

## **Vertreter\*innen der Behindertenorganisationen und -selbsthilfegruppen in der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik**

Vorsitzende

Frau Oberbürgermeisterin Reker

Geschäftsführung

Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik

### **Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik - Sitzung am 20.09.2021**

#### **Anfrage**

**des Vertreter\*innen der Behindertenorganisationen und -selbsthilfegruppen in der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik Paul Intveen  
hier: ungesicherte Querungsstellen von Straßen im Stadtgebiet Köln**

1. Wie viele ungesicherte Querungsstellen gibt es im Kölner Stadtgebiet?
2. Wie beurteilt die Verwaltung diese ungesicherten Querungsstellen im Hinblick auf Barrierefreiheit, Sicherheit und Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer?
3. Welche Bushaltestellen verfügen nicht über gesicherte Querungen  
- zu anderen Verkehrssystemen wie Stadtbahnen oder Anschlüssen an die Deutsche Bahn  
-die gegenüberliegende Straßenseite?
4. Wie viele Wanderwege stoßen auf eine ungesicherte Querung, obwohl der Wanderweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite weiterführt?
5. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, ungesicherte Querungen in gesicherte umzubauen und fehlende gesicherte Querungen an Bushaltestellen zu installieren?

#### **Begründung**

Im Stadtgebiet von Köln werden verschiedene Lösungen eingesetzt, um Fußgängern und Radfahrern Querungsmöglichkeiten von Straßen anzubieten.

- gesichert mit Lichtsignalanlage mit blindengerechter Signalisierung oder Zebrastreifen
- ungesichert ohne Ampel, ohne Zebrastreifen, mit und ohne Mittelinsel zwischen den Fahrstreifen

Gesicherte Querungsstellen sind zur Erhöhung der Sicherheit und Verlangsamung des Verkehrs durch ihre Ausstattung und entsprechend starke Verankerung in der Straßenverkehrsordnung offensichtlich besser geeignet.

Für Verkehrsteilnehmer, die die Fahrbahn nutzen, gibt es keine gesetzliche Pflicht, an ungesicherten Querungsstellen zu halten, wenn erkennbar ist, dass eine Person dort die Fahrbahn queren will. Nutzer dieser Querungen müssen also in der Lage sein, durch visuelle Kontaktaufnahme mit Straßennutzern zu klären, ob sie halten werden. Außerdem müssen sie Geschwindigkeiten und sich ergebende Zeiträume für eine sichere Querung der Fahrbahn beurteilen können.

Menschen mit einer Sehbeeinträchtigung können die ungesicherten Querungsmöglichkeiten nicht nutzen, weil sie zu den fahrenden Verkehrsteilnehmern keinen Blickkontakt aufnehmen können. Eine Entscheidung zum Betreten der Fahrbahn auf Basis von Geräuschen, also nur oder ergänzend zur eingeschränkten Sehfähigkeit, scheidet aus Sicherheitsgründen aus. (siehe auch: geräuscharme Verkehrsteilnehmer mit Elektroantrieben oder Fahrräder, Verkehrslärm des zweiten Fahrstreifens überdeckt die Geräusche der Nutzer des anderen Fahrstreifens).

Auch Kinder können diese Querungen nur unter Gefahr nutzen, weil ihr räumliches Sehen noch nicht so weit entwickelt ist, dass sie Entfernungen in Verbindung mit Schnelligkeit von Autos einschätzen können.

Die Mittelinseln sind in der Regel viel zu schmal, um Fußgängern, Nutzer von Fahrrädern, Kinderwagen, und Rollstühlen eine sichere, also ausreichend große, Aufstellfläche zu bieten - erst recht nicht für die wachsende Zahl von Lastenfahrrädern.

Auch an Bushaltestellen fehlen häufig gesicherte Querungen für einen sicheren Wechsel des Verkehrssystems oder die Fortsetzung des Weges als Fußgänger auf der gegenüberliegenden Straßenseite.

Paul Intveen

für die Vertreter\*innen der Behindertenorganisationen und -selbsthilfegruppen in der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik

Köln, 06.09.2021