



Antwort zur Anfrage Nr. 1621/2020 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend **Wegfall von taktilen Bodenleitsystemen bei Baumaßnahmen (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Inwieweit wird die Planung von taktilen Bodenleitsystemen bei Baumaßnahmen berücksichtigt?

Bei der Planung der genannten Projekte wurden taktile Bodenelemente erstmalig berücksichtigt. Grundsätzlich gilt: „Weniger ist mehr“, um eine Informationsflut bzw. auch widersprüchliche Informationen zu vermeiden. Die Gestaltungselemente und die Einsatzmöglichkeiten sind in den Datenblättern für Barrierefreiheit der Stadt Mainz und den gängigen DIN erklärt und auch in einem Flyer kurz erläutert, siehe www.mainz.de/barrierefrei. Der klare Focus liegt dabei auf Gefahrenstellen (Querungen, Treppenanlagen) und auf die Auffindbarkeit wichtiger Einrichtungen (z.B. ÖPNV-Haltestellen, Aufzüge, Eingänge öffentlicher Gebäude). In der Regel bieten innere Leitlinie (Hauswand) und äußere Leitlinie (Bordsteinkante) das Grundsystem der Orientierung. An den Querstraßen z.B. parallel zur Gr. Langgasse und Boppstraße wurden/werden sog. ungesicherte Querungsstellen eingerichtet. Diese enthalten voneinander getrennte Elemente (Richtungsfelder) für eine verbesserte Orientierung.

2. Warum wurde z.B. in der Bahnhofstraße und in der Großen Langgasse darauf verzichtet?

Siehe 1. Die taktilen Elemente wurden in den relevanten Bereichen eingebaut und mit den Behindertenvertretungen entsprechend abgestimmt.

3. Wie können die Straßen, in denen das Leitsystem weggefallen ist, für blinde Menschen sicherer gestaltet werden?

Vorab: In allen genannten Projekten gab es vor dem Umbau KEIN taktiles Leitsystem, es kann also nichts „weggefallen“ sein. Gegenüber vorher wurde durch die verringerte Fahrbahnbreite, durch eine verminderte Geschwindigkeit (Tempo 20/30) und geringere Verkehrsmengen eine verbesserte akustischen Ortung der Fahrzeuge und damit gefahrenarme Querung erreicht. Punktgenaue gesicherte Querungen sind für Blinde und Sehbehinderte dennoch essentiell und erleichtern darüber hinaus die Orientierung. Genau aus diesem Grund wurden diese zusätzlich geschaffen, obwohl sie bei Tempo 20/30, Mittelinsel, Querungstreifen) normalerweise nicht Vorgesehen werden.

4. Wie soll eine sichere Querung für sehbehinderte Menschen in der Großen Langgasse und der Boppstraße gewährleistet werden?

Bei der Umgestaltung der genannten Maßnahmen wurde darauf geachtet, dass neben den barrierefrei umgestalteten Lichtsignalquerungen (hier Kaiserstraße, Große Bleiche/Umbach Ludwigstraße) weitere gesicherte Querung durch Fußgängerüberwege realisiert wurden/werden. Diese wurden/werden mit taktilen Elementen versehen, die vorher nicht vorhanden waren.

Die Lichtsignalanlagen wurden darüber hinaus durch akustische Signale für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet. Die Abstimmung erfolgte gemeinsam mit den Behindertenvertretungen (Behindertenbeauftragter, Quartalsgespräch, Behindertenbeirat) und ist somit selbstverständlich mit den Betroffenen abgestimmt.

Mainz, 17.09.2020

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete