindenleitsystem in Kombination mit den Beeteinfassungen und Rinnsteinen anlegen	4.10	DIN 18040-3 (7)
	74	Mehr Sitzbänke (mit Rücken- & Armlehnen)	4.10	DIN 18040-3 (7)
Nahe zu den Eingängen (Parkplätzen)	75	Täglich offene WC-Anlagen mit Behinderten-WC	4.14	DIN 18040-3 (7)
Parkplatz Römerstraße	76	Laubbäume als Schattenspender pflanzen	4.6	
	77	Behindertenparkplätze ausweisen & markieren	4.6	DIN 18040-3 (5.5)

Ort	Nr.	Maßnahme	Kapitel	Normverweis
Geschäfte & Gastronomie	78	Blendfreie Werbung / Beschriftung, insbesondere Glastüren	4.12	DIN 32975 (4.5); DIN 18040-1 (4.3.3); DIN 32984 (6)
	79	Blendfreie Beleuchtung	4.15	ASR A3.4 (4 & 5)
	80	Stufenmarkierungen & Handläufe	4.12	DIN 18040-1 (4.3.6); DIN 32984 (6)
	81	Rampen / Aufzüge	4.12	DIN 18040-1 (4.3.6); DIN 32984 (6)
	82	Speisekarten für Sehbehinderte lesbar	4.11	DIN 1450
	83	Unentgeltliche (ggf. gegen Spende) Toilettenbenutzung ohne Verzehrzwang, Behindertentoiletten einbauen	4.14	
	84	Sitzgelegenheiten (Ausruhen) und Wasserspender		
Rathaus	85	Empfangstresen für Rollstuhlfahrer nutzbar machen	4.12	DIN 18040-1 (4.6); DIN 32984 (6)
	86	Blendfreie Wegweisung & Raumbeschriftung	4.12, 4.2	DIN 18040-1 (4.3 & 4.4); DIN 32984 (6)
	87	Wegweiser zu den WCs vom Haupteingang & dem Lift aus erkennbar	4.12, 4.2	DIN 18040-1 (4.3 & 4.4); DIN 32984 (6)
	88	Stufenmarkierung der Treppe	4.12	DIN 18040-1 (4.3.6); DIN 32984 (6)
Ratssaal	89	Induktionsanlage	4.12	DIN 18040-1 (5.2.2); DIN 32984 (6)
Völkerkundemuseum	90	Eingang optisch & taktil erkennbar machen	4.9, 4.12	DIN 18040-1 (4.2); DIN 32984 (6)
	91	Tresen barrierefrei ausstatten	4.12	DIN 18040-1 (4.6); DIN 32984 (6)
	92	WC-Anlagen mit Kontrasten versehen	4.14	DIN 18040-1 (4.4); DIN 32984 (6); DIN 66079-2 & -4
	93	Treppenstufen markieren & Handläufe verlängern	4.12	DIN 18040-1 (4.3.6); DIN 32984 (6)
Bühnenhaus & Bürgerbegegnungsstätte sowie andere öffentliche Gebäude	94	Kontraste an Treppen, Türen & WCs herstellen	4.12, 4.14	DIN 18040-1 (4.3 & 4.4); DIN 32984 (6)
	95	Automatische oder menschliche Türöffner	4.12, 4.17	DIN 18040-1 (4.3.3); DIN 32984 (6)
	96	Glastüren blendfrei markieren	4.12	DIN 32975 (4.5); DIN 18040-1 (4.3.3); DIN 32984 (6)
	97	Induktionsschleifen verlegen	4.12	DIN 18040-1 (5.2.2); DIN 32984 (6)
	98	Mobile Induktionsanlage zulegen	4.12	DIN 18040-1 (5.2.2); DIN 32984 (6)

Ort	Nr.	Maßnahme	Kapitel	Normverweis
Baustellen	99	Bei allen Verträgen mit Bauunternehmungen zu jeder Zeit eine barrierefreie Baustellenabsicherung verlangen	4.3	DIN 18040-3; ASR A3.4 (8)
	100	Regelmäßige Überprüfung der barrierefreien Baustellenabsicherung	4.3	ASR A3.4 (7)
Hotels / Pensionen	101	Angebote an barrierefreien /-armen Zimmern erhöhen	4.16	
	102	Beratungsangebote und Signetvergabe fördern	4.16	
Internetportale bzgl. Touristik & Wallfahrt	103	Keine Übernachtungsangebote nach Selbsteinschätzung der Anbieter als "barrierefrei" oder "rollstuhlgeeignet" angeben	4.16	
	104	Auf barrierefreie Angebote / Hilfen hinweisen & Kontaktdaten bereitstellen	4.16	
	105	Portale barrierefrei programmieren bzw. verbessern und pflegen	4.16	BITV 2.0
Internet	106	Stadtplan zur Barrierefreiheit erstellen. Digital & Gedruckt	4.16	
Touristik	107	Regelmäßige barrierefreie Stadtführungen	4.16	
Soziale Infrastruktur / Sensibilisierung	108	Ausbilden von "Hindernislotsen" / "Inklusionshelfern"	2.5, 4.3, 4.12, 4.17	
	109	Einstellen von "Hindernislotsen" / "Inklusionshelfern"	4.17	
	110	Kulturarbeit, Filmfestival	4.13	
	111	Stadtbegehungen, Behinderungserfahrungen für Nichtbehinderte	5	
Gestaltungssatzung	112	Regelungen einfügen, die die Anlage von Rampen & Aufzügen sowie die im Zugangsbereich erforderlichen Kontraste zur barrierefreien Erschließung ermöglichen	4.5	DIN 18040-1 (4.2.3), DIN 32975
Sondernutzungssatzung	113	Änderung der Sondernutzungssatzung, so dass die Belange zur Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Insbesondere in all den Punkten die sich auf den frei zu haltenden Raumbedarf beziehen. Generelles Verbot von Werbeaufstellern (Kundenstopperrn)	4.5	DIN 18040-3; DIN 32984 (5.8)

6. Quellenhinweise & Grundlagen

6.1 Gesetze und Verordnungen

GRUNDGESETZ für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (BGBl. S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23.12.2014 (BGBl. I S. 2438)

BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ, BGG NRW vom 16. Dezember 2003

Gesetz zur WEITERENTWICKLUNG DES BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSRECHTS, 19. Juli 2016

UN – BEHINDERTENRECHTSKONVENTION: „Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“, Menschenrechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, das am 13. Dezember 2006 von der Generalversammlung der Vereinten Nationen beschlossen wurde und am 3. Mai 2008 in Kraft getreten ist.

BAUGESETZBUCH in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722) geändert worden ist

BAUORDNUNG für das Land NordrheinWestfalen (Landesbauordnung – BauO NRW) 15. Dezember 2016: Gesetz und Verordnungsblatt (GV. NRW) Ausgabe 2016 Nr. 45 vom 28.12.2016 Seite 1161 bis 1194

Zusammenfassung – Neue Bauordnung NRW, Wesentliche Änderungen in Sachen Barrierefreiheit: <http://www.barriere-frei-planen.de/neue-bauordnung-nrw/>

Niederschrift über die Dienstbesprechung mit den Bauaufsichtsbehörden im Januar und Februar 2011, TOP 6: BAUORDNUNGSRECHT, § 55 BARRIEREFREIHEIT

STRASSENVERKEHRSORDNUNG vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 16. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2938) geändert worden ist

STRASSEN UND WEGEGESETZ des Landes NordrheinWestfalen (StrWG NRW), Bekanntmachung der Neufassung Vom 23. September 1995

EISENBAHNKREUZUNGSGESETZ in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), das zuletzt durch Artikel 462 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist

Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der ZUGÄNGLICHKEIT DES EISENBAHNSYSTEMS der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

MUSTERVERORDNUNG ÜBER DEN BAU UND BETRIEB VON VERSAMMLUNGSSTÄTTEN (Muster-Versammlungsstättenverordnung – MVStättV, Fassung Juni 2005*), zuletzt geändert durch Beschluss der Fachkommission Bauaufsicht vom Februar 2010
Verordnung über den Bau und Betrieb von Versammlungsstätten und Beherbergungsstätten Vom 20. September 2002 (Versammlungsstättenverordnung VStättVO) und erste Verordnung zur Änderung der Versammlungsstättenverordnung vom 14. November 2006

BARRIEREFREIE-INFORMATIONSTECHNIK-VERORDNUNG (BITV 2.0) vom 12. September 2011 (BGBl. I S. 1843), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 25. November 2016 (BGBl. I S. 2659) geändert worden ist

VERORDNUNG ÜBER ARBEITSSTÄTTEN (Arbeitsstättenverordnung - ArbStättV) vom 12. August 2004 (BGBl. I S. 2179), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2681) geändert worden ist

MINISTERIALERLASS zum Merkblatt über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur VERKEHRSSICHERUNG VON ARBEITSSTELLEN AN STRASSEN (MVAS 1999), geändert 1.1.2010

6.2 Normen und Richtlinien

DIN 18040-1, Oktober 2010, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude

DIN 18040-2, September 2011, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 2: Wohnungen

DIN 18040-3, Dezember 2014, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

Arbeitshilfe zur DIN 18040, Ausgabe NRW, © Verlagsgesellschaft Rudolf Müller GmbH & Co. KG 2015

DIN 32984, Oktober 2011, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

DIN 32975, Dezember 2009, Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung

DIN 32981, November 2002, Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA)

DIN 18034, September 2012, Spielplätze und Freiräume

DIN 77800, September 2006, Qualitätsanforderungen an Anbieter der Wohnform „Betreutes Wohnen für ältere Menschen“

DIN 66079-2, Februar 1998, Graphische Symbole zur Information der Öffentlichkeit - Teil 2: Entwicklung von graphischen Symbolen und Grundsätze für ihre Anwendung

DIN 66079-4, Februar 1998, Graphische Symbole zur Information der Öffentlichkeit - Teil 4: Graphische Symbole für Behinderte

DIN 66079-5, Februar 1998, Graphische Symbole zur Information der Öffentlichkeit - Teil 5: Verkehrstechnische Orientierungshinweise

DIN 1450, Juli 1993, Schriften - Leserlichkeit

DIN 4844-1, Mai 2005, Graphische Symbole, Sicherheitsfarben und Sicherheitszeichen - Teil 1: Gestaltungsgrundlagen für Sicherheitszeichen zur Anwendung in Arbeitsstätten und in öffentlichen Bereichen

DIN 4844-2, Februar 2001, Sicherheitskennzeichnung - Teil 2: Darstellung von Sicherheitszeichen

DIN 4844-3, September 2003, Sicherheitskennzeichnung - Teil 3: Flucht- und Rettungspläne

VDI-RICHTLINIE 6008 Blatt 1, Dezember 2012, Barrierefreie Lebensräume

VDI-RICHTLINIE 6000 Blatt 1, Februar 2008, Ausstattung von und mit Sanitärräumen Wohnungen

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) Ausgabe 2011, FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) Ausgabe 2006, FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 95)

Technische Regeln für Arbeitsstätten - BELEUCHTUNG - (ASR A3.4), April 2011, zuletzt geänd. 2014

KfW: Technische Mindestanforderungen für die Förderprogramme „BARRIEREARME STADT (233 & 234)“, Stand 7/2015

6.3 Planungshilfen und Literatur

direkt 56, 2001, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Computergestützte Erfassung und Bewertung von Barrieren, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Verbesserungen von visuellen Informationen im öffentlichen Raum, Handbuch für Planer und Praktiker, Bundesministerium für Gesundheit, Bonn 1996

Barrierefreiheit in historischen Stadt- und Ortskernen - Teilhabe für Alle!, Susanne Fritzsche, Jörg Heimeshoff (Hrsg.), Dokumentation der Fachtagung am 17.8.2006 in Kempen / Niederrhein, Arbeitsgemeinschaft Historische Stadt- und Ortskerne in NRW

Barrierefrei - und jeder weiß, wo es lang geht!, Pro Retina Deutschland e. V. Selbsthilfevereinigung von Menschen mit Netzhautdegenerationen, Juni 2016, 3. aktualisierte Auflage

Kontrastreiche Gestaltung öffentlich zugänglicher Gebäude, Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV), 1. Auflage 2016, www.dbsv.org

Leitfaden für eine für blinde und sehbehinderte Besucher barrierefreie Gestaltung von Museen und Ausstellungen, (Stand: 21. September 2008), Koordinierungsstelle Tourismus im Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.

Call for graphical Symbols! - Eine Berliner Initiative im Rahmen von EURO CITIES - Barrierfree City for All, März 2012, Dipl. - Ing. Ellen Müller

Der rote Faden - Signalistik als Informationsarchitektur, Joachim Kubowitz in: Architektur und Gestaltung trifft Psychiatrie, L. Hofrichter, M. Köhne (Hrsg.), 2014, www.ouinfo.de

Anforderungen an einen barrierefreien Lebensraum für Menschen mit Handreichung Quartiersentwicklung, Praktische Umsetzung sozialräumlicher Ansätze in der Altenhilfe, Thorsten Mehnert & Ursula Kremer-Pleiß, Kuratorium Deutsche Altenhilfe, Köln 2016

Hörbehinderungen, Vortrag auf der Weiterbildungsveranstaltung "ZIELPUNKT barrierefrei planen und bauen" auf der bautec2008 in Berlin am 20. Februar 2008 von Dr. Hannes Seidler, www.akustik-seidler.de

Barrierefreiheit im Straßenraum, Leitfaden 2012, Straßen NRW

Universales Barrierefreies Bauen, Leitfaden Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, 6. aktualisierte Auflage im Juni 2014

Leitfaden Barrierefreies Bauen - Hinweise zum inklusiven Planen von Baumaßnahmen des Bundes, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), 3. Auflage Februar 2016, www.bmub.bund.de

Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen, Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS), 2. Auflage Februar 2009

Gestaltungsstandards zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mobilitätsbehinderter Menschen, Landeshauptstadt Düsseldorf - Amt für Verkehrsmanagement, 3. Fortschreibung August 2013

Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Deutscher Behindertenrat (DBR), 2013, www.deutscher-behindertenrat.de

Reisen für Alle - Prüfsystem zur Barrierefreiheit Version 2.0, Deutsches Seminar für Tourismus (DSFT) Berlin e.V., Juni 2016, gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, www.deutschland-barrierefrei-erleben.de, www.dsft-berlin.de

Leitfaden Bürgerbeteiligung barrierefrei erfolgreich, erstellt im Rahmen des Projektes Bürgerbeteiligung online barrierefrei erfolgreich im Auftrag des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales von Stiftung Digitale Chancen und Institut für Informationsmanagement Bremen, 2011, www.netzwerk-buergerbeteiligung.de/

Barrierefreiheit in Kevelaer - Ergebnispräsentation der Erkundung des Umfeldes „Hotel Kloostergarten“ auf Barrierefreiheit vom 14.6.2011, DUNITAL e. V. Bonn, Auftraggeber Caritasverband Geldern - Kevelaer e. V.

Integriertes städtebauliches Handlungskonzept für die Innenstadt von Kevelaer, StadtUmBau GmbH im Auftrag der Stadt Kevelaer, 2015

6.4 Internet

Allgemeines

<http://www.barriere-frei-planen.de>

<http://nullbarriere.de>

<http://www.ab-nrw.de>

<http://www.lbb.nrw.de>

<http://www.lebenshilfe-geldern.de>

<https://www.kevelaer.de/de/vereine/behinderten-sportgemeinschaft-kevelaer/>

Blinde & Sehbehinderte

<http://www.dbsv.org>

<http://www.pro-retina.de/>

<http://www.pro-retina.de/netzhauterkrankungen/usher-syndrom/arbeitskreis>

<http://www.blindlinks.net/>

<http://www.leserlich.info>

Hörbehinderte

<https://hoerbehindertenselbsthilfe.de/>

<http://www.humantechnik.com>

Wallfahrt & Tourismus

<http://www.reisen-fuer-alle.de>

<http://www.natko.de/>

<http://www.nowato.com/komposttoilettenverkauf/#Kz>

<http://www.die-nette-toilette.de>

<https://www.postauto.ch/de/smartshuttle-testbetrieb-sitten>

<https://www.ballonfahrt.org/ratgeber/ballonfahrt-fuer-rollstuhlfahrer/>

<https://wheelmap.org>

<http://www.guide4blind.de>

Straßen & Wege

<http://www.mobilitaet-verkehr.de/>

<http://www.geh-recht.de/barrierefreiheit>

<http://www.agfs-nrw.de/>

<http://www.rsa-95.de/index.htm>

[https://de.wikipedia.org/wiki/Bahn%C3%BCbergang_\(Deutschland\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahn%C3%BCbergang_(Deutschland))

<https://www.hs-augsburg.de/Informatik/Ampel-Pilot.html>

http://www.medizin.uni-tuebingen.de/Presse_Aktuell/Pressemeldungen/2017_07_20-port-10011-p-247495.html

Sonstiges

<http://handicap-im-film.de>