

**STADT WUPPERTAL / DIE OBERBÜRGERMEISTERIN**

Bericht	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) E-Mail	Laura Wester +49 202 563 4362 laura.wester@stadt.wuppertal.de
	Datum:	09.06.2026
	Drucks.-Nr.:	VO/0700/26 öffentlich
Sitzung am Gremium		
27.10.2026 BV Barmen		Beschlussqualität
03.11.2026 Ausschuss für Verkehr		Entgegennahme o. B.
		Entgegennahme o. B.
Verbesserung der Barrierefreiheit in der Kreuzung Schönebecker Straße/Rudolfstraße		

Grund der Vorlage

Vorschlag der Verwaltung

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr und die Bezirksvertretung Barmen nehmen den Bericht zum geplanten barrierefreien Ausbau an der Kreuzung Schönebecker Straße/Rudolfstraße zu Gesamtkosten in Höhe von geschätzt ca. 50.000 € ohne Beschluss entgegen.

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Barrierefreie Mobilität bedeutet kurz und knapp, die Verkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass alle Menschen mit und ohne Behinderungen frei und selbständig ohne Einschränkungen sich im öffentlichen Raum bewegen können.

Grundsätzlich ist die Stadt Wuppertal als Straßenbaulastträger und Träger öffentlicher Belange dem Ziel verpflichtet, in Bau und Unterhalt der Verkehrsanlagen möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen (§9 StrWG NRW). Insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, [...] sind so zu gestalten, dass die Auffindbarkeit, der Zugang und die Nutzung für Menschen mit Behinderungen in der

allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich ist (§4 BGG NRW).

Barrierefreie Straßenräume bedeuten einen Komfortgewinn für alle Bürgerinnen und Bürger und stellen gleichzeitig sicher, dass die Infrastruktur für alle nutzbar ist. Die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen ist eine grundlegende Voraussetzung für die eigenständige Mobilität und die gesellschaftliche Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger. Ziel ist es mit jeder Baumaßnahme die Stadt Wuppertal barrierefreier zu machen. Wichtig sind durchgängige barrierefreie Wegeketten.

Eine eindeutige sichere Führung für mobilitätseingeschränkte Personen an Straßenquerungen ist von hoher Bedeutung. Lichtsignalanlagen stehen für hohe Sicherheit und dienen als wichtige Querungshilfe an vielbefahrenen Straßen.

Ziel ist es im Laufe der Zeit alle Lichtsignalanlagen barrierefrei auszustatten. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit der Abteilungen 104.3 Verkehrstechnik und 104.5 Verkehrsplanung gegeben.

Alte Lichtsignalanlage/Steuergeräte werden turnusmäßig erneuert oder ersetzt. Bei diesen Erneuerungen werden die Ausstattungen für die Blindenakustik (und Vibration) grundsätzlich berücksichtigt.

Aktuell gibt es im Haushalt des Ressorts 104 Straßen und Verkehr noch keine Finanzposition zum Bau der erforderlichen Bodenleitelemente und Borsteinabsenkungen.

Das Steuergerät an der Kreuzung Schönebecker Straße/Rudolfstraße wird erneuert und die Lichtsignalanlage in Gänze mit Blindenakustik ausgestattet.

Zur Ausstattung einer barrierefreien Lichtsignalanlage gehören verschiedene Elemente:

- Taktile Bodenleitsysteme (Bodenindikatoren) = Auffangstreifen (Noppen) + Sperrfeld/Richtungsfeld (Rippen)
- Akustik = Orientierungston/Pilotton und Freigabesignal
- Taktile Signalgeber (Vibration) (mittlerweile) standardmäßig zur Akustik verbaut

Taktile Bodenleitsysteme führen zu einem Überweg. Mit den neuen Standards nach DIN ist für die sehbehinderte Person direkt wahrnehmbar erkennbar, ob es sich um einen gesicherten (Lichtsignalanlage, Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)) oder einen ungesicherten Überweg handelt.

Wenn taktile Bodenleitsysteme zu einer Lichtsignalanlage führen, erwartet der sehbehinderte Mensch ein Freigabesignal. Ein Freigabesignal kann entweder in akustischer Form und/oder durch taktile Signalgeber (Vibration am Taster) erfolgen. Das Freigabesignal ist wichtig, da das Erkennen der Grünphase für den Fußgänger*in, lediglich über die Geräusche des Verkehrs, äußerst schwer zu erfassen ist.

Ausschließlich Vibration als taktiles Freigabesignal darf nur an Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h, ohne Mittelinsel, einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung und wenn die Fußgängerfurt rechtwinkelig zur Fahrbahn befindet verwendet werden.

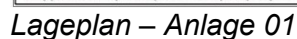
Daraus ergibt sich eine eindeutige Abhängigkeit zwischen den taktilen Bodenleitsystem und dem Freigabesignal. Wenn taktile Bodenleitsysteme eine gesicherte Querung (LSA) anzeigen, muss auch ein Freigabesignal vorhanden sein, oder ergänzt werden.

Der Orientierungston ist eine weitere Ausstattung zum Auffinden der LSA. Er gibt eine klare weitere Orientierung. Das Auffinden eines LSA-Mastes nur über den Orientierungston ist ohne Bodenleitsysteme deutlich schwieriger. An Knotenpunkten machen Überlagerungen von Geräuschen eine klare Orientierung unmöglich. Wiederum, wenn taktile Bodenleitsysteme vorhanden sind, ist der Orientierungston entbehrlich.

Daraus ergibt sich, dass taktile Bodenleitsysteme an Knotenpunkten zur Orientierung vorrangig dem Orientierungston sind.

Wenn eine Ausstattung mit Akustik vor dem Einbau taktiler Bodenleitsysteme erfolgt, ist der Orientierungston und eine Freigabesignal zur Orientierung notwendig.

Durch die Koordinierung der beiden Gewerke zur zeitgleichen Ausführung wird erreicht, dass die Baustelleneinrichtung (Baustellenampel) und Tiefbauleistungen bestmöglich zusammen genutzt werden und ein zeitoptimierter und kostengünstigerer Ausbau durchgeführt wird.



Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

X ja, positive Auswirkungen

Begründung:

Kosten und Finanzierung

Die erforderlichen Finanzmittel für den barrierefreien Ausbau in Höhe von ca. 50.000 €, stehen im Haushaltsplan 2026/2027 zur Verfügung. Hiervon wurden i. H. v. 40.000 € über die 3. Veränderungsnachweisung im Haushaltsplan 2026/2027 veranschlagt (VO/0243/26 i. V. m. VO/0542/26_Neuf.). Die weiteren 10.000 € werden durch die jährliche Pauschale für den Um- und Ausbau Fußgängerverkehr finanziert.

Bei einer voraussichtlichen Nutzungsdauer von 20 Jahren sind jährliche Abschreibungen in Höhe von ca. 2.500 Euro zu erwarten.

Zeitplan

Die vorliegende Maßnahme wurde mit den Vertretern des Beirates der Menschen mit Behinderungen und der Behindertenbeauftragten im „Arbeitskreis barrierefreie Mobilität“ abgestimmt.

Die Maßnahme wird in der zweiten Jahreshälfte umgesetzt.

Anlagen

Anlage 01 – Lageplan Schönebecker Straße/Rudolfstraße

Anlage 02 – Querung gesichert LSA-FGÜ System v07

Anlage 03 – Querung gesichert LSA v06