

# Stadt Bad Münstereifel

Erstellung eines Konzeptes zur Reduzierung von Barrieren im öffentlichen Raum innerhalb des historischen Stadtkerns von Bad Münstereifel



Auftraggeber: Stadt Bad Münstereifel  
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Marktstraße 11  
53902 Bad Münstereifel

Ansprechpartner: Bürgermeisterin Sabine Preiser-Marian  
fon 02253 505 101  
*buergermeisterin@bad-muenstereifel.de*

Jan Baltés  
Sozialbüro  
fon 02253 505 159  
*j.baltes@bad-muenstereifel.de*

Auftragnehmer: complan Kommunalberatung GmbH  
Voltaireweg 4  
14469 Potsdam  
fon 0331 20 15 10  
fax 0331 20 15 111  
*info@complangmbh.de*

Ansprechpartner Caroline Uhlig  
*caroline.uhlig@complangmbh.de*

Wilm Quaß  
*wilm.quass@complangmbh.de*

Stand: 15. Juni 2020

Alle Fotos und Abbildungen im Bericht, wenn nicht anders angegeben, wurden von complan Kommunalberatung (ck) aufgenommen (Fotos) bzw. selbst erstellt (Darstellungen).

## Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Ziel	4
2	Vorgehensweise	5
3	Gesetzliche und normative Hintergründe der Barrierefreiheit und des Denkmalschutzes	7
4	Rahmenbedingungen	16
	4.1 Räumliche Einordnung	16
	4.2 Übergeordnete Planungen und Konzepte	18
	4.3 Demografische Entwicklung	26
	4.4 Ziel- und Nutzergruppen der Innenstadt	28
5	Bestandsanalyse	31
	5.1 Erreichbarkeit und Anbindung	31
	5.2 Straßen- und Wegenetz	32
	5.3 Öffentliche Plätze und Grünräume	38
	5.4 Zugänge zu öffentlichen Gebäuden	40
	5.5 Exkurs: Einzelhandel und Gastronomie	44
	5.6 Orientierung, Wahrnehmung und Lesbarkeit	46
	5.7 Zusammenfassende Bewertung	47
6	Ziel- und Handlungsrahmen	50
	6.1 Handlungsfelder	50
7	Maßnahmensteckbriefe	53
	7.1 Stadtraum barrierearm gestalten	53
	7.2 Innerorts sicher mobil – ÖPNV und Querungen	66
	7.3 Gebäude – auffindbar, zugänglich und nutzbar	68
	7.4 Im Dialog mit der Öffentlichkeit – informiert und aktiviert	74
8	Umsetzungsfahrplan	78
	8.1 Maßnahmen der Städtebauförderung	78
	8.2 Sonstige Maßnahmen	79
	8.3 Startermaßnahmen	80
	8.4 Öffentlichkeitsarbeit und Information	80
	8.5 Evaluierung umgesetzter Maßnahmen	80
9	Verzeichnisse und Anlagen	81

## 1 | Anlass und Ziel

Der im Erfttal liegende historische Stadtkern bildet das funktionale Zentrum der Stadt Bad Münstereifel. Um eine Zugänglichkeit des öffentlichen Raumes sowie öffentlicher Einrichtungen für Alle zu sichern, sind Straßenräume, Plätze aber auch Zugänge zu Einzelhandelsgeschäften und öffentlichen Einrichtungen unter dem Aspekt der Barrierearmut anzupassen. Damit wird nicht nur ein Beitrag zur Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität geleistet, es entstehen auch neue Möglichkeiten zur Stärkung der Stadt Bad Münstereifel als Tourismusziel. Mit der Eröffnung des City Outlets im Jahr 2014 kommt dem historischen Stadtkern mehr denn je auch eine Bedeutung als Einkaufsort zu.

Bad Münstereifel zeichnet sich durch einen kompakten historischen Stadtkern mit identitätsprägender und denkmalgeschützter Bausubstanz aus. Barrierefreiheit und Denkmalschutz sind gleichberechtigte Belange, die es gilt, miteinander in Einklang zu bringen. Während die Stadt Bad Münstereifel mit ihrem zum größten Teil als verkehrsberuhigtem Bereich ausgewiesenen Stadtkern und ihrem kompakten Wegenetz bereits gute Bedingungen für eine barrierearme Erschließung und Stadtgestaltung aufweist, bestehen teils erhebliche Defizite im Hinblick auf die Barrierearmut. Vor allem die historische Pflasterung und die Topographie sind für Menschen mit Handicap problematisch.

Vor diesen Hintergründen hat sich die Stadt Bad Münstereifel entschlossen, ein Konzept zur Reduzierung von Barrieren im öffentlichen Raum für den historischen Stadtkern unter breiter Öffentlichkeitsbeteiligung zu erarbeiten. Ziel des Konzeptes ist es, ausgehend von einer Analyse des historischen Stadtkerns konkrete Handlungsbedarfe abzuleiten, Entwicklungsziele zu formulieren und Maßnahmen zum Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum zu skizzieren. Das Konzept dient als Leitfaden für das kommunale Planen, Entscheiden und Handeln in den nächsten Jahren – Barrierearmut gilt es langfristig als Querschnittsaufgabe der ISEK-Umsetzung in Bad Münstereifel zu positionieren.

Das vorliegende Konzept ist eine Einzelmaßnahme des Integrierten Stadtentwicklungs- und Handlungskonzeptes aus dem Jahr 2018, welches einen strategischen Rahmen setzt, Zukunftsthemen und Aufgaben benennt, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Weitere Maßnahmen in Umsetzung sind der *Masterplan Stadteingang Nord/Werther Quartier*, das *Mobilitätskonzept*, *Neugestaltung des Stadtparks* sowie das im Jahr 2019 gestartete *Citymanagement*. Eine zentrale Gesamtprojektsteuerung sichert Austausch und Abgleich zwischen den Einzelvorhaben und steuert den Transfer in die Stadtgesellschaft.

## 2 | Vorgehensweise

Das vorliegende Konzept wurde durch die Analyse und Bewertung bestehender Planungen und Konzepte, eigene Erhebungen und Beobachtungen sowie die Auswertung der Hinweise und Aussagen der interessierten Öffentlichkeit sowie die Mitwirkung von Vertretern der Stadt Bad Münstereifel erarbeitet.

Im Juni 2019 bildeten Auftaktberatung und Bestandsaufnahme vor Ort den Beginn der Konzepterarbeitung. Dabei wurden mithilfe eines Erhebungsbogens die Qualität und die Bewegungsfreiheit im öffentlichen Raum systematisch kartografisch erfasst und anschließend bewertet. Die Gestaltung und Ausführung von Oberflächen, Bordsteinen, Aufenthaltsflächen und ihrer Zugänge, aber auch der ruhende Verkehr standen im Mittelpunkt der Betrachtung. Zudem wurden anhand einer Checkliste öffentliche Einrichtungen hinsichtlich der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit untersucht. Dabei wurden Oberflächen, Eingangsbereiche sowie Beleuchtung und Beschilderung erfasst.

Parallel zu den eigenen Erhebungen wurden vorhandene Grundlagen und Konzepte mit direktem Bezug zum Untersuchungsgebiet überprüft und ausgewertet. So boten das *Integrierte Stadtentwicklungs- und Handlungskonzept der Stadt Bad Münstereifel (2018)* oder das *Verkehrskonzept Stadtkern Bad Münstereifel (2013)* nützliche Informationen.

Ergänzend zur Bestandsaufnahme wurden leitfadengestützte Interviews mit Experten durchgeführt. Ziel war es hier, Einzelaspekte zu vertiefen und nicht offensichtliche Bedarfe zu ermitteln. Gespräche wurden mit Vertretern des Förderkreises für Denkmalpflege, des Stadtplanungsamtes und der unteren Denkmalbehörde geführt.

Während des gesamten Arbeitsprozesses wurde eng mit der Stadtverwaltung zusammengearbeitet. So fanden neben der Auftaktberatung insgesamt zwei weitere Abstimmungstermine statt, bestehend aus der Bürgermeisterin, Vertretern des Sozialbüros und dem Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung. Daten und Grundlagen, Informationen und aktuelle Planungsstände wurden gemeinsam diskutiert und bewertet. Zudem wurde der Sachstand der Konzeptentwicklung in der Sitzung des Ausschusses für Bildung, Kultur, Sport, Soziales, Städtepartnerschaften und Tourismus der Stadt Bad Münstereifel im September 2019 präsentiert.



Abbildung 1: Stadtrundgang mit der Bevölkerung



Abbildung 2: Interessierte an Gesprächsinsel während der Auftaktveranstaltung

Ergänzend fand im September 2019 fachbereichsübergreifend ein Arbeitstreffen mit Vertretern der Stadtverwaltung und weiteren mit der Umsetzung von ISEK-Maßnahmen beauftragten Büros statt. Ziel des Arbeitstreffens war es, den Sachstand der Maßnahmen *Masterplan Stadteingang Nord/ Werther Quartier, Mobilitätskonzept* und *Barriereatlas* aufeinander abzustimmen und Schnittstellen zu identifizieren.

Der Einbindung und Beteiligung der Bürger\*innen wurde während des gesamten Prozesses der Erarbeitung des Konzeptes ein großer Stellenwert beigemessen. So fand Ende September 2019 eine öffentliche Veranstaltung mit begleiteten Stadtrundgängen statt. Diese diente der projekt- und themenbezogenen Information, der Besichtigung des historischen Stadtkerns sowie der Ermittlung konkreter Handlungsbedarfe. Die Ergebnisse wurden ausgewertet, in einer Dokumentation zusammengefasst und bei der Ableitung von Maßnahmen und Schwerpunktbereichen berücksichtigt.

Zudem fand Ende November 2019 ein Experten-Workshop statt. In den Themenfeldern *Gestaltung und Funktionalität* (siehe Abb. 3) sowie *Stadtmarketing und Kommunikation* (siehe Abb. 4) wurden erste Maßnahmenvorschläge diskutiert und bewertet, aber zugleich weitere Vorschläge eingebracht. Die Ergebnisse der Veranstaltung wurden dokumentiert und im Rahmen der weiteren Konzepterarbeitung und Maßnahmenplanung berücksichtigt.



Abbildung 3: Thementisch „Gestaltung und Funktionalität“



Abbildung 4: Thementisch „Stadtmarketing und Kommunikation“

## 3 | Gesetzliche und normative Hintergründe der Barrierefreiheit und des Denkmalschutzes

Die Bedürfnisse von Menschen mit Handicap werden auf unterschiedlichen Ebenen – EU, Bund und Land – gesetzlich geregelt. Die jeweiligen Gesetzesbestimmungen definieren Richtlinien und Ansprüche für eine uneingeschränkte Teilhabe an allen Infrastruktureinrichtungen sowie öffentlichen Räumen.

Das Grundgesetz gewährleistet über den Artikel 3 die Rechte und Belange von Menschen mit Behinderung. Dort heißt es „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“ (Artikel 3.3 des GG).

### **UN-Behindertenrechtskonvention**

Im Jahr 2009 trat die UN-Behindertenrechtskonvention in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft. Nach dem § 1 Satz 2 der UN-Behindertenrechtskonvention zählen zu den Menschen mit Behinderung Menschen „die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können“. Dabei wurde das Leitbild der Inklusion bestimmt. Unter Inklusion wird verstanden, dass alle Menschen am gesellschaftlichen Leben teilhaben und ein möglichst selbstständiges Leben führen können. Dadurch wird ein Recht auf Selbstbestimmung und Partizipation formuliert. Die gesellschaftliche Teilhabe und die selbstständige Lebensführung hängen wiederum von unterschiedlichen Faktoren ab. Die gebaute Umwelt stellt einen dieser Faktoren dar, die einen großen Einfluss auf die individuelle Lebensführung haben. Folglich funktioniert Inklusion ohne Barrierefreiheit nicht. Dort wo Barrieren im Alltag vorliegen, bleibt eine gesellschaftliche und kulturelle Teilhabe verwehrt. Barrierefreiheit bedeutet, dass Gebäude und öffentliche Plätze, Straßen, Wege, Verkehrsmittel etc. so gestaltet werden sollten, dass sie für alle Menschen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind (Artikel 9).

### **Behindertengleichstellungsgesetz im Land Nordrhein-Westfalen**

Auch auf der länderpolitischen Ebene sind gesetzliche Bestimmungen zum Thema „Barrierefreiheit“ getroffen worden. Das Bundesland Nordrhein-Westfalen hat die Belange von Menschen mit Behinderung im sogenannten „Behindertengleichstellungsgesetz NRW“ verankert, das seit dem Jahr 2004 in Kraft ist. Dadurch soll

sichergestellt werden, dass Menschen mit Behinderung gleichberechtigt sind und am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Das Gesetz versteht unter dem Begriff der Barrierefreiheit folgendes:

„Barrierefreiheit ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein (§4 BGG NRW).

### **Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalens**

Die Bauordnung ist die allgemeine bauliche Rechtsvorschrift eines Bundeslandes. Mit der am 01.01.2019 in Kraft getretenen Neufassung der Landesbauordnung NRW wurden auch neue Vorschriften zur Barrierefreiheit erlassen. Nach § 49 Abs. 2 BauONRW müssen „bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, im erforderlichen Maße barrierefrei sein“. Barrierefrei sind bauliche Anlagen, wenn sie „für alle Menschen entsprechend der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“ (§ 2. Abs 10. BauO NRW 2019). Mit dieser Neuregelung wird eine politische Richtlinie für die Zugänglichkeit von öffentlichen Gebäuden definiert und nimmt die Kommunen für die Umsetzung in die Pflicht.

### **Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)**

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novellierung des PBefG enthält neue Regelungen zur Barrierefreiheit. Mit der Novellierung des PBefG erweitert der Gesetzgeber die Verpflichtung der Aufgabenträger und Anbieter zu einer verstärkten Berücksichtigung der Belange *der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen*. Dies verdeutlicht den politischen und gesetzgeberischen Anspruch, in Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention schon bis 2022 die Barrierefreiheit auf den gesamten ÖPNV in Deutschland auszudehnen.

Gemäß PBefG § 8 Abs. 3 definieren die Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in der Regel in einem Nahverkehrsplan:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ Die Formulierung „in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen“ ist nicht auf Menschen mit Behinderungen einzugrenzen. Das PBefG zielt auf einen barrierefreien ÖPNV für alle Fahrgäste, unabhängig von speziellen Bedürfnissen. Menschen mit

Kinderwagen werden ebenso profitieren wie ältere Menschen mit Gehhilfen.

### **Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG NRW)**

Denkmäler sind nach den Begriffsbestimmungen des Nordrhein-Westfälischen Denkmalschutzgesetzes von Menschen geschaffene Sachen oder Teile, an deren Erhaltung und Nutzung aufgrund ihrer geschichtlichen, künstlerischen, städtebaulichen, wissenschaftlichen oder volkskundlichen Bedeutung ein öffentliches Interesse besteht (§ 2 Abs.1 DSchG NRW). Dabei erfolgt eine Unterteilung in Bau- und Bodendenkmäler. Baudenkmäler können sowohl Einzelbauten, bauliche Gesamtanlagen oder auch ganze bauliche Ensembles (u.a. Stadtgrundriss, Stadtteile und -viertel, Straßenzüge) sein (§ 2 Abs.3 DSchG NRW). Ziel des städtebaulichen Denkmalschutzes ist es, das historische Gebäude oder Ensemble mit seinem besonderen Charakter zu erhalten. Veränderungen an denkmalgeschützten Gebäuden sind daher bei der unteren Denkmalschutzbehörde einzureichen und bedürfen einer Genehmigung. Grundsätzlich gilt, dass Maßnahmen zulässig sind, sofern der historische Schutzwert des Denkmals nicht maßgeblich beschädigt wird.<sup>1</sup>

Baudenkmäler sind aber nur selten für Menschen mit Beeinträchtigung uneingeschränkt nutzbar. Oft schränken bauliche Barrieren wie Treppen den Zugang ein und verhindern damit die Teilhabe dieser Menschen.

Insofern sind Lösungen zu finden, die sowohl den veränderten Nutzungsansprüchen auf der einen und auf der anderen Seite dem gesellschaftlichen Erhaltungsauftrag an das kulturelle-bauliche Erbe möglichst gerecht werden. Dem Prinzip der Zugänglichkeit nach dem Artikel 9 der UN-Behindertenrechtskonvention sollte im Rahmen der Denkmalpflege eine hohe Priorität beigemessen werden<sup>2</sup>. Allein das Grundgesetz selbst verbietet eine Benachteiligung aufgrund einer Behinderung. Auftretende Konflikte zwischen dem Ziel des Denkmalschutzes und der Barrierefreiheit sind durch eine gerechte Abwägung der unterschiedlichen Positionen und dem Eingehen auf den jeweiligen Einzelfall zu lösen<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Architektenkammer Nordrhein-Westfalen  
<https://www.aknw.de/bauherren/denkmalschutz/> (Abgerufen am 17.07.2019)

<sup>2</sup> Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart (2018). Barrierearmes Kulturdenkmal

<sup>3</sup> Deutscher Bundestag, Aktenzeichen: WD 7 - 3000 - 031/18  
<https://www.bundestag.de/resource/blob/549982/4652209b3309d6662739a3893b3e29a0/WD-7-031-18-pdf-data.pdf>  
(Abgerufen am 17.07.2019)

## Stand der Technik

Neben den gesetzlichen Bestimmungen, legen DIN-Normen den Standard der Techniken fest. Sie entfalten aber erst dann eine rechtliche Bindung, wenn sie Bestandteil eines Gesetzes, einer Zielvereinbarung oder einer Verordnung werden. Ebenfalls können sie zur Anwendung für die technische Baubestimmung eingeführt werden. Folgende DIN-Normen sind im Umgang mit dem Thema der Barrierefreiheit von Bedeutung: DIN-Norm 18040, DIN 32984, die DIN 32975 und die DIN 32981.

Die **DIN 18040 Teil 1** formuliert wesentliche Anforderungen und Richtlinien für die Barrierefreiheit in öffentlich zugänglichen Gebäuden und den zugehörigen Außenanlagen.

Unter anderem werden Vorgaben für die Verkehrsflächen, Wege, Treppen, Aufzüge, Rampen, Türen, Sanitärräume etc. formuliert, die die Zugänglich- und Nutzbarkeit für Menschen mit Handicap gewährleisten. Zusätzlich regelt die DIN-Norm auch die sensorische Wahrnehmung (Hören, Sehen, Tasten)<sup>4</sup>. Die DIN wurde in allen Bundesländern als Musterliste für die technische Baubestimmung eingeführt.<sup>5</sup>

Die **DIN 18040 Teil 2** regelt, unter welchen technischen Voraussetzungen Gebäude und bauliche Anlagen barrierefrei sind. Die DIN 18040 Teil 2 ersetzt seit 2011 die DIN 18024-2/25. Die Einführung der DIN 18040 – 2 als Technische Baubestimmung bestimmt jedes Bundesland nach ihrem Ermessen.<sup>6</sup>

Die **DIN 18040 Teil 3** gilt für den öffentlichen Verkehrs- und Freiraum. Damit formuliert sie die Grundlagen für die Planung, Ausführung und Ausstattung von barrierefreien Verkehrs- und Außenanlagen im öffentlich zugänglichen Verkehrs- und Freiraum. Die DIN ersetzt seit 2014 die DIN 18024-1.<sup>7</sup>

Die **DIN 32984** legt Anforderungen an Bodenindikatoren und Leitelementen für die Sicherheit und Mobilität von blinden und sehbehinderten Menschen im öffentlichen Raum fest. Die DIN 32984 und 18040-3 ergänzen und korrespondieren inhaltlich miteinander. Wichtige Definitionen aus der DIN 32984<sup>8</sup> sind:

---

<sup>4</sup> Fachportal nullbarriere.de  
<https://nullbarriere.de/din18040-1.htm> (Abgerufen am 17.07.2019)

<sup>5</sup> Fachportal nullbarriere.de  
<https://nullbarriere.de/bauordnungen.htm> (Abgerufen am 17.07.2019)

<sup>6</sup> Fachportal nullbarriere.de  
<https://nullbarriere.de/din18040-2.htm> (Abgerufen am 17.07.2019)

<sup>7</sup> Fachportal nullbarriere.de  
<https://nullbarriere.de/din18040-3.htm> (Abgerufen am 17.07.2019)

<sup>8</sup> Fachportal nullbarriere.de  
<https://nullbarriere.de/din32984.htm> (Abgerufen am 17.07.2019)

**Bodenindikator:** Bodenbelag mit einem hohen taktilen und optischen Kontrast zum angrenzenden Bodenbelag. Fördert die Orientierung von blinden und sehbehinderten Menschen.

**Aufmerksamkeitsfeld:** Fläche aus Bodenindikatoren, durch die auf besondere Einrichtungen bzw. Ausstattungen hingewiesen wird.

**Auffangstreifen:** Streifen aus Bodenindikatoren, durch den Anfang oder Ende einer Gehfläche markiert werden. Er kündigt Ein- und Ausgänge an oder verbindet parallel verlaufende Blindenleitstreifen.

**Begleitstreifen:** Ein zu den Bodenindikatoren taktil und optisch kontrastierender Bodenbelag, der neben den Bodenindikatoren verlegt wird, wenn die betreffenden Kontraste zu den angrenzenden Bodenbelägen nicht ausreichen.

**Begrenzungsstreifen:** Trennstreifen zwischen niveaugleichen Verkehrsflächen, z. B. zwischen Geh- und Radweg.

**Leitstreifen:** Streifen aus aneinander gereihten Bodenindikatoren, der den Verlauf einer Strecke anzeigt und eine bereichsbegrenzende Funktion hat.

Die **DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung** regelt die Grundlagen für die Fragen der Erkennbarkeit durch Kontraste, Farbwahl und Beleuchtung fest.<sup>9</sup> Visuelle Kontraste und taktile Elemente spielen eine entscheidende Rolle für die Erkennbarkeit und die Wahrnehmung von verschiedenen Elementen im öffentlichen Raum. Die Erkennbarkeit von Treppen, Ausstattungselementen sowie die Leitsysteme für Menschen mit sensorischen Einschränkungen beruhen hauptsächlich auf visuellen und taktilen Kontrasten.

Die **DIN 32981** beschreibt die akustischen und taktilen „Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrssignalanlagen“.

Neben DIN-Normen gelten auch die **Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)** als Stand der Technik. FGSV unterscheidet zwischen Regelwerken (R1, R2) sowie Wissensdokumenten (W1, W2). R1-Regelwerke umfassen Vertragsgrundlagen und Richtlinien und haben eine hohe Verbindlichkeit, während R2-Regelwerke Empfehlungen und Merkblätter umfassen. **W1 und W2** zeigen den Wissensstand in der FGSV auf und erläutern, wie ein technischer Sachverhalt zweckmäßigerweise behandelt werden kann.

Die **Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 2012)** dienen als R1-Regelwerk und regeln die Standardfälle bei Neubau und Erneuerung für den standardisierten

---

<sup>9</sup> Fachportal nullbarriere.de  
<https://nullbarriere.de/din-32975-kontraste.htm> (Abgerufen am 17.07.2019)

Oberbau von Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortslagen.

Die RStO 2012 sind unter Berücksichtigung von Erfahrungen beim Bau und bei der Nutzung von Verkehrsflächenbefestigungen, von Erkenntnissen aus wissenschaftlichen Untersuchungen und Berechnungen zur Abschätzung des Verhaltens der verschiedenen Bauweisen aufgestellt worden.

Sie berücksichtigen vor allem die Funktion der Verkehrsfläche, die Verkehrsbelastung, die Lage der Verkehrsfläche im Gelände, die Bodenverhältnisse, die Bauweise und den Zustand einer zu erneuernden Verkehrsfläche sowie die Bedingungen, die sich durch die freie Strecke oder die geschlossene Ortslage ergeben.

Die **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)** dienen als Entscheidungsgrundlage innerhalb des Straßenentwurfsprozesses. Sie beinhalten Beispielentwürfe für typische Entwurfsituationen und Abmessungen von Fahrbahnen oder Gehwegen in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung.

Die **Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA 2015)** enthalten grundlegende verkehrstechnische Bestimmungen und Empfehlungen für die Einrichtung und den Betrieb von Lichtsignalanlagen.

Die **Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)** beinhalten relevante Entwurfs Elemente des Fußgängerverkehrs (z.B. Einrichtungen und deren Abmessungen für das Überqueren der Fahrbahn).

Die **Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2013)** gelten als R2-Regelwerke. Die EAÖ geben eine umfassende und übersichtliche Darstellung aller für den ÖPNV relevanten Entwurfsdaten.

Die **Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2005)** umfassen alle wesentlichen Bemessungs-, Entwurfs- und Betriebsmerkmale des ruhenden Verkehrs.

Die **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)** stellen eine wertvolle Hilfe für die Planung, den Entwurf und den Betrieb insbesondere von innerörtlichen Radverkehrsanlagen dar. In Nordrhein-Westfalen wird die Anwendung der ERA 2010 für Bundes- und Landesstraßen empfohlen. Die Anwendung ist für vom Land geförderte Radverkehrsanlagen zwingend.<sup>10</sup>

Die **Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)** gelten als W1-Regelwerke und geben Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen.

Hinweisgebend ist die **Checkliste „Bauen für alle“** der Stadt Münster vom Jahr 2012, die einen ersten Einblick in das Thema „Barrierefreies Planen und Bauen“ gibt.

---

<sup>10</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) Einführungserlass:  
[https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Landesverband/Aktuelles/Einfuehrungserlass\\_ERA.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Landesverband/Aktuelles/Einfuehrungserlass_ERA.pdf) (Abgerufen am 22. Februar 2018)

Der **„Leitfaden 2012 Barrierefreiheit im Straßenraum“** des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen dient als Grundlage für ein einheitliches Vorgehen bei der Gestaltung eines barrierefreien Straßenraumes.

Der **„Leitfaden Barrierefreies Bauen Hinweise zum inklusiven Planen von Baumaßnahmen“** des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit bündelt Grundlagen für barrierefreies Planen und Bauen, die Durchführung von Hochbaumaßnahmen oder Außenanlagen nach RBBau (Richtlinien für die Durchführung von Bauaufgaben des Bundes).

Die Veröffentlichung **„Access City Award 2017 Beispiele für Best Practices, um Städte in der EU barrierefreier zu gestalten“** präsentiert europäische Beispiele für barrierearme Städte und Gemeinden.

### **Kriterien für barrierefreie Wege**

Zu den allgemeinen Grundprinzipien der Fußgängerführung, Orientierung und Wegweisung gehören kurze und hindernisfreie Wege, insbesondere für Alltagsrouten. Für Freizeit- oder touristische Wege werden ggf. auch längere Wege akzeptiert, wenn diese einen Mehrwert bieten. Hierzu zählen ein ungehindertes Vorankommen, mehr Bewegungsfreiheit oder eine attraktive Wegeführung wie z.B. durch Grünanlagen oder entlang von Geschäften und Restaurants. Diese Akzeptanz ist jedoch bei Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nur bedingt gegeben, da für diese meist Umwege empfindlich sind.

Die in nachstehender Tabelle genannten Kriterien zu Wegequalität, Neigungen, Streckenführung, Querungen, Verkehrssicherheit gilt es stadtindividuell zu prüfen und entsprechend weitestgehend zu erfüllen. Im Bestand können in Absprache mit den beteiligten Behindertenbeauftragten oder -verbänden geringfügig abweichende Anforderungen zulässig und vereinbar sein.

Wichtige Kriterien für barrierefreie Wege	
Kriterien	Erläuterung
<b>Nutzbare Gehwegbreite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>≡ Regelbreite 2,50 m Gehweg entlang Kfz-Straßen: (Begegnungsfall: 1,80 m + 0,20 m Abstand Hauswand + 0,50 m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn = 2,50 m)</li> <li>≡ Minimum Gehwegbreite 1,40 m (an Engstellen von schwach befahrenen Straßen/seitliches Parken) = 0,90 m + 0,20 m + 0,30 m zur Fahrbahn; nur möglich, wenn breitere Begegnungsmöglichkeit (2,30 m) in Sichtweite</li> <li>≡ Minimum Gehwegbreite 1,30 m in enger Gasse mit beidseitiger Bebauung ohne Kfz-Verkehr</li> <li>≡ bei Mischverkehrsflächen oder Fußgängerzonen entfällt Sicherheitsabstand zur Fahrbahn</li> <li>≡ Bewegungsflächen z. B. an Querungen, Haltestellen: <math>\geq 1,50 \times 1,50\text{m}</math></li> </ul>
<b>Topografie Längsneigungen</b>	<p>Längsneigungen sollten grundsätzlich vermieden werden. Wenn dies topografisch nicht möglich ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>≡ bei Längsneigung zwischen 3 und 6 %: Zwischenpodeste alle 10 m (mit Längsneigung &lt; 3 %); falls im Bestand nicht realisierbar, ggf. bis zu 6 % über eine Strecke von max. 20 m zulässig, wenn Weg gut berollbar</li> <li>≡ wenn aufgrund der Topografie nicht möglich, dann alternative Wegeverbindungen und/oder Verbindungen mit ÖPNV anbieten und ausschildern (vgl. ÖPNV)</li> <li>≡ Überwindung Höhenunterschiede durch Treppen und barrierefreie Rampen; ggf. können auch Routen mit Treppen beschildert werden (Kennzeichnung Treppe!), wenn damit kurze Wege ermöglicht werden</li> </ul>
<b>Querneigung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>≡ &lt; 2 %, Ausnahme 2,5 %, wenn topografisch eben und Entwässerung anders nicht herstellbar (Nachweis ggf. durch vektorielle Berechnung)</li> <li>≡ wenn im Bestand nicht möglich, geteiltes Quergefälle mit zumindest Rollgasse (1,30 m) &lt; 2,5 % herstellen und zur Fahrbahn hin liegenden Seitenstreifen entsprechend steiler</li> <li>≡ Einmündungen mit Bordsteinabsenkungen und gleichzeitig starken Quer- und Längsgefällen: Vergrößerungen der Gehwegbereiche z. B. durch Gehwegnasen (außerhalb der Schleppkurven)</li> </ul>
<b>Oberflächen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>≡ erschütterungsarm oder -frei berollbar, rutschhemmend und intakt (ebener Asphalt, engfugig verlegte geschliffene Pflasterbeläge oder Platten, ggf. auch sehr gute wassergebundene Oberflächen)</li> <li>≡ ungefasst, engfugig verlegt (wenn Pflaster oder Platten)</li> <li>≡ keine Schlaglöcher u. ä.</li> </ul>
<b>Querungsstellen ungesichert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>≡ an Knotenpunkten wie Einmündungen, Kreuzungen: Rundbord mit Einbauhöhe 3 cm, Radius Abrundung: 15–20 mm</li> <li>≡ Bord möglichst kontrastreich zur Fahrbahn; Mittelinseln ausreichend breit (mind. 2,50 m in Gehrichtung, mind. 4,00 m parallel zur Fahrbahn)</li> </ul>
<b>Querungsstellen gesichert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>≡ Lichtsignalanlagen (LSA), Fußgängerüberwege (FGÜ): Ausbildung mit Rundbord wie unter Nr. 5 oder als differenzierte Querungsstelle (mit Nullabsenkung + 6 cm Bord)</li> <li>≡ Hinführung mit normgemäßen Bodenindikatoren (vgl. Bodenindikatoren)</li> </ul>
<b>Bodenindikatoren</b>	<p>Einsatz nur, wo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>≡ keine andere Orientierungsmöglichkeit besteht</li> <li>≡ in komplexen Situationen</li> <li>≡ in definierten Standardsituationen (Querung, Haltestelle, ...)</li> </ul>

	<p>Strukturen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>≡ an (gesicherter) Querung; 1. Auffindestreifen: Noppen; 2. Richtungsfeld: parallel zur Querungsrichtung</li> <li>≡ an Haltestellen: Auffindestreifen, Einstiegsfeld, ggf. Leitstreifen: alle Rippen parallel zum Bord/Längsrichtung</li> <li>≡ detaillierte Darstellung in H BVA und DIN 18040-3 sowie 32984</li> </ul>
<b>ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>≡ barrierefreie Gestaltung von Haltestellen: bei entsprechendem Niederflur-Fahrzeugeinsatz ist die Bordhöhe zur Fahrbahn &gt; 18 cm, daher barrierefreie Erreichbarkeit über Gehweg oder Rampen (vgl. Rampen)</li> </ul>
<b>Rampen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>≡ Rampenlängsneigung &lt; 6 % und Zwischenpodeste 1,50 m lang nach max. 6,00 m Rampenlänge</li> <li>≡ Mindestnutzbreite zwischen den Handläufen von 1,20 m, bei Rampenlängen &gt; 6,00 m Breite &gt; 2,10 m</li> <li>≡ Radabweiser beidseitig an Rampenläufen und -podesten mit einer Höhe ≥ 10 cm vom Boden</li> <li>≡ Bewegungsflächen mind. 1,50 x 1,50 m am Anfang und am Ende</li> </ul>
<b>Treppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>≡ einheitliche Trittstufentiefe, Setzstufen ausgefüllt</li> <li>≡ Trittstufen nicht über Setzstufen vorstehend</li> <li>≡ Vorderkanten Treppenstufen mit einem deutlichen visuellen Kontrast zur umgebenden Oberfläche, z. B. mind. 4 bis 5 cm breite Kontraststreifen</li> <li>≡ Handläufe beidseitig</li> <li>≡ Bereich unter Treppe mit lichter Höhe unter 2,25 m ist abzusichern, z.B. durch Absperrung, Bepflanzung oder Möblierung</li> </ul>
<b>Sondernutzungen Zonierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>≡ Sondernutzungen wie Außengastronomie, Werbetafeln schränken oft die nutzbare Gehwegbreite ein; begehb- bzw. berollbarer Bereich außerhalb dieser Sondernutzungen mind. 2,20 m, an kurzen Engstellen (Sichtkontakt) mind. 1,30 m</li> </ul>
<b>Verkehrssicherheit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>≡ alle Wegeführungen verkehrssicher, d. h. ausreichende Breiten, Abstände zur Fahrbahn, Sichtfelder und wo notwendig Querungsmöglichkeiten</li> </ul>

## 4 | Rahmenbedingungen

### 4.1 Räumliche Einordnung

Die Stadt Bad Münstereifel liegt im südwestlichen Nordrhein-Westfalen und ist zehn Kilometer südlich von der Kreisstadt Euskirchen sowie etwa 50 Kilometer südwestlich des Oberzentrums Bonn entfernt. Das Grundzentrum Bad Münstereifel erstreckt sich auf eine Fläche von 151 km<sup>2</sup> und zählt aktuell 18.677 Einwohner (Stand: 2018). Die Stadt ist über die Autobahn A1 und die L194 an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Mit drei Bahnhöfen – Bad Münstereifel und Bad Münstereifel Iversheim, Arloff – befinden sich Haltepunkte der Deutschen Bahn AG im Stadtgebiet, die von Zügen des Regionalverkehrs angefahren werden. Zudem befindet sich in 67 km Entfernung der Flughafen Köln/Bonn. Darüber hinaus ist Bad Münstereifel durch die Lage in der bekannten und beliebten Eifelregion ein beliebtes Ausflugziel von Touristen.

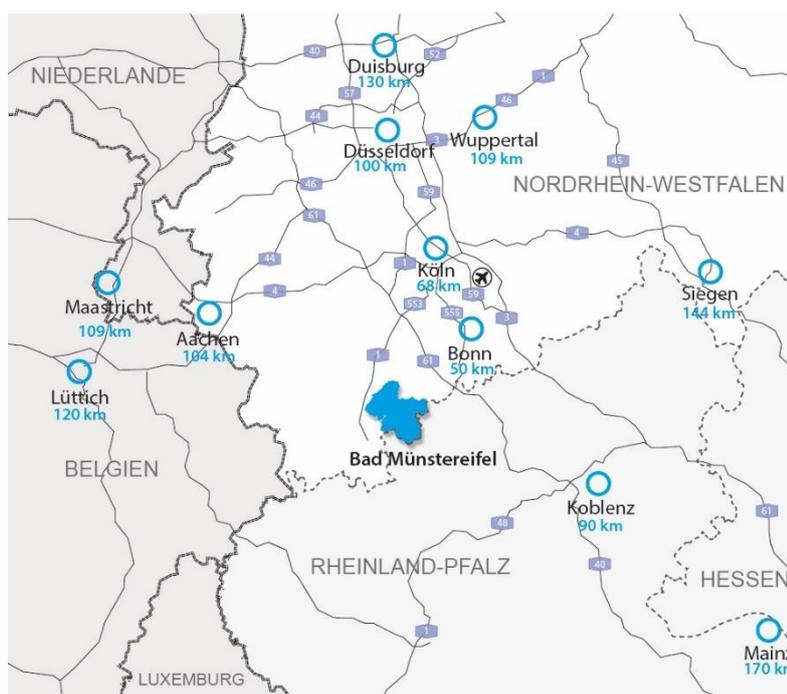


Abbildung 5: Lage in der Region, Quelle: openstreetmap.de, eigene Darstellung

#### *Abgrenzung und Charakteristik des Untersuchungsgebiets*

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in einer Tallage und wird vom Flüsschen „Erft“ in nordsüdlicher Richtung passiert. Im Norden des Untersuchungsgebiets liegt der Bahnhof von Bad Münstereifel, in nordöstlicher Richtung die Fachhochschule für Rechtspflege. Im Westen befinden sich klassische Einfamilienhausgebiete,

die sich bis nach Süden erstrecken. Unmittelbar an das Untersuchungsgebiet grenzen im Süden die städtische Realschule sowie das Erzbischöfliche St. Angela Gymnasium. Östlich der Landesstraße 194 erstreckt sich eine Waldfläche.

Das Untersuchungsgebiet ist geprägt durch eine geschlossene mittelalterliche Bebauungs- und Siedlungsstruktur aus unterschiedlichen Stilepochen. Zahlreiche ortsbildprägende und denkmalgeschützte Bauten (u.a. Fachwerkhäuser), schmale Gassen, das vorhandene historische Pflaster sowie die zum Großteil noch erhaltene historische Stadtmauer vermitteln ein besonderes Ambiente und Erlebnis des kulturellen Erbes in der historischen Innenstadt. Wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen (u.a. Kirchen, die Burg Münstereifel; St. Michael Gymnasium) und öffentliche Plätze (u.a. Marktplatz) befinden sich im Untersuchungsgebiet. Als besondere touristische Anziehungspunkte gelten neben den historischen Gebäuden, Kirchen und der Wallanlage, vor allem die inhabergeführten Einzelhandelsgeschäfte sowie das City Outlet.

Die nachfolgende Abbildung stellt das Untersuchungsgebiet mit den denkmalgeschützten Gebäuden dar.

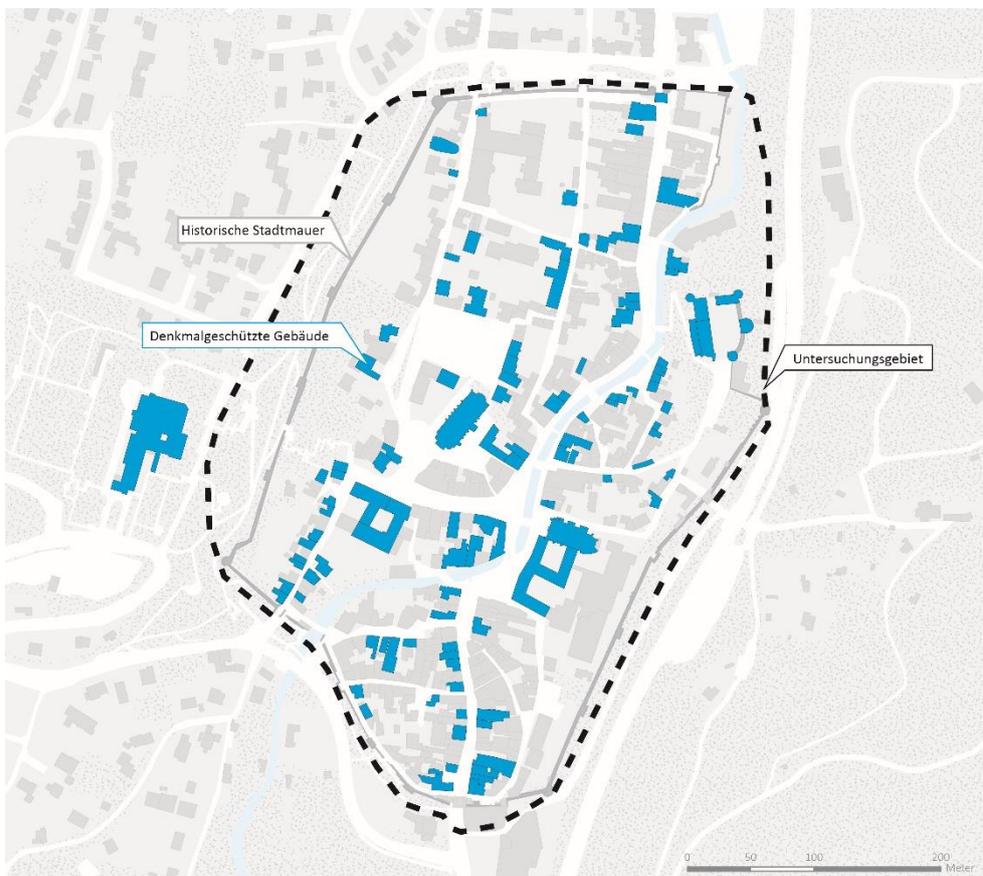


Abbildung 6: Untersuchungsgebiet mit denkmalgeschützten Gebäuden

## 4.2 Übergeordnete Planungen und Konzepte

Die nachfolgend aufgeführten formellen und informellen Planungen sind für den Barriereatlas von Bedeutung und entsprechend ihrer inhaltlichen Aussagen und Zielsetzungen zu überprüfen sowie zu berücksichtigen.

### *Flächennutzungsplan*

Der aktuelle Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bad Münstereifel trat am 29.09.2000 in Kraft. Im FNP sind die bestehenden Nutzungen und die in der Zukunft zu erwartenden Nutzungen und Flächenentwicklungen für Bad Münstereifel aufgeführt und dargestellt.

Eine Besonderheit ist die Vielzahl an Sondergebieten, die sich in der Kernstadt konzentrieren. Unter anderem sind Flächen für den Kulturtourismus, Beherbergungsbetriebe sowie Schulungs- und Fortbildungseinrichtungen im FNP verortet. Für das Untersuchungsgebiet stellt der FNP eine gemischte Baufläche (M) dar, das ein Nebeneinander von Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen zulässt. Der historische Stadtkern wird im Westen von den Wallanlagen umschlossen, die im FNP als Grünfläche gekennzeichnet sind. Im Süden schließt ein Cluster an Bildungseinrichtungen an, im Osten konzentrieren sich die Wohngebiete.

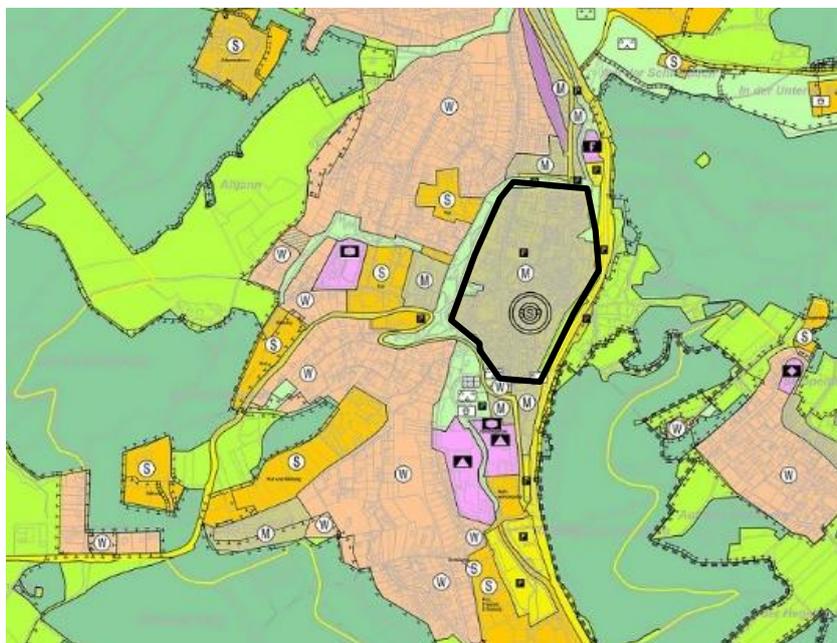


Abbildung 7: Flächennutzungsplan Ausschnitt Kernstadt Bad Münstereifel, Untersuchungsbereich wurde von ck hervorgehoben, Quelle: Stadt Bad Münstereifel (Stand: November 2017)

## Bebauungspläne

Für das Untersuchungsgebiet liegen drei rechtskräftige Bebauungspläne auf teilräumlicher Ebene vor. Diese dienen vorwiegend der Erweiterung, Sicherung und Konkretisierung von Flächen und Nutzungen.

- > Der Bebauungsplan Bad Münstereifel Nr. 29b setzt für ein Teilgebiet die Nutzung *Allgemeines Wohnen* sowie ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung *Altenpflegeheim* fest.
- > Der Bebauungsplan Bad Münstereifel Nr. 29e mit der Bezeichnung *An der Schosspforte* setzt für den Geltungsbereich unterschiedliche Nutzungen fest. Westlich der Erft werden die Bereiche als Kerngebiete festgesetzt. Die Burg ruine sowie ein weiteres Teilgebiet wurden als weiteres Kerngebiete ausgewiesen. Darüber hinaus wurden die restlichen Flächen als öffentliche Grünanlagen festgelegt. Teile dessen sind mit der Zweckbestimmung *Parkanlage* ausgewiesen.
- > Der Bebauungsplan Nr. 071 regelt die Zulässigkeit von Nutzungsstrukturen im Kerngebiet. Unter anderem untersagt der Bebauungsplan die Errichtung von Vergnügungsstätten (Spielhallen & Sex-Shops) im Geltungsbereich.

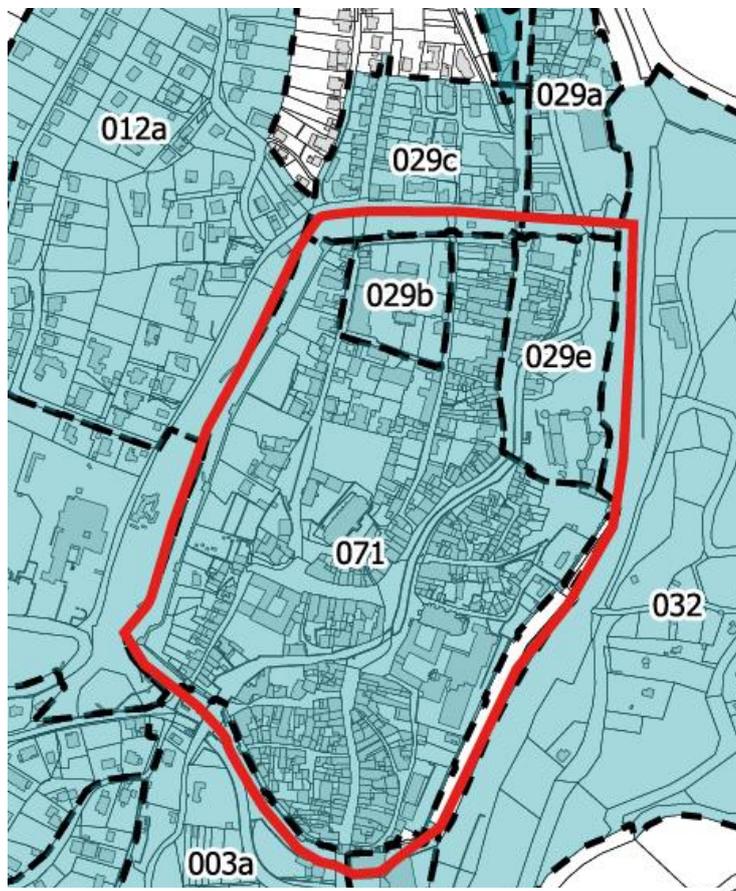


Abbildung 8: Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet,  
Quelle: Stadt Bad Münstereifel

### Denkmalbereichssatzung

Die Stadt Bad Münstereifel hat am 02.03.1982 eine Denkmalbereichssatzung erlassen. Diese Satzung betrachtet den historischen Stadtkern innerhalb der Stadtmauern einschließlich des Mauerrings mit Wallgraben und ist damit Gegenstand des Planungsgebietes. Die Denkmalbereichssatzung verfolgt das Ziel, die mittelalterliche Stadtstruktur in ihrem Erscheinungsbild zu erhalten und zu sichern. Dadurch wird einer Überformung durch Neubebauung in dem Gebiet entgegengewirkt. Einen zeitgemäßen Umgang zur behutsamen Weiterentwicklung des Bestands lässt die Satzung zu, sofern es dem Satzungsziel nicht widerspricht.

Am 29.05.2004 wurde auf Beschluss des Rates die Denkmalbereichssatzung erweitert. Es werden die westliche Grabenzone, die Bebauung vor dem Orchheimer Tor und das östlich liegende Waldgebiet in den neuen Geltungsbereich der Satzung eingeschlossen. Damit soll das historische Stadtbild mit seiner Ortsilhouette, den Blickbeziehungen und Sichtachsen bewahrt und das geschichtsträchtige Baukulturgut geschützt werden.

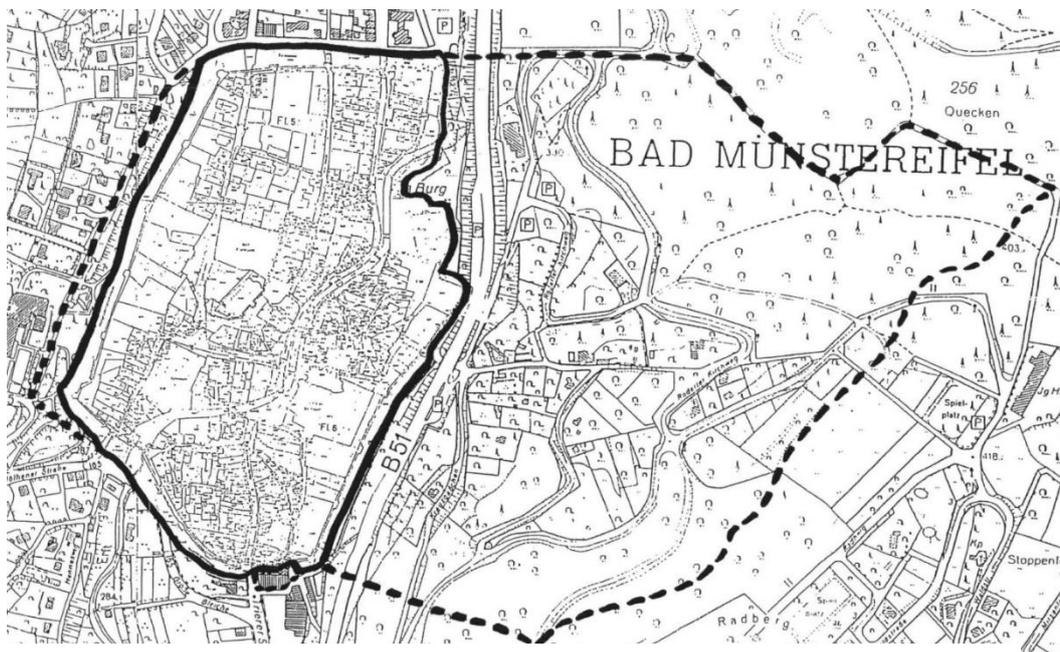


Abbildung 9: Geltungsbereich der Denkmalbereichssatzung, gestrichelte Linie: Erweiterung 2004, Quelle: Stadt Bad Münstereifel

### Gestaltungssatzung

Die Stadt Bad Münstereifel hat am 19.3.1986 eine Gestaltungssatzung erlassen mit dem Ziel, ein einheitliches Ortsbild zu sichern.

Der Geltungsbereich der Gestaltungssatzung ist die historische Kernstadt mit Mauerring und Grabenzone (Gebiet 1) sowie die angrenzenden Baugebietsflächen in der Kernstadt (Gebiet 2). Über die Satzung sollen stadtbildbeeinträchtigende Maßnahmen, die das

einheitliche historische Ortsbild tangieren, kontrolliert und ggf. untersagt werden. Denn Eigenart und Wirkung des Ensembles dürfen durch bauliche Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden. Veränderungen an Anlagen in Form, Gestaltung und Maßstab müssen sich in das Ensemble einfügen. Bauliche Veränderungen müssen sich dabei an die im Geltungsbereich I vorhandenen Breiten- und Höhenmaße, den Baumaterialien und Dachformen orientieren. Für das Gebiet II des Geltungsbereiches gelten ähnliche, wenngleich etwas gelockerte Regelungen.

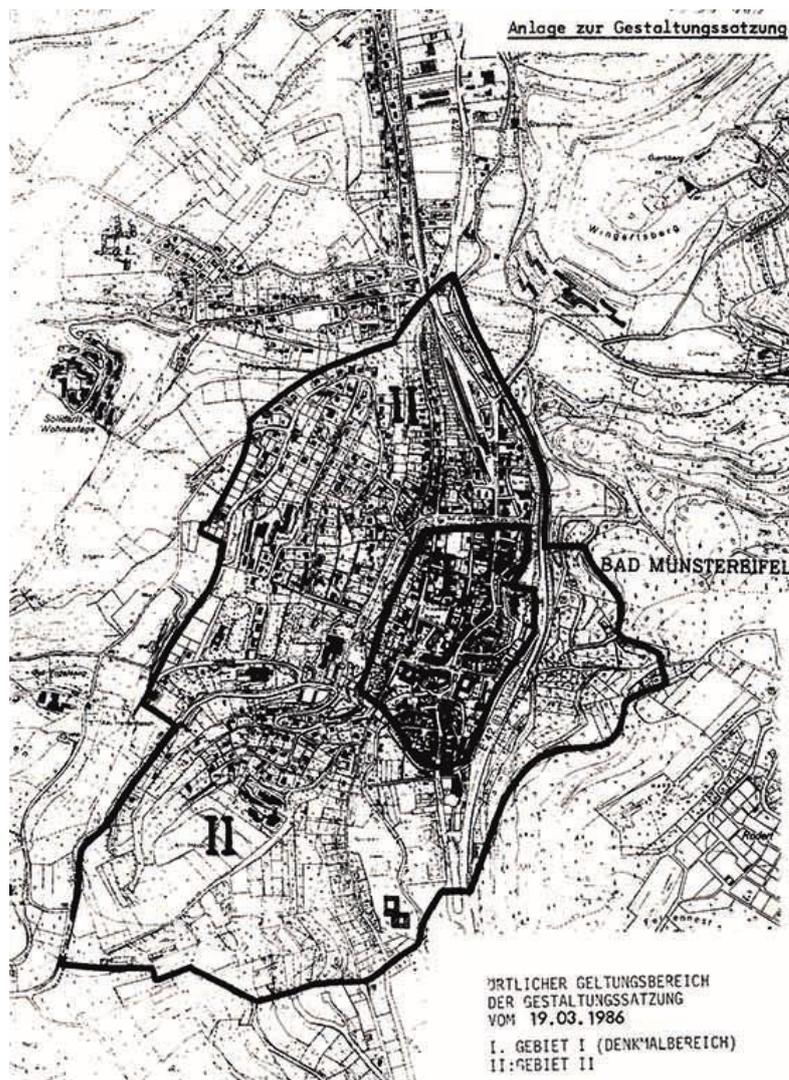


Abbildung 10: Geltungsbereich der Gestaltungssatzung, Quelle: Stadt Bad Münsterfeld

### Sanierungssatzung

Am 22.05.1993 trat die Sanierungssatzung für die historische Kernstadt Bad Münsterfeld in Kraft. Ziel ist es, die identifizierten städtebaulichen Missstände hinsichtlich der Funktions- und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes zur Erhaltung der historischen Kernstadt und dessen Infrastruktur zu beheben. Neben der Modernisierung von

privaten und öffentlichen Gebäuden sollen auch die öffentlichen Straßen, Wege, Plätze und Freiflächen qualitativ aufgewertet werden. Übergeordnetes Ziel liegt in der Schaffung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen. Bauliche Veränderungen müssen in dem Sanierungsgebiet mit den Zielen und Anforderungen der Denkmal- und Gestaltungssatzung korrespondieren. Am 05.04.2019 hat der Rat der Stadt beschlossen, dass förmliche Sanierungsgebiet zu erweitern. In der nachfolgenden Abbildung ist das derzeitige Sanierungsgebiet dargestellt.

Darüber hinaus gelten in einem Sanierungsgebiet besondere Vorschriften des Baugesetzbuches. Ebenfalls besteht die Möglichkeit, Zuwendungen aus dem Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung zu erhalten.

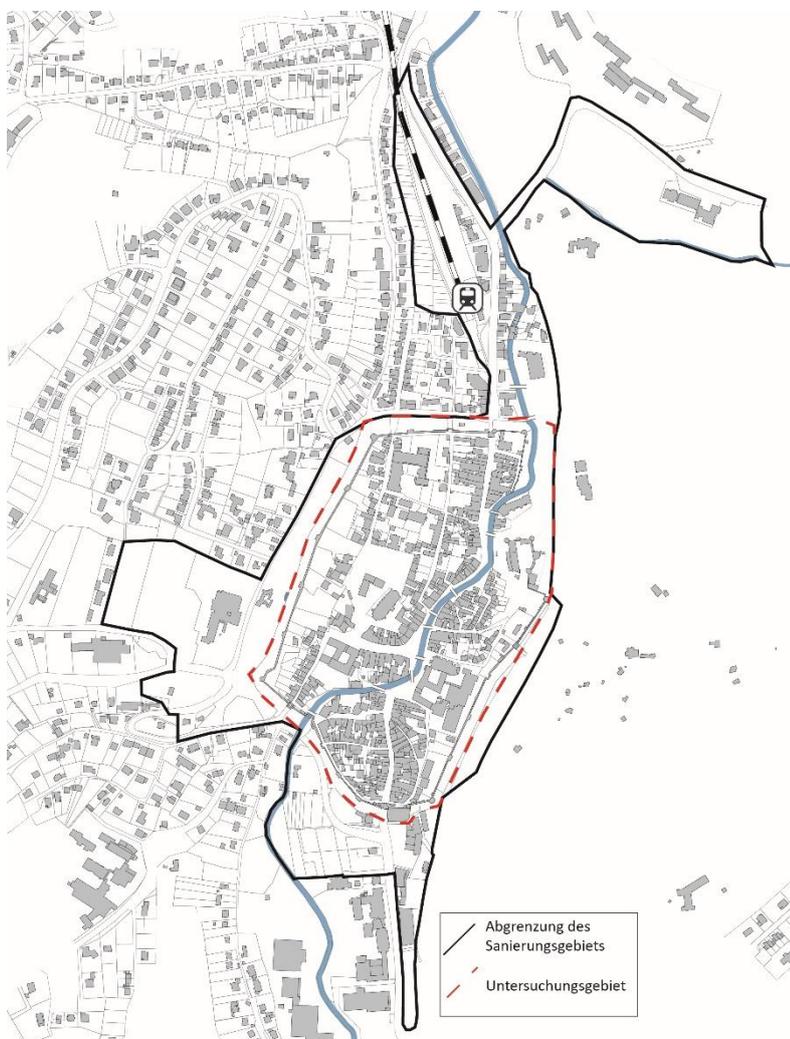


Abbildung 11: Geltungsbereich des Sanierungsgebiets, Quelle: Stadt Bad Münsterneifel

### Strukturgutachten und Einzelhandels- und Zentrenkonzept Bad Münstereifel

Mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept aus dem Jahr 2012 und der gutachterlichen Stellungnahme zur Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches im Jahr 2016 definiert die Stadt Bad Münstereifel zukunftsorientierte Strategien für die Einzelhandelsentwicklung. Im Zuge der Neuaufstellung des Landesentwicklungsplanes NRW im Jahr 2017, wurde das Einzelhandels- und Zentrenkonzept fortgeschrieben. Es bildet seit 2019 die Abwägungsgrundlage für städtische Entscheidungen zur Einzelhandelsentwicklung und -steuerung. Darin analysierte Daten wurden 2017 erhoben. Fast die Hälfte der gesamten Verkaufsfläche von Bad Münstereifel liegt im historischen Stadtkern. Das Konzept empfiehlt unter anderem eine räumliche Ausdehnung des zentralen Versorgungsbereiches auf die nördliche und südliche Vorstadt sowie die Ansiedlung weiterer Einzelhandelsgeschäfte sowie dienstleistungsbezogener und touristischer Infrastruktur<sup>11</sup>.

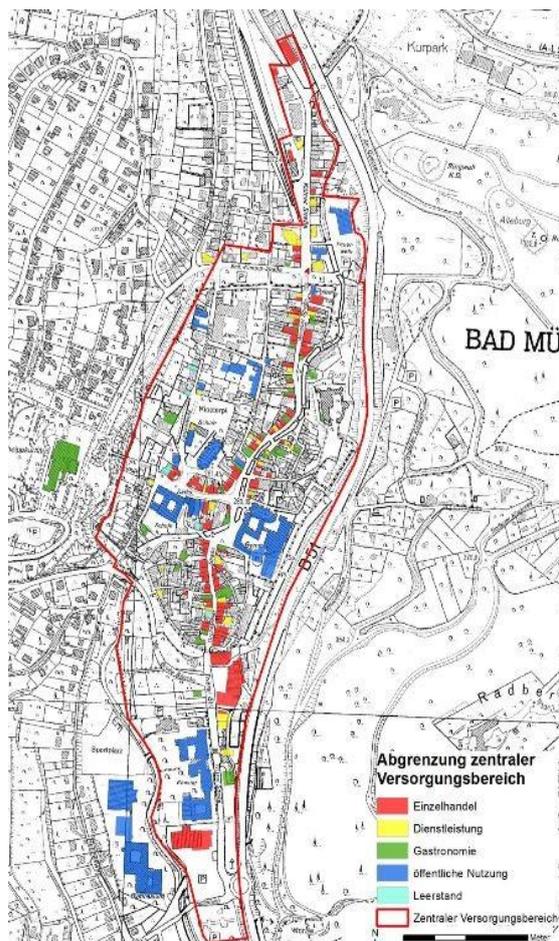


Abbildung 12: Zentraler Versorgungsbereich,  
Quelle: Ausschnitt aus dem Einzelhandelskonzept der Stadt Bad Münstereifel

<sup>11</sup> Stadt Bad Münstereifel (2019): Einzelhandels- und Zentrenkonzept

### *Integriertes Klimaschutzkonzept (ISK)*

2017 wurde das im Jahr 2012 aufgestellte integrierte Klimaschutzkonzept fortgeschrieben. Einhergehend mit den bundes- und landespolitischen Zielen zum Klimaschutz wurden unterschiedliche Bausteine zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung aufgegriffen und betrachtet. In dem Bericht von 2017 wurde die CO<sub>2</sub>-Bilanz fortgeschrieben, die Minderungspotentiale bis zum Jahr 2030 erfasst und eine Aktualisierung der Erneuerbaren Energie-Potentiale vorgenommen. Zur Erreichung der Klimaschutzziele wurde ein nach Zeit und Prioritäten gegliedertes Maßnahmenprogramm entwickelt.

### *Verkehrskonzept Stadtkern*

2013 wurde das Verkehrskonzept für den Bereich des historischen Stadtkerns innerhalb des Mauerrings beschlossen. Es regelt innerhalb des Mauerrings die temporären Öffnungszeiten der Fußgängerzone sowie den fließenden Verkehr durch Einbahnstraßenverkehre und Richtungswechsel. Parkflächen und der ruhende Verkehr befinden sich vorwiegend außerhalb der Kernstadt mit Ausnahme des Klosterplatzes. Insbesondere durch das City Outlet ergeben sich neue Anforderungen an die verkehrliche Abwicklung der Kunden- und Warenströme. Die verkehrliche Gesamtsituation in der Kernstadt von Bad Münstereifel bedarf mit den neuen einzelhandelsseitigen Rahmenbedingungen sowie vor dem Hintergrund aktueller Mobilitätstrends einer Neubewertung und Neuausrichtung. Vor diesem Hintergrund wird derzeit ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Eine Gesamtprojektsteuerung sichert Austausch und Abgleich zwischen den beiden Konzepten.

### *Integriertes Stadtentwicklungs- und Handlungskonzept*

Zwischen 2016 bis 2018 wurde unter Beteiligung der Bevölkerung ein Integriertes Stadtentwicklungs- und Handlungskonzept für die Stadt Bad Münstereifel erarbeitet. Auf Basis einer fundierten Bestandsanalyse mit anschließender SWOT Analyse wurden Maßnahmen und Handlungsstrategien für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Stadtentwicklungspolitik bis zum Jahr 2030 erarbeitet. Unter anderem wurden für den räumlichen Schwerpunkt der Kernstadt städtebauliche Defizite, funktionale Mängel und Unter- bzw. Fehlnutzungen in hoher Dichte festgestellt. Zur Beseitigung der identifizierten Mängel wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet. Mit hoher Priorität wurde u.a. ein Konzept zur Reduzierung von Barrieren im historischen Stadtkern im Sinne einer „Stadt für Alle“ vorgeschlagen.

Die Grundaussagen des Barriereatlas wurden mit den in Vorbereitung oder Umsetzung befindlichen Maßnahmen

- ≡ Masterplan Stadteingang Nord / Werther Tor (A 6)
- ≡ Mobilitätskonzept (A 9)
- ≡ Neuordnung/Umgestaltung Stadtpark, 1. Bauabschnitt Europa-  
platz (A 12.1)

verzahnt und abgestimmt.

Der Barriereatlas, verstanden als Entscheidungs- und Handlungsgrundlage zur Reduzierung der öffentlichen Barrieren im historischen Stadtkern, soll als querschnittsorientierter Konzeptrahmen fungieren sowie konkrete Maßnahmen aufzeigen.

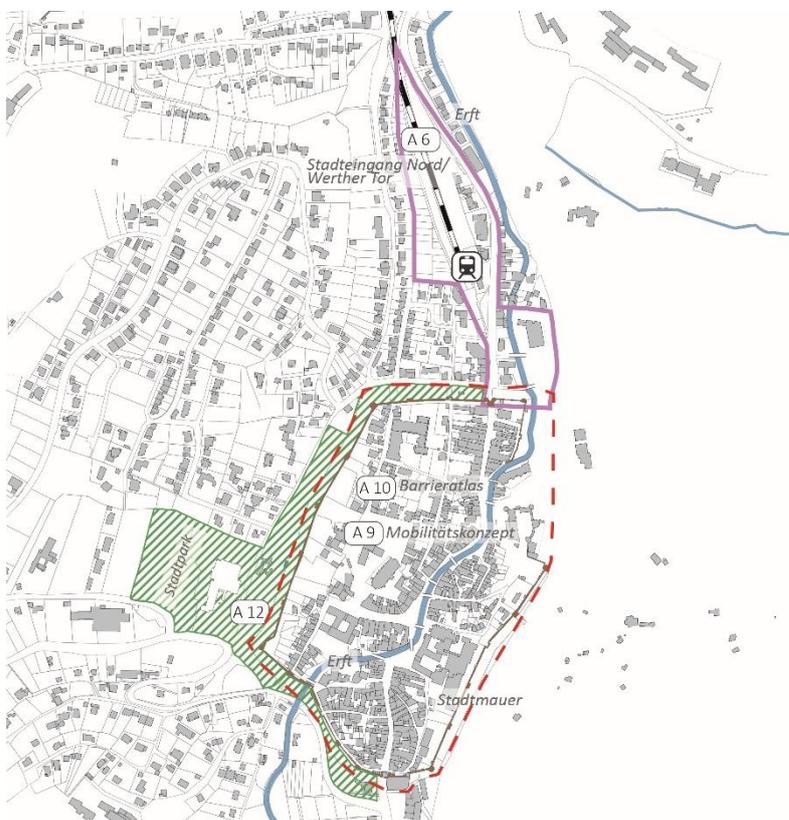


Abbildung 13: Räumliche Verortung der Maßnahmen, Quelle: Stadt Bad Münstereifel

## 4.3 Demografische Entwicklung

### Bevölkerungsstand und Bevölkerungsentwicklung

Im Jahr 2018 lebten 18.667<sup>12</sup> Menschen in Bad Münstereifel. Bis zum Jahr 2005 war die Stadt von einer positiven Bevölkerungsentwicklung gekennzeichnet, die bis 2015 rückläufig war, sich aber seither stabilisiert hat. In der Kernstadt selbst wohnen 4.134 Menschen (Stand: 2018). Zwischen 1996 bis 2014 war die Bevölkerungszahl in der Kernstadt rückläufig, jedoch zeichnet sich seitdem ein positiver Trend ab.

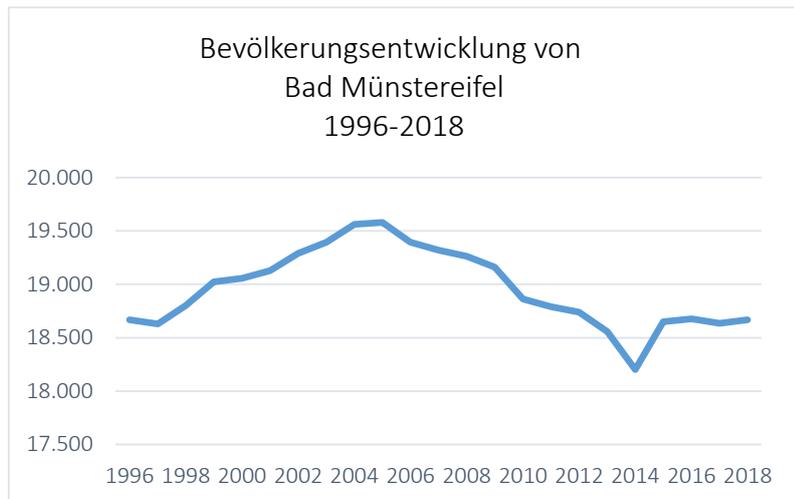


Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung von Bad Münstereifel, Quelle Stadt Bad Münstereifel

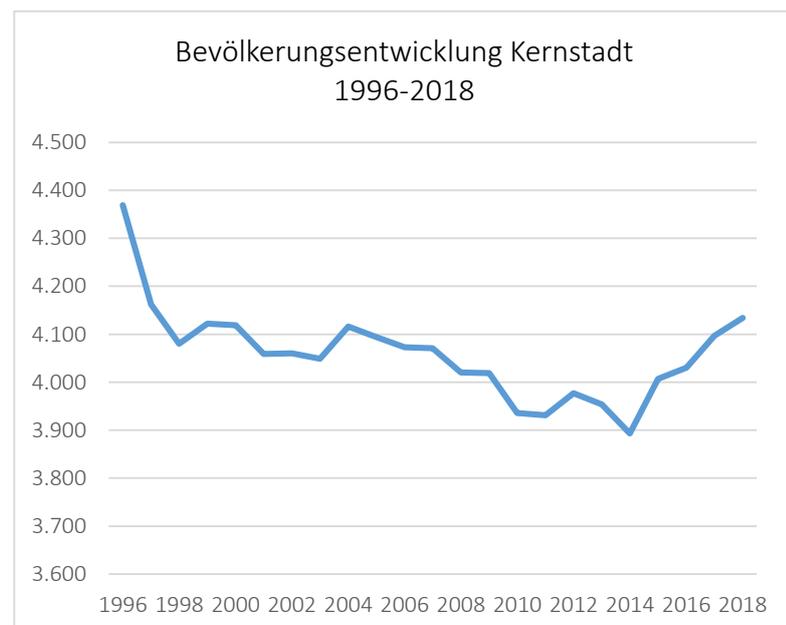


Abbildung 15: Bevölkerungsentwicklung Kernstadt, Quelle: Stadt Bad Münstereifel

<sup>12</sup> Bevölkerungsentwicklung Stand: 31.12.2018

Die Bertelsmann Stiftung prognostiziert langfristig bis zum Jahr 2030 einen Bevölkerungsrückgang um 5,2%<sup>13</sup>. Im Vergleich dazu wird für den Landkreis Euskirchen lediglich eine Abnahme von 2,8% und für das Bundesland NRW von 2,7% vorausberechnet. Folglich schrumpft die Stadt Bad Münstereifel stärker als im Landesschnitt. Die Gemeindemodellrechnung<sup>14</sup> zur Bevölkerungsprognose geht von einer weitaus stärkeren Schrumpfung der Einwohnerzahlen um 7,7% bis zum Jahr 2025 und bis zum Jahr 2040 um 20,40% aus. Demzufolge würde Bad Münstereifel im Jahr 2025 ca. 15.915 Einwohner, 2040 ca. 13.721 Einwohner zählen.

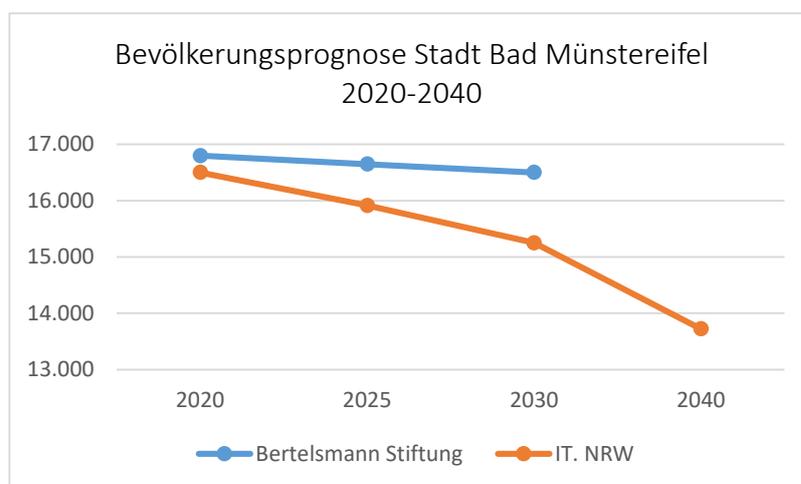


Abbildung 16: Bevölkerungsvorausberechnung, Quelle: Bertelsmann Stiftung & It. NRW

### Altersstruktur

In der Bad Münstereifeler Bevölkerung zeigt sich eine deutliche Alterungstendenz. Die Altersklasse der über 65-jährigen erreicht anteilig einen Wert von 24,3%. Bundesweit macht diese Altersgruppe einen Anteil von 20,6% aus. Prognosen zufolge steigt der Anteil der über 65-jährigen bis zum Jahr 2030 auf über 33%. Damit ist die Alterungstendenz der Bevölkerung höher als im nordrhein-westfälischen Landesdurchschnitt (26,5%) und im Landkreis Euskirchen (29,78). Das Durchschnittsalter in der Stadt lag im Jahr 2017 bei 47,7 Jahren und wird zum Jahr 2030 voraussichtlich auf 51,5 Jahre ansteigen.

<sup>13</sup> Bertelsmann Stiftung (2020): Statistische Daten. <https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/bad-muenstereifel+demographischer-wandel+2016-2018+2030+tabelle>

<sup>14</sup> IT NRW. Landesdatenbank, Stand: 25.04.2019

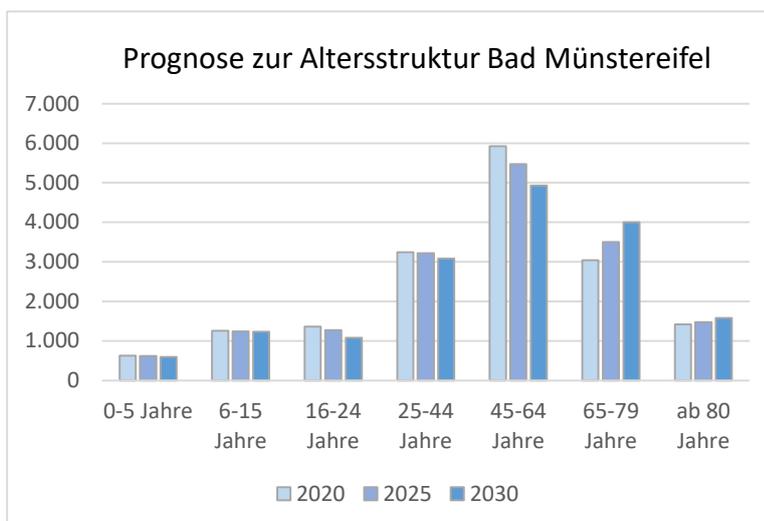


Abbildung 17: Prognose zur Altersstruktur in Bad Münstereifel,  
Quelle: Stadt Bad Münstereifel

### *Geburtenüberschuss und Wanderungssaldo*

Der natürliche Bevölkerungssaldo ist seit 1996 negativ, wohingegen das Wanderungssaldo bis 2005 positiv war. Damit war das Bevölkerungswachstum bis 2005 ausschließlich auf Wanderungsgewinne zurückzuführen. In den Folgejahren waren die Gewinne und Verluste schwankend. Seit 2015 zeigt sich ein positives Wanderungssaldo, das vermutlich mit der Aufnahme Geflüchteter zusammenhängt.

Nach der Bevölkerungsvorausberechnung der Bertelsmann Stiftung wird das natürliche Saldo (je. 1000 Einwohner) im Jahr 2030 bei minus 10,5 liegen und damit den gegenwärtigen negativen Trend fortsetzen. Dieser Wert ist im Vergleich zum Landkreis Euskirchen (minus 6,0) und dem nordrhein-westfälischen Landesschnitt (minus 8,2 je 1.000 Einwohner) höher.

## 4.4 Ziel- und Nutzergruppen der Innenstadt

Der historische Stadtkern ist durch ihre vielfältigen Nutzungen – Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, Bildung, Tourismus und Erholung – der zentrale Funktionsbereich von Bad Münstereifel. Als Ort der Begegnung und des Austausches übernimmt er wichtige soziale Funktionen. Insbesondere mit der Eröffnung des City Outlets gewann der historische Stadtkern an überregionaler Bedeutung und stellt ein beliebtes Tagesausflugsziel dar. Die Frequenzdaten<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Quelle: Stadt Bad Münstereifel.

des City Outlets zeigen exemplarisch auf, dass bspw. an Sommerwochenenden oder Adventssamstagen bis zu 25.000 Gäste in der Kernstadt weilen. Dabei wird angenommen, dass rund 15%<sup>16</sup> der Besucher ein Handicap aufweisen. Insgesamt kommen pro Jahr rund 2,6 Millionen Besucher in die Kernstadt Bad Münstereifels.

Darüber hinaus ist der historische Stadtkern mit öffentlichen und sozialen Einrichtungen Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Lebens. Neben dem Rathaus befinden sich zwei Schuleinrichtungen im Untersuchungsgebiet, drei weitere südlich des Untersuchungsgebiets. Besonders in den Morgenstunden und nach Schulschluss sorgen knapp 2.500 Schüler\*innen für eine starke Passantenfrequenz zwischen den Stadttoren, die mit den übrigen Nutzergruppen und -verkehren sicherheitsorientiert in Einklang zu bringen ist.

### Beherbergungs- und Übernachtungszahlen

Im Jahr 2019 gab es in Bad Münstereifel 19 geöffnete statistikpflichtige Beherbergungsbetriebe mit mehr als 10 Betten. Gegenüber dem Vorjahr ist die Anzahl um einen Beherbergungsbetrieb angestiegen. Darüber hinaus gab es im Jahr 2019 in Bad Münstereifel 42.315 Gästeankünfte und 111.600 Übernachtungen. Gegenüber dem Vorjahr ist die Zahl der Gäste um 4% zurückgegangen, aber die Zahl der Übernachtungen um 25% angestiegen. Im selben Zeitraum ist die Anzahl der Übernachtungen prozentual um 6% im Landkreis Euskirchen und um 4% in der Region der Bezirksregierung Köln angestiegen.

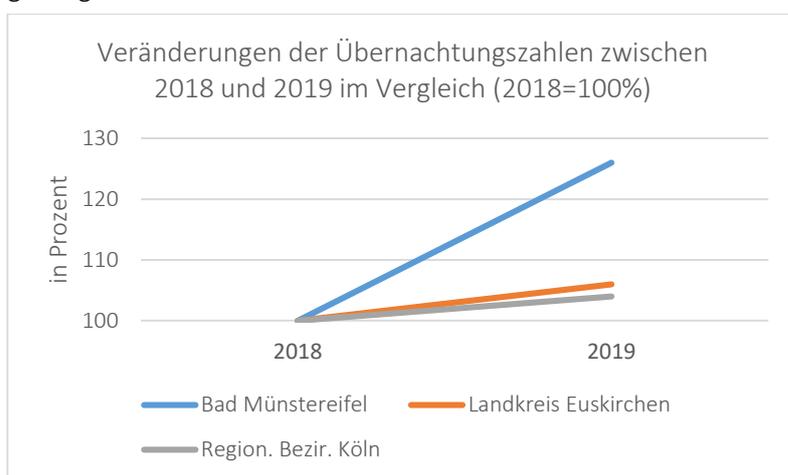


Abbildung 18: Veränderung der Unterkunftszahl, Quelle: IT.NRW

Die mittlere Aufenthaltsdauer von Gästen im Jahr 2019<sup>17</sup> lag bei 2,6 Tagen, ein Plus von 0,6 Tagen gegenüber dem Wert von 2018. Damit liegt die Verweildauer in Bad Münstereifel leicht über der des

<sup>16</sup> Quelle: Lenkungskreis // Erfahrungswerte Amt für Tourismus

<sup>17</sup> Quelle: IT. NRW

Durchschnitts von der Region Regierungsbezirk Köln (2 Tage) und leicht unter dem des Landkreis Euskirchen (2,8 Tage).

## 5 | Bestandsanalyse

### 5.1 Erreichbarkeit und Anbindung

Die Stadt Bad Münstereifel wird in Nord-Süd-Richtung über die Landesstraße 194 erschlossen, die östlich des Untersuchungsgebiets verläuft. Von der Landesstraße geht im Norden die Kölner Straße und im Süden die Trierer Straße ab. Beide Straßen sind die zentralen Erschließungsstraßen zur Kernstadt. Im Untersuchungsgebiet wird die verkehrliche Situation größtenteils über verkehrsberuhigte Bereiche mit ausgewiesenen Einbahnstraßen geregelt. Für den MIV ist das Gebiet über die Straßen Langenhecke im Norden und über die Delle im Osten zugänglich. Im Süden ist die Kernstadt nur für Anlieger über das „Orchheimer Tor“ erreichbar. Darüber hinaus ist der nördliche Bereich der Wertherstraße als Fußgängerzone ausgewiesen.

#### Öffentlicher Personennahverkehr

Im Untersuchungsgebiet verkehren sechs Buslinien (819, 821, 822, 824, 828, 887), die im Stundentakt fahren. Insgesamt befinden sich drei Bushaltestellen im historischen Stadtkern. Diese befinden sich am Klosterplatz, am Rathaus sowie am Orchheimer Tor. Seit dem 02.03.2020 gibt es in Bad Münstereifel einen CityBus, der die Wohnbereiche mit dem historischen Stadtkern verbindet und wochentags stündlich verkehrt. Der Klosterplatz stellt einen Haltepunkt des CityBus dar. In fußläufiger Entfernung vom historischen Stadtkern aus befindet sich der Bahnhof von Bad Münstereifel.

Die Bushaltestelle am Klosterplatz wird jedoch nur für Schülerfahrten (Linie 821) angefahren. Die Bushaltestelle ist nicht barrierearm und es fehlen taktile Einstiegs- und Zustiegshilfen. Außerdem erschwert das vorhandene Kopfsteinpflaster auf dem Klosterplatz sowie in der Langenhecke die Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen.

Eine ähnliche Situation zeichnet sich bei der Bushaltestelle in der Marktstraße ab, auch hier fehlen taktile Einstiegs- und Zustiegshilfen. Das geschliffene Natursteinpflaster in der Marktstraße ist für Mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen jedoch gut begeh- und befahrbar.

Die Oberflächenmaterialität an der Haltestelle Orchheimer Tor / Große Bleiche besteht aus Ziegelpflaster und ist für Menschen mit Handicap gut begeh- und befahrbar. Jedoch ist der Zugang zur Bushaltestelle aus Richtung Orchheimer Tor problematisch, da das unebene Kopfsteinpflaster die Nutzbarkeit erschwert. Außerdem fehlen taktile Einstiegs- und Zustiegshilfen (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*).



Abbildung 19: Bushaltestelle am Klosterplatz



Abbildung 20: Bushaltestelle am Rathaus



Abbildung 21: Ausgewiesener Behindertenparkplatz auf dem Klosterplatz



Abbildung 22: Parkieranlagen in der Orchheimer Straße



Abbildung 23: Straßenbegleitendes Parken in der Marktstraße



Abbildung 24: Ansicht der Wertherstraße, Erster Abschnitt

### Ruhender Verkehr

Insgesamt verfügt die Stadt Bad Münstereifel über ein gutes Angebot an Parkplätzen sowohl im historischen Stadtkern als auch unmittelbar angrenzend. Die zentral gelegenen Parkplätze sowie die straßenbegleitenden Parkmöglichkeiten unterliegen einer zeitlichen Parkraumbewirtschaftung zwischen 7 und 18 Uhr.

Als zentrale Parkieranlage im Untersuchungsgebiet fungiert der Klosterplatz mit insgesamt 35 Parkplätzen. Dieser wird räumlich von einer Einbahnstraße gefasst. Ferner grenzt nördlich des historischen Stadtkerns der Europaplatz mit mehr als 20 Parkplätzen an. Südlich des Untersuchungsgebiets stehen an der „Großen Bleiche“, mehr als 100 Parkplätze zur Verfügung.

Zusätzlich zu den öffentlichen Parkplätzen verfügen die wichtigen Anlaufpunkte über weitere Stellplätze. So sind in der Orchheimer Straße / Ecke Fibergasse acht Parkplätze sowie vor dem Rathaus zehn Parkplätze ausgewiesen. Darüber hinaus ist straßenbegleitendes Parken in der Marktstraße möglich.

Außerdem existieren acht behindertengerechte Parkplätze im Untersuchungsgebiet: drei am Klosterplatz, zwei vor dem Orchheimer Tor, einer vor dem Rathaus und in der Langenhecke sowie am St. Michael-Gymnasium. Die Parkplätze sind über Rollstuhlsymbole in der Pflasterung sowie Beschilderung gut aufzufinden (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*).

Als kritisch eingestuft wird das straßenbegleitende Parken im Bereich der Marktstraße, weil dadurch der Gehweg verengt wird. Andererseits wird dadurch aber auch die Sichtbarkeit der Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschäfte (u.a. Werbungen / Aktionen in den Schaufenstern) eingeschränkt.

## 5.2 Straßen- und Wegenetz

### Wertherstraße

Die Wertherstraße ist Teil der Hauptachse im Untersuchungsgebiet. Dort haben sich eine Vielzahl an inhabergeführten Einzelhandelsgeschäften, Geschäften des Outlet Centers, gastronomische Einrichtungen als aber auch medizinische Versorgungseinrichtungen angesiedelt.

Der erste Abschnitt zwischen Wallgasse und Alten Gasse ist als Fußgängerzone ausgewiesen (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*). In diesem Abschnitt konzentrieren sich fast ausschließlich Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe.

Dieser Abschnitt ist durch einen breiten Straßenquerschnitt geprägt und mit Natursteinpflaster versehen. Durch einen Materialwechsel im Bodenbelag wird die Funktionalität unterschieden: die Seitenbereiche sind rot markiert und werden für Gastronomie, Werbeaufsteller und Geschäftsauslagen genutzt. In der Straßenmitte ist ein rot markiertes Band als Entwässerungsrinne verlegt.

Das vorhandene Kopfsteinpflaster entspricht in seiner Materialität nicht mehr den Anforderungen der Barrierearmut und den heutigen Ansprüchen an Oberflächengestaltungen und ist aufgrund der unebenen Oberfläche schlecht begeh- und befahrbar.

Einbauten wie Poller und Aufsteller aber auch Steigungen und mangelhaft gestaltete Überwege schränken die barrierearme Mobilität ein. So stellt insbesondere die historische Treppe zur Burg für mobilitätseingeschränkte Menschen eine Herausforderung dar. Visuelle oder taktile Elemente an der Antritt- und Austrittsstufe sowie Markierungen an den Kanten sind nicht vorhanden (siehe Karte 4 *Barrieren*).

Der zweite Abschnitt von Alter Gasse bis zum Orchheimer Tor über die Straße Markt und Orchheimer Straße ist als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und stellt ein Teil der Hauptachse dar (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*). Dieser Bereich wird intensiv für Abhol- und Lieferverkehre genutzt – was sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Die Querneigungen im Straßenprofil schränken die Begeh- und Befahrbarkeit ein. Im Rahmen des Kernstadtpaziergangs stellte sich heraus, dass mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere entlang der Orchheimer Straße, die Mittelrinne zum Passieren nutzen. Die Teilnehmer führten in diesem Zusammenhang an, dass eine Rollatorbahn entlang der Mittelrinne die Begeh- und Befahrbarkeit erheblich verbessern würde.

Entlang der Orchheimer Straße und Wertherstraße befinden sich neben Gastronomie- und Einzelhandelsbetrieben auch wichtige öffentliche Einrichtungen wie das St. Michael-Gymnasium und die St. Donatus Kirche. Somit übernehmen die beiden Hauptachsen auch wichtige Funktionen als Schulweg und für die ältere Einwohnerschaft.

### Langenhecke

Die Langenhecke weist als nördlicher Zugang zum Untersuchungsgebiet eine erhöhte innerörtliche Verkehrsfrequenz auf und ist Zufahrt zum Klosterplatz. Gleichzeitig ist die Straße Langenhecke aus Norden kommend die zentrale Radverkehrsstrecke. Zwischen Europaplatz und Klosterplatz ist die Straße als Tempo-30-Zone ausgewiesen und mit Ampelschaltung einseitig befahrbar (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*).



Abbildung 25: Wertherstraße auf Höhe Eiscafe Bella Italia



Abbildung 26: Treppe zur Burg



Abbildung 27: Wertherstraße zweiter Abschnitt auf Höhe Puppenmuseum



Abbildung 28: Langenhecke nördlicher Abschnitt



Abbildung 29: Wertherstraße auf Höhe Marktstraße



Abbildung 30: Abschnitt der Langenhecke



Abbildung 31: Engstelle an der Langenhecke



Abbildung 32: Südlicher Abschnitt der Straße Langenhecke



Abbildung 33: Topographie Höhe Romanisches Haus

Im nördlichen Abschnitt der Langenhecke befinden sich das Seniorenhaus Marienheim, die Lutherkirche und die evangelische Kirchengemeinde Bad Münstereifel. Darüber hinaus ist an der Langenhecke das Romanische Haus zu finden, welches einen wichtigen Zielpunkt für Touristen darstellt. Somit übernimmt die Langenhecke Funktionen als Alltagsweg insbesondere für ältere Menschen sowie als Tourismusroute (siehe Karte 6 *Öffentlich zugängliche Gebäude*).

Der nördliche Abschnitt ist durch einen schmalen Straßenquerschnitt geprägt und weist beidseitig der Fahrbahn abgesenkte Bordsteine auf. Im Rahmen des öffentlichen Stadtkernspaziergangs wurde darauf hingewiesen, dass die Bordsteine für Rollstuhlfahrer\*innen nicht komfortable abgesenkt sind. Ausnahme ist am kleinen Fachwerkhaus hinter dem Tor. Ferner sind die Fahrbahn und Gehwege mit abgegriffenem Pflaster versehen und somit leicht und erschütterungsarm befahr- und begehbar. Aufgrund des schmalen Straßenquerschnittes weisen die Gehwege teilweise eine zu geringe Breite auf. Dies trifft sowohl auf die Gehwege in Höhe Wallgasse als auch auf den Bereich zwischen Kapuzinergasse und Hürten Museum zu. Partielle Hindernisse wie Poller oder Baumkisten schränken die Nutzung des Straßenseitenraums zusätzlich ein (siehe Karte 4 *Barrieren*).

Der zweite Abschnitt der Langenhecke zwischen dem Klosterplatz und der Marktstraße ist als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen und für den Kfz-Verkehr gesperrt (mit Ausnahme von Liefer- und Abholverkehren) (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*). In diesem Abschnitt konzentrieren sich öffentliche und kulturelle Einrichtungen, wie die Stiftskirche, das Pfarrheim und das Kulturhaus Theater 1 Bad Münstereifel.

Besonders problematisch für die Verkehrssicherheit mobilitätseingeschränkter Menschen erweist sich der Kreuzungsbereich am Klosterplatz. Der Kreuzungsbereich weist erhebliche gestalterische Defizite auf und bietet für Mobilitätseingeschränkte keine Orientierung. Die Lichtsignalanlage entspricht zudem nicht den Anforderungen an Barrierearmut. Bordsteine sind abgesenkt, taktile Elemente und akustische Signalanlagen sind jedoch nicht vorhanden (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*).

### Marktstraße

Die Marktstraße verläuft in Ost-West Richtung, ist in beiden Fahrtrichtungen befahrbar und als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*).

In der Marktstraße befinden sich das Rathaus, die Gemeinschaftsgrundschule aber auch Einzelhandelsgeschäfte. Außerdem dient sie als Zuwegung zur Stiftskirche und zum höhergelegenen Stadtpark

mit dem Kurhaus. Damit ist der Straßenraum von Alltagsrelevanz für die Stadtgesellschaft und wird von Schulkindern, Familien und Senioren, aber auch von Gästen rege frequentiert.

Die Marktstraße ist niveaugleich ausgebaut und durch verschiedene Oberflächenbeläge zониert. Gehwege und Fahrbahn sind mit geschliffenem Natursteinpflaster ausgeführt und somit für Mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen gut bege- und befahrbar. Die Straßenfläche wird durch ein beidseitiges Rinnenband aus Kleinpflaster eingefasst, das zugleich als Abgrenzung zu den Gehwegflächen dient. Am Übergang zum Markt wird Kleinpflaster verwendet, so dass in diesem Bereich für mobilitätseingeschränkte Personen das Überqueren der Fahrbahn erschwert ist (siehe Karte 3 *Oberflächenbeschaffenheit*).

Der Straßenquerschnitt wird durch eine Steigung in Richtung Heisterbacher Straße geprägt, was sich als Hindernis für Rollatorfahrer\*innen darstellt (siehe Karte 5 *Höhenprofil*). Geparkte Autos beidseitig der Fahrbahn schränken die Nutzung des Straßenseitenraums ein. Weitere Defizite bestehen in der Gestaltung der Bushaltestelle „Rathaus“. Ein Wartehäuschen, welches Wetterschutz bietet, aber auch die Erkennbarkeit der Haltestelle ermöglichen könnte, ist vorhanden. Jedoch fehlen taktile Elemente für blinde und sehingeschränkte Menschen. (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*).

### Kapuzinergasse

Die Kapuzinergasse stellt eine wichtige Wegebeziehung für ältere Menschen dar, da über sie eine Verbindung zwischen Wertherstraße und Seniorenhaus Marienheim hergestellt wird. In der Kapuzinergasse ist zudem die katholische Kindertagesstätte St. Chrysanthus und Daria zu finden. Somit übernimmt die Straße eine wichtige Funktion als Alltagsweg für Kinder und ältere Menschen.

Der erste Abschnitt verläuft zwischen Langenhecke und Alte Gasse und ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*). Dieser Abschnitt besteht aus einer schmalen asphaltierten Fahrbahn, die auf Höhe der katholischen Kindertagesstätte eingengt ist. Im Bereich Langenhecke / Kapuzinergasse ist die Fahrbahndecke gepflastert (siehe Karte 3 *Oberflächenbeschaffenheit*).

Die Fahrbahnoberfläche weist in diesem Abschnitt eine Vielzahl an Aufbrüchen auf, die Aufpflasterung ist ein Hindernis für Mobilitätseingeschränkte (siehe Karte 4 *Barrieren*).

Fahrbahn und Gehweg sind durch Hochborde getrennt. Der Gehweg verfügt über wenig Nutzfläche und weist Unebenheiten auf. Die Sicherheit sowie gute Bege- und Befahrbarkeit des Gehweges ist somit für Mobilitätseingeschränkte nicht gegeben (siehe Karte 2 *Gehwegbreite*).



Abbildung 34: Kleinpflaster am Übergang zur Marktstraße



Abbildung 35: Ansicht Kapuzinergasse von Langenhecke aus



Abbildung 36: Straßenschäden in der Kapuzinergasse



Abbildung 37: Rollatorband an Kapuzinergasse.

Der zweite Abschnitt verläuft zwischen Alte Gasse und Wertherstraße und ist als Fußgängerzone ausgewiesen (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*). Dieser Abschnitt wurde vor einigen Jahren im Zuge einer Kanalsanierung mit einer Rollatorbahn aus Betonpflaster ausgestattet. Dieses Material ist für Rollstuhlfahrer\*innen und Rollatorenutzer\*innen gut bege- und befahrbar, entspricht jedoch in Materialität und Farbigkeit nicht den Ansprüchen des Denkmal- und Ensembleschutzes.



Abbildung 38: Straßenschäden im nördlichen Abschnitt der Alten Gasse

### Alte Gasse

Die Alte Gasse verläuft in Nord-Süd-Richtung mit einer Stichstraße in Ost-West Richtung zur Wertherstraße. Der Abschnitt zwischen Wallgasse und Kapuzinerstraße ist als Tempo-30-Zone und ab Kapuzinergasse als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*). Die Straße stellt eine wichtige Wegeverbindung für ältere Menschen und Kinder dar, da über sie eine Verbindung zum Katholischen Kindergarten und zum Pfarrzentrum St. Josefshaus hergestellt wird.

Aktuell ist die Wegeverbindung unattraktiv ausgebildet und bietet wenig Verkehrssicherheit für Mobilitätseingeschränkte. Der erste Abschnitt der Straße besteht aus einer asphaltierten Fahrbahn und einem Bordstein auf der westlichen Seite (siehe Karte 3 *Oberflächenbeschaffenheit*).



Abbildung 39: Unebenes Pflaster im Bereich Alte Gasse / Kapuzinergasse

Der Gehweg ist durch Hochborde von der Fahrbahn getrennt und verfügt über wenig Nutzfläche, was die Wegequalität und die Sicherheit insbesondere mobilitätseingeschränkter Menschen in diesem Bereich einschränkt (siehe Karte 2 *Gehwegbreite*). Im zweiten Abschnitt ist die Alte Gasse mit Kopfsteinpflaster und ohne Bordsteine ausgeführt. Das vorhandene Natursteinpflaster weist insbesondere im Kreuzungsbereich Alte Gasse / Kapuzinergasse erhebliche Straßenschäden auf. Poller in Höhe Kapuzinergasse gelten als additive Barriere im Stadtraum (siehe Karte *Barrieren - Ist-Zustand*).



Abbildung 40: Fibergasse von Markt aus

### Fibergasse

Die Fibergasse ist eine wichtige Wegeverbindung im historischen Stadtkern und geht von der Orchheimer Straße ab und führt auf die Marktstraße zu. Dadurch können Nutzer die vom MIV befahrende Straße Markt umgehen und erreichen wichtige Alltagsziele, wie das Rathaus. In der Gestaltung erweist sich die Fibergasse aber als mangelhaft. Insbesondere die Zuwegung zur Marktstraße über die Fußgängerunterführung ist unattraktiv und mangelhaft beleuchtet. Außerdem erschwert das unebene Kopfsteinpflaster die Begeh- und Befahrbarkeit und schränkt damit die Nutzung von Mobilitätseingeschränkten ein.

### Stumpfgasse

Die verkehrsberuhigte Stumpfgasse verläuft in Ost-West-Richtung zwischen Turmstraße und Orchheimer Straße und dient vorwiegend der Erschließung der dort ansässigen Wohnhäuser (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*). Die Stumpfgasse ist durch einen schmalen Querschnitt geprägt und weist Unebenheiten und erhebliche Ausbrüche auf. Verformungen und Verkantungen von Pflastern sowie beschädigte und zerstörte Pflastersteine beeinträchtigen Nutzung und Sicherheit der Verkehrsfläche erheblich. Schäden an Randeinfassungen und offene Fugen wirken als additive Funktionsschwächen (siehe Karte 4 *Barrieren*).

### Unnastraße

Die Unnastraße verläuft in Ost-West-Richtung zwischen der Turmstraße und der Orchheimer Straße und ist als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*). An der Unnastraße sind mit Hotel Jungmühle, Hotel zur Post sowie Boutique Hotel Marielle mehrere touristisch relevante Beherbergungseinrichtungen angesiedelt. In ihrer heutigen Gestaltung wird die Straße jedoch ihrer touristischen Bedeutung nicht gerecht. Die Unnastraße ist niveaugleich ausgebaut und weist keine Gehwegbereiche auf. Dadurch ist der Fahrzeug- und Fußgängerverkehr nicht voneinander getrennt.

Die Unnastraße weist eine Vielzahl von Ausbrüchen und Flickstellen auf. Zerstörte Pflastersteine und offene Fugen schränken die Nutzbarkeit und Sicherheit der Straße erheblich ein. Aufgrund der unebenen und rauen Oberfläche ist die Begeh- und Befahrbarkeit der Straße stark beeinträchtigt (siehe Karte 4 *Barrieren*).

### Heisterbacher Straße

Die Heisterbacher Straße dient vorwiegend der Erschließung der dort ansässigen Wohnhäuser und zugleich als Zufahrt zur Nöthener Straße und Zugang zum Stadtpark. Die Straße ist als Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung und als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen (siehe Karte 1 *Verkehr und Mobilität*). Die Heisterbacher Straße ist durch einen schmalen Querschnitt geprägt und weist durch Verformungen und Verkantungen von Pflastern starke Unebenheiten und Ausbrüche auf, zudem wirken Schäden an Randeinfassungen und offene Fugen als additive Funktionsschwächen (siehe Karte 4 *Barrieren*).



Abbildung 41: Ansicht der Stumpfgasse



Abbildung 42: Unebene Pflasterung in Stumpfgasse



Abbildung 43: Flickstellen in der Unnastraße



Abbildung 44: Heisterbacher Straße Richtung Tor



Abbildung 45: Flickstellen in der Teichstraße

### Teichstraße

Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Teichstraße dient vorwiegend der Erschließung der dort ansässigen Wohnhäuser und zugleich als Zuwegung zur Burg. Die Straße besteht aus einer asphaltierten Fahrbahn ohne Gehweg. Die Teichstraße ist mit Ausbrüchen, Schlaglöchern, Flickstellen und Rissen in schlechtem Erhaltungszustand (siehe Karte 4 *Barrieren*).

## 5.3 Öffentliche Plätze und Grünräume

Die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität von öffentlichen Plätzen und Freiräumen wird maßgeblich durch Wegebeläge und Wegebeschaffenheit mitgeprägt. Ein barrierearmer Zugang zu Aufenthaltsflächen für die Stadtgesellschaft inklusive Menschen mit Handicap ist eine wesentliche Voraussetzung zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

### Stadtspark



Abbildung 46: Blick auf den historischen Stadtkern



Abbildung 47: Ein Aufgang zum Stadtspark

Der Stadtspark befindet sich westlich des historischen Stadtkerns und umfasst den Kurgarten, das Kurparkwäldchen, die historischen Kneipp-Anlagen sowie das historische Kurhaus mit dem Heino Café. Der Stadtspark stellt sowohl für Bewohner\*innen als auch für Besucher\*innen ein wichtiges Gesundheits- und Naturerholungsziel dar. Aufgrund seiner topographisch erhöhten Lage ermöglicht der Stadtspark malerische Ausblicke auf den historischen Stadtkern und auf die gegenüberliegenden Berge der Eifel. Ein wichtiger Aussichtspunkt befindet sich am Wehrgang. Vom historischen Stadtkern aus besteht die Möglichkeit, über eine Treppenanlage direkt zum Wehrgang zu gelangen. Die Treppenanlage ist jedoch nicht barrierearm ausgestattet. Die vorhandenen Sitzbänke auf der Aussichtsterrasse, am Aufgang zum Wehrgang, genügen nicht den Anforderungen an Barrierearmut. Anwohner machten im Rahmen des Stadtkernspaziergangs deutlich, dass sie direkt mit dem PKW zum Stadtspark fahren oder die Langenhecke und Wallgrabenpromenade als Zugang wählen.

Der Stadtspark wird vertikal von der Wallgrabenpromenade erschlossen. Weitere Wegeverbindungen bilden sich zwischen der Wallgrabenpromenade und den Kneipp-Anlagen bzw. dem Kurhaus, die jedoch aufgrund ihres starken Gefälles nicht barrierearm sind. Im überwiegenden Teil des Stadtparks bestehen die Wege aus Verbundpflaster, was eine gute Begeh- und Befahrbarkeit ermöglicht. Trotz der allgemein guten Bedingungen für Fußgänger\*innen besitzt der Stadtspark an einigen Stellen Unebenheiten, die sich als Stolperfalle erweisen. Darüber hinaus finden sich an einigen Stellen

Wege aus befestigtem Sand, was sich insbesondere für Mobilitätseingeschränkte als Erschwernis darstellt. Zudem weisen die Wege an einigen Stellen eindeutige Schäden auf. Die Neuordnung und Umgestaltung des Stadtparks stellt ein Einzelvorhaben aus dem ISEK Bad Münstereifel (A12) dar, wofür derzeit ein Konzept erarbeitet wird und das Thema der Barrierearmut Berücksichtigung findet. Der Stadtpark ist von der historischen Altstadt über eine Treppenanlage erschlossen. Von Norden bzw. aus Richtung Langenhecke ist der Stadtpark über einen mit Verbundpflaster versehenen Weg mit teils erheblichem Gefälle erreichbar. Der Zugang in Höhe Parkplatz Kurhaus bzw. von der Nöthener Straße stellt die unsicherste Zuwegung dar und es besteht aufgrund einer abschüssigen Rampe Sturzgefahr.

Der Stadtpark bietet letztendlich erhebliche Entwicklungspotentiale, um die Aufenthalts- und Verweilqualität für Bewohner\*innen und Touristen zu verbessern. Mit dem derzeit erarbeiteten Konzept werden Entwicklungsziele und Maßnahmen definiert, die es gilt in den kommenden Jahren umzusetzen.

### Kirchplatz

Die ehemalige Stiftskirche St. Chrysanthus und Daria ist heute katholische Hauptkirche von Bad Münstereifel und samt des umliegenden Kirchplatzes ein zentraler Ort im Untersuchungsgebiet.

Die räumliche Fassung des Platzes erfolgt im Süden durch Poller, welche zeitgleich die Fahrbahn abgrenzen, sowie durch eine Bestandsmauer, die als westliche Platzkante fungiert. Sitzmobiliar ist an der Mauer vorhanden, jedoch veraltet.

Die Platzfläche ist niveaugleich barrierearm gestaltet und mit Kleinpflaster versehen. Die Pflastermaterialien sind sowohl für Rollatorrenutzer wie auch für Rollstuhlfahrer gut und sicher zu nutzen. Die Bordsteine sind abgesenkt und ermöglichen so ein plangleiches Queren des Platzes.

Der Zugang zum Platz erfolgt von Süden bzw. von der Marktstraße ebenerdig. Ein weiterer Zugang erfolgt von Westen über eine Treppe, die jedoch nicht den Ansprüchen an Barrierearmut entspricht. Vom Klosterplatz ist der Kirchplatz über einen ebenen Weg aus Kopfsteinpflaster angebunden. Ein weiterer Zugang erfolgt über eine Treppe, die mangels Handläufe keinen barrierearmen Zugang darstellt.

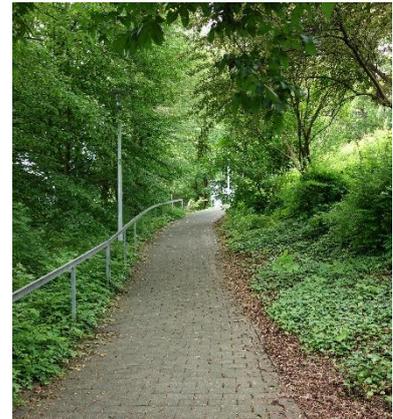


Abbildung 48: Zugang zum Stadtpark über steile Rampe



Abbildung 49: Veraltetes Stadtmobiliar im Stadtpark



Abbildung 50: Kirchplatz Richtung Langenhecke



Abbildung 51: Kirchplatz Richtung Marktstraße



Abbildung 52: Durchgangsverkehr am Markt



Abbildung 53: Unebenheiten im Bereich des Markts



Abbildung 54: Markt Richtung St. Michael-Gymnasium

## Markt

Der Markt ist ein zentraler Ort des historischen Stadtkerns von Bad Münstereifel. Am Markt konzentrieren sich die St. Donatus Jesuitenkirche und das St. Michael-Gymnasium. Damit wird der Markt besonders durch die Nutzergruppen der Schulkinder und Senioren genutzt, aber auch durch Gäste der Stadt, die Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe besuchen. Im südlichen Bereich des Platzes befindet sich als Kleinversorger der Minimarkt *Nimm es mit*.

Die gesamte Platzsituation weist in Gestaltung und Funktionalität Defizite auf. Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit am Markt ist durch Durchgangs- und Lieferverkehre, sowie temporär ruhenden Verkehr beeinträchtigt.

Negativ wirkt sich der Durchgangsverkehr auf die Bewegungsfreiheit der Fußgänger\*innen und auf die Schulkinder des angrenzenden St. Michael-Gymnasiums aus. Konflikte zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr insbesondere im südlichen Bereich des Platzes sind vorhanden.

Weiterhin bestehen Mängel in der Oberflächenbeschaffenheit insbesondere in Bezug auf die Zielgruppe der Seh- und Mobilitätseingeschränkten. Die vorhandene Pflasterung ist aufgrund der rauen und unebenen Oberfläche für mobilitätseingeschränkte Personen und Radfahrer\*innen nicht so gut befahrbar. Eine optische oder taktile Platzabgrenzung gibt es nicht, ebenso wenig wie eine Orientierungs- und Führungshilfe für Blinde und Seheingeschränkte.

## 5.4 Zugänge zu öffentlichen Gebäuden

Zur gesellschaftlichen Teilhabe am Leben gehört auch ein barrierearmer Zugang zu öffentlichen Gebäuden. Im Rahmen der Vor-Ort Erhebung wurden im Untersuchungsgebiet insgesamt 17 öffentlich zugängliche Gebäude auf Erreichbarkeit und Zugänglichkeit betrachtet. Angelehnt an die Vorgaben der DIN 18040-1 wurden

- > Tür und Türbreite
- > Bewegungs- und Rangierflächen vor der Tür
- > Treppen und Handläufe
- > Rampen und Steigung der Rampen
- > Klingelsystem / Hinweisschilder / Informationstafeln
- > Nähe zu Bushaltestellen und Behindertenparkplätze
- > Sichtbarkeit von Hausnummer

erhoben.

Von den 17 öffentlich zugänglichen Gebäuden sind neun Einrichtungen barrierefrei, fünf Einrichtungen weder rollstuhlgerecht, noch barrierefrei und drei weitere Gebäude nur teilweise rollstuhlgerecht zugänglich.

Bei der Betrachtung der Eingangsbereiche zeigte sich, dass Stufen und Treppenanlagen sowie fehlende Handläufe die häufigsten Hindernisse eines barrierearmen Zugangs sind. Zusatzeinrichtungen wie Klingel und Gegensprechanlagen sind ebenfalls kaum vorhanden.

Als positives Referenzgebäude kann auf das kommunale Objekt der Stadtverwaltung verwiesen werden. Das Gebäude der Stadtverwaltung ist in städtischem Grundeigentum. Durch die Bushaltestelle am Rathaus sowie nahegelegene Behindertenparkplätze ist die Stadtverwaltung gut erreichbar.

Die Eingangstür weist die erforderliche Breite auf, ist schwellenlos passierbar und mit dem europaweit einheitlichen Schließsystem für behinderten gerechte Anlagen „Euroschlüssel-System“ ausgestattet. Klingel und Sprechanlagen sind vorhanden. Über einen Aufzug im Inneren sind die Geschosse für mobilitätseingeschränkte Personen erreichbar. Zudem ist der Rats- und Sitzungssaal durch einen Treppenlift barrierearm zugänglich.

Unter die Kategorie „teilweise rollstuhlgerecht zugänglich“ fällt das Kulturhaus, das im Grundeigentum der Stadt Bad Münstereifel und über eine ÖPNV-Haltestelle gut angebunden und erreichbar ist. Der Zugang zum Kulturhaus erfolgt barrierearm über eine Rampe und ist damit für Rollstuhlfahrer\*innen und Rollatorenutzer\*innen zugänglich.

Der Eingangsbereich verfügt über ausreichend Platz für Rangier- und Bewegungstätigkeiten von Rollstuhl- und Rollatorenutzern. Die Türbreite erlaubt den Zugang für Mobilitätseingeschränkte. Die Hausnummer des Gebäudes ist kontrastreich einsehbar und hilft Seheingeschränkten bei der Orientierung. Barrierearme Stellplätze befinden sich in direkter Nähe. Aktuell fehlen eine Klingel sowie ein Handlauf an der Rampe.

Das Apotheken-Museum, das Erdgeschoss beherbergt derzeit die städtische Tourist-Information, befindet sich in Privatbesitz. Der Zugang zum Museum erfolgt über Treppenstufen, was die generelle Zugänglichkeit für Menschen mit motorischen Beeinträchtigungen erschwert.

Am Eingangsbereich sind Informationen zu den Öffnungszeiten aufzufinden. Handläufe, die eine Stütz- und Ziehhilfe insbesondere für ältere Menschen bieten könnten, sind hingegen nicht vorhanden. Die Serviceangebote im Inneren des Gebäudes sind vielfach durch Schwellen und einen Treppenaufgang zum Obergeschoss nicht barrierearm zugänglich.



Abbildung 55: Eingangsbereich der Stadtverwaltung



Abbildung 56: Kulturhaus



Abbildung 57: Haupteingang zum Apotheken-Museum

Die Analyseergebnisse der 17 untersuchten öffentlichen Einrichtungen wurden in eine Abbildung zusammengeführt und schematisch gegenübergestellt. In den Spalten wurde ein Haken gesetzt, wenn die Einrichtungen die Anforderungen der DIN Norm 18040-1 erfüllen. Abschließend erfolgte eine Bewertung über die barrierearme Zugänglichkeit der Einrichtung mit Hilfe der Piktogramme. Nachfolgend eine kurze Erläuterung zu der Bedeutung der jeweiligen Piktogramme:



Einrichtung ist nach abgleich der aktuellen DIN-Norm ( 18040-1) barrierefrei. Sie erfüllt unter anderem folgende Kriterien

- Erreichbarkeit der Einrichtung: stufenlos, ggf. über Rampe (max. 6% Steigung)
- Zugang: schwellenlos
- Türbreite: Mindestens 90cm
- Bewegungs- und Rangierfläche vor der Tür: 1,50m X 1,50m



Einrichtung ist barrierefrei jedoch nur teilweise rollstuhlgerecht. In der Regel ist man bei diesen Objekten auf eine Hilfsperson angewiesen.

- Bewegungs- und Rangierfläche nicht ausreichend vor der Tür
- Schwellen vorhanden
- Steigungs- und Neigungsflächen vor der Eingangstür



Objekt ist weder rollstuhlgerecht und barrierefrei.

Auf Basis der gegenwärtigen DIN-Normen ist die Einrichtung nicht barrierefrei, wenn das Gebäude nur unter großer Anstrengung oder mit personeller Hilfe zugänglich ist.

Einrichtungen	Bewertung	 Türbreite (mind. 90cm)	 Schwellenlos	 Rangier- fläche (150mX150m)	 Automa. Türöffner	 Treppe	 Treppe mit Handlauf	 Kontrastreiche Markierungen	 Rampe	 Rampe mit Handlauf	 Spezielle Hinweise (Eingang)	 Klingel	 Stellplätze
Apotheken - Museum		✓				✓					✓		
Evangelische Kirchengemeinde (Privatbesitz)		✓	✓	✓									
Grundschule		✓	✓	✓				✓					✓
Jesuitenkirche (Privatbesitz)		✓	✓	✓							✓		✓
Katho. Kinder- garten (Privatbesitz)		✓	✓	✓				✓		✓			
Kulturhaus		✓	✓	✓					✓			✓	✓
Lutherkirche (Privatbesitz)		✓	✓	✓									
Pfarramt St. Chrysanthus und Daria (Privatbesitz)		✓		✓			✓				✓	✓	
Polizei		✓	✓				✓	✓				✓	
Puppenmuseum (Privatbesitz)		✓				✓							
Rathaus (Marktstraße 11)		✓	✓			✓			✓		✓	✓	✓
Romanisches Haus (Privatbesitz)		✓											
Seniorenhaus Marienheim		✓	✓	✓	✓		✓			✓			
Stadtbücherei		✓	✓	✓									
Stadtverwaltung (Marktstraße 15)		✓	✓	✓	✓			✓			✓	✓	✓
Stiftskirche		✓	✓	✓					✓		✓		
St. Michael Gymnasium		✓	✓							✓	✓		✓

Abbildung 58: Öffentliche Einrichtungen im Vergleich

## 5.5 Exkurs: Einzelhandel und Gastronomie

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde die Auffindbarkeit und Zugänglichkeit der Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen untersucht – eine Bewertung der Gebäudeerschließung im Inneren wurde nicht vorgenommen.

### *Einzelhandel*

In der Hauptgeschäfts- und Fußgängerzone von Wertherstraße, Marktstraße und Orchheimer Straße wurden insgesamt 72 Gebäude mit Einzelhandelsnutzung auf Zugänglichkeit untersucht. Von den insgesamt 72 betrachteten Gebäuden sind 16 komplett barrierearm zugänglich.

Die Betrachtung der Eingangsbereiche zeigte, dass Stufen und Treppenanlagen die häufigsten Hindernisse eines barrierearmen Zugangs sind. Lediglich ein Viertel der über Stufen oder Treppen erschlossenen Einzelhandelsgeschäfte bieten einen Handlauf oder eine kontrastreiche Stufengestaltung. Auch historisch schmale Türeingänge, erschweren Rollstuhl- und Rollatorenutzern ein barrierearmes Passieren der Eingangssituationen. Für Rollstuhlfahrer\*innen erforderliche Rangier- und Bewegungsflächen im Eingangsbereich sind zum Teil nicht gegeben. Einzelne Handelsgeschäfte bieten über eine rückwärtige Erschließung einen barrierearmen Hintereingang, bspw. in der Alten Gasse oder Werther Straße. Auf die barrierearmen Zugangsmöglichkeiten wird an den Häuserfronten der Geschäfte bislang nicht hingewiesen und die Zugänglichkeit wird teilweise durch das unkomfortable Kopfsteinpflaster erschwert.

Als gutes Beispiel einer barrierearmen Gebäudeerschließung konnten die Objekte Werther Straße 27 (Lindt), Marktstraße 8 (Schmuckgeschäft) sowie Marktstraße 18 (Puma) identifiziert werden. Die Geschäfte sind schwellenlos zugänglich und verfügen im Eingangsbereich über ausreichend Rangier- und Bewegungsfläche für Rollstuhlfahrer\*innen. Zudem erlaubt die Breite der Tür den Zugang für Rollstuhlfahrer\*innen und Rollatorenutzer\*innen.



Abbildung 59: Gute Beispiele einer barrierearmen Erschließung von Einzelhandelsgeschäften

Als ein Beispiel für eine nicht barrierearme Zugänglichkeit kann auf das Gebäude in der Marktstraße 5 oder auf einen Modeladen in der Orchheimer Straße 8 verwiesen werden. Auch wenn die Breite der Tür den Zugang ins Gebäude erlaubt, schränken die Stufen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die Passierbarkeit ein. Des Weiteren fehlen Handläufe als wichtige Stütz- und Zielelemente sowie eine Klingel als zusätzliches Unterstützungselement.



Abbildung 60: Stufen erschweren einen barrierearmen Zugang

### Gastronomie

Ähnliche Ergebnisse erbrachte die Erfassung der Zugangssituationen von 23 gastronomischen Einrichtungen. Vorgelagerte Stufen sowie kleinere Treppenanlagen stellen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine Barriere dar.



Abbildung 61: Symbolhafte Situation in Bad Münstereifel. Treppenstufen erschweren die Zugänglichkeit

Sieben von 17 Einrichtungen verfügen dabei über Handläufe als Stütz- und Haltelemente.

Sechs Einrichtungen sind barrierearm und über einen schwellenlosen Eingangsbereich zugänglich, darunter der Gastronomiebetrieb in der Orchheimerstraße 1. Das Gebäude verfügt zudem über die für Rollator- und Rollstuhlfahrer\*innen benötigte Rangier- und Bewegungsfläche vor der Eingangstür.



Abbildung 62: Barrierefreier Zugang

## 5.6 Orientierung, Wahrnehmung und Lesbarkeit

Wegeleitsysteme sind ein wichtiger Baustein der Stadtinfrastruktur. Eine gute, lückenlose, möglichst barrierefreie Orientierung hilft Bewohnern und Touristen, sich zurechtzufinden und zielgerichtet auf attraktiven Wegen zu wichtigen Zielpunkten zu kommen. Fußwegeleitsysteme sind gleichzeitig ein Aushängeschild und wichtiger Teil der Willkommenskultur. Sie müssen daher auch ortsunkundigen Besuchern verständlich sein.

Ein Fußwegeleitsystem sollte für Rollstuhlfahrer\*innen oder Rollatornutzer\*innen, genauso aber auch für Familien mit Kinderwagen alle notwendigen Informationen zur Erreichbarkeit von Sehenswürdigkeiten und anderen wichtigen Zielpunkten zur Verfügung stellen.



Abbildung 63: Beschilderung am Werther Tor.

Im Untersuchungsgebiet besteht derzeit kein einheitliches Fußwegesystem. Defizite bestehen vor allem in der Zielauswahl aber auch in der Einheitlichkeit, Wahrnehmbarkeit und Lesbarkeit. Hinweisschilder weisen oft nur auf touristische Ziele und nicht auf wichtige, städtische Einrichtungen bzw. das Rathaus oder innerörtliche Ziele hin. Hinweise auf nicht barrierefreie Wege oder unsichere Wege, die Menschen mit Handicap, Kinderwagen oder Rollkoffer dienen könnten, fehlen. Eine sichere Wegeführung und -leitung sind nicht gegeben.

Defizite bestehen weiter im Hinblick auf den gestalterischen Schildaufbau. Schrifttyp, Schriftgröße und Farbauswahl erweisen sich als unübersichtlich. Eine gute Lesbarkeit auch aus einer Sichthöhe von 1,30 m (Sichthöhe Rollstuhlfahrer) und eine kontrastreiche Gestaltung für Menschen mit Sehbehinderung sind nicht gewährleistet. Dies erschwert die Zielfindung und die Orientierung im öffentlichen Raum von Mobilitätseingeschränkten.

Aktuelle Planungen sehen vor, am Werther Tor ein Tastmodell für blinde Menschen oder Menschen mit Seheinschränkungen aufzustellen.



Abbildung 64: Beschilderung Ecke Sebastian Kneipp Promenade/Langenhecke

## 5.7 Zusammenfassende Bewertung

### *Qualitäten und Potenziale*

Das Untersuchungsgebiet bietet durch ein engmaschiges Wegenetz fußläufig kurze Wege zu einer Vielzahl von Versorgungs- und öffentlichen Einrichtungen. Durch die Errichtung barrierearmer Rampenanlagen wurde die Zugänglichkeit einiger öffentlicher Einrichtungen bereits auch für Rollstuhlfahrer\*innen und Rollatornutzer\*innen ermöglicht. Dies trifft auf die Stadtverwaltung ebenso zu wie auf die Stiftskirche und das Kulturhaus Bad Münstereifel.

Neben der Zugänglichkeit der öffentlichen Einrichtungen wurde auch die Begehbarkeit wichtiger Wegebeziehungen qualifiziert. So wurde die Begeh- und Befahrbarkeit der Kapuzinergasse durch die Errichtung einer Laufbahn für mobilitätseingeschränkte Personen sichergestellt.

Die historischen Oberflächenbeläge bieten – soweit in gutem Zustand – gute Geh- und Rolleigenschaften für mobilitätseingeschränkte Personen. Das abgeschliffene Pflaster und die Einfassung der Gehwege mit Kleinpflaster in der Marktstraße verweisen auf bereits realisierte Maßnahmen zur Reduzierung von Barrieren im öffentlichen Raum, die zu einer verbesserten Begehbarkeit und taktile Lesbarkeit des öffentlichen Straßenraumes beitragen. Der Bodenbelagswechsel in der Werther Straße dient als Leitlinie für Mobilitätseingeschränkte.

Ein einheitliches Leit- und Orientierungssystem kann zudem die eigenständige Orientierung von Blinden oder mobilitätseingeschränkten Menschen gewährleisten. Es verfügt auch über das Potenzial, das Image der Kernstadt Bad Münstereifel zu stärken und eine touristische Wertschöpfung zu generieren. Tastmodelle an markanten Plätzen im öffentlichen Raum können blinden Menschen die Möglichkeit geben, dreidimensionale architektonische oder geschichtliche Erfahrungen zu machen.

Die Unterstützung bestehender Akteure und die Gewinnung neuer Partner wie das City Outlet stellt eine große Chance dar, um positive Veränderungen im historischen Stadtkern herbeizuführen. Eine zentrale Rolle übernimmt hierbei das Citymanagement, welches als Schnittstelle zwischen Stadtverwaltung, lokalen Akteuren und Stadtgesellschaft fungiert. Erste Gespräche mit Einzelhändlern, Gastronomen, Hotelbetreibern, dem Management des City Outlets und dem Stadtmarketingverein wurden bereits 2019 geführt. Es gilt, gemeinsame Ziele und Projekte zu identifizieren und diese konsequent umzusetzen.

Ein wichtiges Finanzierungsinstrument zur Unterstützung kleinteiliger Maßnahmen für die Aufwertung der Kernstadt stellt der Verfügungsfonds dar, welcher ab Mitte 2020 durch das Citymanagement betreut wird. Über den Verfügungsfonds können sowohl investive als auch nicht investive Maßnahmen, wie beispielweise Sensibilisierungsaktionen bezuschusst werden, die zur Bewusstseinsbildung beitragen können. Somit bietet sich die Chance, privates Engagement zu aktivieren und privat-öffentliche Kooperationen zu fördern.

### *Schwächen und Defizite*

Die verkehrliche Situation im Untersuchungsgebiet wird zwar größtenteils von verkehrsberuhigten Bereichen bestimmt, dennoch herrscht in bestimmten Bereichen ein relativ hohes und zu ordnendes Verkehrsaufkommen. Dies betrifft vor allem die Bereiche Langenhecke und Orchheimer Straße.

Insbesondere im Bereich des Klosterplatzes ergeben sich aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsarten und der mangelhaften Zonierung und Gestaltung häufig Nutzungskonflikte. Fehlende Fußgängerüberquerungen zwischen Romanischem Haus und Klosterplatz sowie fehlende taktile Elemente schränken die Verkehrssicherheit mobilitätseingeschränkter Personen zunehmend ein.

Defizite bestehen weiter im Bereich des Marktes. Die Sicherheit für Mobilitätseingeschränkte wird stark durch den motorisierten Verkehr sowie durch Ziel-, Abhol- und Lieferverkehre eingeschränkt. Starke Passantenfrequenzen in den Schulrandzeiten verstärken die bestehenden Nutzerkonflikte.

Schwerwiegende Mängel bestehen in der barrierearmen Begehbarkeit der Straßenräume und der Laufwege. Dies betrifft vor allem die schadhafte Oberflächen von Straßen und Wegen, wie Alte Gasse, Unnaustraße, Heisterbacher Straße sowie die Stumpfgasse. Darüber hinaus haben Gehwege eine ungünstige Aufteilung oder weisen zu geringe Breiten auf, was ein komfortables Fortkommen erschwert. Hier sind vor allem die Langenhecke aber auch die Orcheimer Straße zu nennen.

Nicht nur schadhafte Oberflächen, sondern auch Treppenanlagen werden als problematisch betrachtet. Hier sind insbesondere die Treppenanlagen zum Stadtpark sowie die Stufen zur Burg, aber auch vereinzelt Stufenanlagen zu Einzelhandelsgeschäften entlang der Einkaufsstraßen zu nennen. Zwar wird über diese Treppen eine Überwindung teils schwieriger topographischer Gegebenheiten erzielt; dennoch erweisen sich diese Treppenanlagen für Mobilitätseingeschränkte aber als Erschwernis und Hindernis.

Defizite bilden sich weiter bei der barrierearmen Zugänglichkeit der Haltestellen. So weist beispielweise die Bushaltestelle Rathaus keine taktilen oder akustischen Signalanlagen auf und verfügt über keinen barrierearmen Zustieg. Gleiches trifft auf die Bushaltestelle am Klosterplatz zu.

Auch die Zugangsbereiche zu öffentlichen Einrichtungen zeigen Defizite. Dies trifft sowohl auf wichtige touristische Ziele wie das Apotheken oder das Puppen- und Spielzeugmuseum als auch auf Verwaltungs- und soziale Einrichtungen, wie das Pfarramt St. Chrysanthus und Daria oder die St. Donatus Jesuitenkirche zu.

Weitere Funktionsschwächen sind die nicht barrierearmen Zugänge zu Gastronomie-, Einzelhandels- und Hoteleinrichtungen. Diese fallen vor allem im Bereich der Unnaustraße ins Auge.

Nicht zuletzt bestehen in der Ziel- und Farbauswahl aber auch in der Einheitlichkeit bestehender Hinweisschilder Defizite. Dies erschwert die Zielfindung und die Orientierung im öffentlichen Raum.

## 6 | Ziel- und Handlungsrahmen

### Bad Münstereifel: Eine Stadt für Alle

Der historische Stadtkern Bad Münstereifels ist ein frequentierter und zuweilen quirliger Ort. Bewohner\*innen, Schüler\*innen, Rad- und Wandertourist\*innen, Outlet-Besucher\*innen und Kulturinteressierte mit entsprechend unterschiedlichen Zielpunkten, Absichten und Zeitressourcen begegnen sich in den engen Straßen und Gassen der Altstadt.

Der Diversität an Ziel- und Altersgruppen gerecht zu werden sowie Stadtgestaltung und gesellschaftliche Teilhabe in Einklang zu bringen, ist erklärtes Ziel der Stadtverantwortlichen in Bad Münstereifel. Die Belange von Menschen mit Handicap wie auch die Belange des Denkmalschutzes bilden dabei den konkreten Orientierungs- und Handlungsrahmen – ohne sich gegenseitig auszuschließen.

Als *Stadt für Alle* werden in Bad Münstereifel Barrieren und Hindernisse im öffentlichen Raum basierend auf Prioritäten gezielt reduziert. Durch Konzentration auf Schwerpunktbereiche und -aufgaben, werden frequentierte Stadträume gezielt ertüchtigt und aufgewertet. Dabei ist die Ortstypik des historischen Bestandes wesentliche Leitlinie zur Abwägung von Interventionstiefe, Farb- und Materialeinsatz.

Durch stete Information und Beteiligung wollen die Verantwortlichen der Stadt Bad Münstereifel die Sensibilisierung und Mitwirkung der Stadtgesellschaft fördern. Das aktive Handeln der Stadt Bad Münstereifel ist eine strategische Entscheidung zur Stärkung des Mittelzentrums in der Region, zur Fokussierung weicher Standort- und Wirtschaftsfaktoren sowie zur Ausprägung eines zukunftsfähigen Alleinstellungsmerkmals als Tourismusdestination.

#### 6.1 Handlungsfelder

Fünf Handlungsfelder bilden den Rahmen für eine koordinierte und zielgerichtete Entwicklung und Planung, um Maßnahmen der Barrierearmut im historischen Stadtkern Bad Münstereifels zu realisieren. Zugänglichkeit, Erreichbarkeit und Nutzbarkeit sind dabei wesentliche Aspekte zur Ausgestaltung der Handlungsfelder und Realisierung von Einzelvorhaben.

### 1. Stadtraum barrierearm gestalten

Die barrierearme Nutzung wichtiger Straßen und Wege ist wesentlich abhängig von der Wegequalität – Material, Farbigkeit, Oberflächenbeschaffenheit, Straßenquerschnitt und Straßenprofil, aber auch Orientierung sind dabei wichtige Kenngrößen. Wichtige Routen- und Wegeverbindungen – wie bspw. die Hauptachse zwischen Werther Tor und Orchheimer Tor – aber auch Knotenpunkte im historischen Stadtkern stehen dabei im Vordergrund. Die gezielte Anlage von Laufbahnen, wie auch die regelmäßige Wartung und Instandhaltung von Straßen, Wegen und Plätzen sind dabei relevante Aufgaben. Im Rahmen der barrierearmen Umgestaltung des historischen Stadtkerns gilt es, die Belange des Denkmalschutzes und der Barrierefreiheit gerecht miteinander abzuwägen. Aus diesem Grund sollten Maßnahmen, die der Neugestaltung des Straßenprofils beinhalten, auf eine qualitätsvolle Gestaltung ausgerichtet sein. Dort wo es möglich ist wird auf das bestehende Material zurückgegriffen – das Kopfsteinpflaster wird ausgebaut, ein ebenes Planum (Bodenschicht) geschaffen, die Pflaster erneut verlegt und anschließend glatt geschliffen. Zudem werden die Fugen mit einem geeignete Füllmaterial gefüllt, sodass Unebenheiten entgegengewirkt werden kann. Dieses Vorgehen schafft einen niveaugleichen Straßenraum und ermöglicht eine gute Begeh- und Befahrbarkeit. Dennoch ist das Vorgehen kosten- und zeitintensiv und beläuft sich auf 242€/m<sup>2</sup>. Eine kostengünstigere Variante stellt das Schleifen der Pflasteroberfläche im eingebauten Zustand dar. Die Pflasteroberfläche wird geebnet und ist durch die Oberflächentextur rutschfest. Ein niveaugleicher Straßenraum kann jedoch dadurch nicht erzielt werden. Die Kosten belaufen sich auf 75€/m<sup>2</sup>.<sup>218</sup> Für die barrierearme Neugestaltung des historischen Stadtkerns in Bad Münstereifel wurde mit Blick auf die Bewahrung des historischen Ambientes der ganzheitliche Ansatz mit 242€/m<sup>2</sup> veranschlagt.

Neben der Ertüchtigung des Straßen- und Wegenetzes gilt es, die bestehenden Grünräume als Verweil- und Erholungsorte für Alle zu qualifizieren. Eine barrierefreie Gestaltung und Aufwertung der Grün- und Freiräume bspw. des Stadtparkes und Europaplatzes mit rollstuhlgerechten Wegen und die Ausstattung mit barrierearmen Sitz-, Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten sowie Informationssystemen stellt die Teilhabe Aller am öffentlichen Grün- und Freiraum sicher.

---

<sup>18</sup> Die Kostenschätzungen pro Quadratmeter orientieren sich an den Referenzwerten vom Forschungsprojektes „Städtebau und Verkehrsplanung“ (2018) der Hochschule Bremen. [https://www.hs-bremen.de/internet/einrichtungen/fakultaeten/f2/abt-2/forschen/laves/se-marb/schnoor\\_abgabeexemplar.pdf](https://www.hs-bremen.de/internet/einrichtungen/fakultaeten/f2/abt-2/forschen/laves/se-marb/schnoor_abgabeexemplar.pdf)

## *II. Innerorts sicher mobil – ÖPNV und Querungen*

Um Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Stadtraumes zu verbessern, werden Maßnahmen der Verkehrssicherheit sowie damit einhergehend Querungs- und Haltestellen barrierearm ertüchtigt und weiterhin auf den Ausbau barrierearmer Mobilitätsangebote Wert gelegt. Durch die Ausstattung mit taktilen und akustischen Informationen, die Kontrastoptimierung und durch den Einsatz von Induktionsanlagen wird die Nutzbarkeit von Querungs- und Haltepunkten auch für mobilitäts-, hör- und sehingeschränkte Personen gesichert.

## *III. Gebäude – auffindbar, zugänglich und nutzbar*

Einrichtungen des öffentlichen Interesses – Behörden und Verwaltung, Schulen, Kirchen, soziokulturelle Einrichtungen und viele mehr – müssen bestenfalls barrierearm erreichbar, auffindbar und zugänglich sein. Bedeutsam sind dabei einerseits die Gestaltung eines barrierearmen Leitsystems mit Ausweisung barrierearmer Gebäude sowie die Gestaltung von stadträumlichen Übergängen die eine intuitive Orientierung im öffentlichen Raum gewährleisten. Das Angebot von Rampen, Klingel- und Rufsystemen ist neben baulichen Ertüchtigungen wichtig für eine Öffnung der Einrichtungen für alle Ziel- und Altersgruppen. Ergänzend gilt es die Zugänge von Gebäuden und Einrichtungen des Einzelhandels, der Kultur und des Tourismus barrierearm zu ertüchtigen. Auch das Engagement privater Eigentümer soll aktiviert und unterstützt werden.

## *IV. Im Dialog mit der Öffentlichkeit – informiert und aktiviert*

Die Förderung der Barrierefreiheit benötigt neben baulichen Maßnahmen auch Informations- und Kommunikationsmaßnahmen, um von der Bevölkerung wahrgenommen zu werden. Den Aspekten Stadtmarketing und Kommunikation wird daher mehr Platz eingeräumt.

Bedeutsam ist hierbei die Ausbildung eines Leit- und Orientierungssystems, das neben der intuitiven Orientierung im öffentlichen Raum die Verkehrssicherheit für Bewohner\*innen und Ortsfremde gewährleistet. Hier gilt es, die bestehenden Informations- und Leitsysteme im Untersuchungsgebiet sukzessive zu koordinieren und zu vereinfachen.

## 7 | Maßnahmensteckbriefe

### 7.1 Stadtraum barrierearm gestalten

<b>Maßnahme I / 1</b>		
<i>Errichtung einer Laufbahn (Werther Tor – Markt – Orchheimer Tor)</i>		
<p>Die Werther Straße / Orchheimer Straße ist als zentrale Nord-Süd-Achse und zugleich als Haupteinkaufsstraße besonders wichtig für den Fußverkehr in der historischen Altstadt. In ihrer heutigen Gestaltung wird sie jedoch dieser Bedeutung nicht gerecht. Das vorhandene Kopfsteinpflaster entspricht in seiner Materialität und seiner Formatvielfalt nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit, weist erhebliche Schäden auf und ist aufgrund der rauen und unebenen Oberfläche schlecht begeh- und befahrbar. Um Zugänglichkeit und Orientierung im Untersuchungsgebiet zu verbessern und für mobilitäts- und seheingeschränkte Personengruppen zu erleichtern, wird eine barrierearme Laufbahn (breite=2m) angelegt. Von der Mittelrinne ausgehend wird in einer Breite von 2m das vorhandene Kopfsteinpflaster entnommen, der Untergrund geebnet und anschließend farbgebende Betonsteine gesetzt. Für diesen Vorgang werden 120€/m<sup>2</sup> veranschlagt. Dadurch wird die Hauptachse in Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche sowie gewerbliche nutzbare Bereiche (Außen-gastronomie, Werbeauslagen/-aufsteller) zониert. Besondere Aufmerksamkeit ist auf die klar kontrastierte visuelle und taktile sowie sichere und hindernisfreie Gestaltung zu richten. Die Laufbahn soll dabei nicht am Orchheimer Tor enden, sondern bis zur Bushaltestelle (Orchheimer Str./Große Bleiche) fortgeführt werden. Unter anderem sieht das Mobilitätskonzept vor, dort eine Tourismusbushaltestelle (Maßnahme M5) zur errichten. Mit der Errichtung einer Laufbahn – von der geplanten Tourismusbushaltestelle ausgehend, über das Orchheimer Tor bis hin zum Werther Tor – kann eine sichere und komfortable Begeh- und Befahrbarkeit durch den historischen Stadtkern für alle Nutzergruppen gewährleistet werden.</p>		
<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	2021-2022	250.700
<i>Förderzugang: FöRi 2008 - Nr. 10.4</i>		
<i>Ziele</i>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verbesserung der Verkehrssituation für Alle</li> <li>&gt; Verbesserung der Orientierung von blinden und seheingeschränkten Menschen</li> <li>&gt; Attraktive Wegeverbindungen schaffen</li> </ul>		

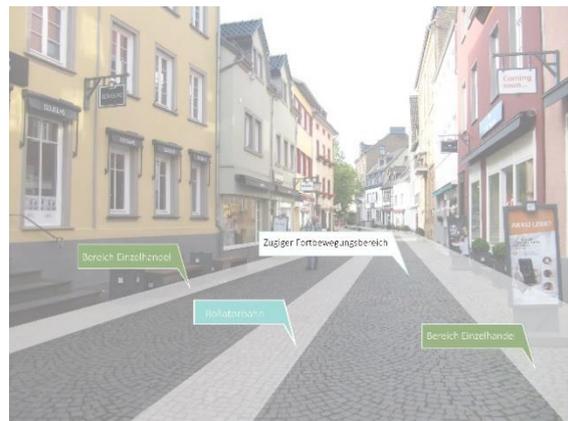


Abbildung 65: Fotomontage Vorher/Nachher

<b>Maßnahme 1 / 2</b>		
<i>Gestaltung und Beleuchtung Fibergasse</i>		
<p>Die Fibergasse stellt eine wichtige Wegeverbindung dar und wird insbesondere von Schülern und Schülerinnen der naheliegenden Gemeinschaftsgrundschule Bad Münstereifel genutzt. Über sie wird auch eine Verbindung zwischen wichtigen Alltagszielen, wie dem Rathaus und der Stiftskirche, hergestellt. Damit übernimmt die Fibergasse eine wichtige Funktion als Alltagsweg.</p> <p>Aktuell ist diese Wegeverbindung unzureichend gestaltet. Insbesondere die Zuwegung zur Marktstraße durch die Fußgängerunterführung ist unattraktiv und mangelhaft beleuchtet. Eine sicherere und schönere Fußgängerunterführung kann nicht nur zur Attraktivitätssteigerung der Gehwegqualität beitragen, sondern einen einladenden öffentlichen Raum für Alle gestalten, indem sie zum Sicherheitsgefühl der Menschen, zum Miteinander und zur Teilhabe beiträgt. Im Rahmen des Kernstadtspaziergangs wurde deutlich, dass das unebene Kopfsteinpflaster für Menschen mit Mobilitätseinschränkung ein Hindernis darstellt und damit die Begeh- und Befahrbarkeit erschwert wird. Durch die bestandsorientierte Ertüchtigung (242€/m<sup>2</sup>) bleibt zum einen die historische Authentizität des Straßenraums erhalten, zum anderen können dadurch die Belange der Barrierefreiheit Rechnung getragen werden.</p>		
<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	2021-2022	160.000
<i>Förderzugang:</i> FöRi 2008 - Nr. 10.4		
<i>Ziele</i>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verbesserung der Verkehrssituation für alle Nutzer*innen</li> <li>&gt; Steigerung der Orientierung von blinden und sehingeschränkten Menschen</li> <li>&gt; Attraktive Wegeverbindungen schaffen</li> </ul>		

<b>Maßnahme I / 3</b>		
<i>Barrierearme Gestaltung und Ausstattung des Stadtparks</i>		
<p>Der Stadtpark ist eine wichtige naturnahe Freizeit- und Naherholungsmöglichkeit für die Bad Münstereifeler Stadtgesellschaft und ist mit dem Heino Café und Kneippanlagen zugleich auch ein Areal mit touristischen Funktionen. Aktuell ist der öffentliche Grün- Freiraum unzureichend gestaltet; so bietet er nur wenige Sitzmöglichkeiten. Unebene Bodenbeläge und mangelhafte Grünpflege mindern zudem die Funktionalität des öffentlichen Raumes.</p> <p>Im ISEK 2018 wurde die Neuordnung und Aufwertung des Stadtparks zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des Grünzuges als Maßnahme (A12) definiert. Insofern stellt diese Maßnahme keine neue dar, sondern greif jene aus dem ISEK zu Synergiebildung auf. Die im ISEK angesetzten Kosten berücksichtigen dabei die barrierearme Umgestaltung des Stadtparks, weshalb an dieser Stelle keine weiteren Kosten angesetzt werden. Derzeit wird ein Entwicklungskonzept Stadtpark entwickelt. Im Rahmen der Konzepterarbeitung sind die Belange der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Aus diesem Grund sollt der Stadtpark mit rollstuhlgerechten Wegen angepasst und mit barrierearmen Sitz-, Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten ergänzt werden. Bedeutsam ist hierbei, sich auf die barrierearm begehbare und befahrbaren Wege zu konzentrieren. Dabei ist eine einheitlich gestaltete und beiderseits durchgängige Begrenzung der Gehwege wie beispielsweise mit Hilfe von Kantensteinen (mind. 3 cm hoch) empfehlenswert. Diese können für die Orientierung insbesondere blinder und sehbehinderter Menschen hilfreich sein.</p> <p>Darüber hinaus können optisch und taktil kontrastreiche Flächen in Kreuzungsbereichen angelegt werden, welche auf abzweigende Verbindungen und Querungen hinweisen (siehe. Abb. 69 &amp; 70). Die Abgrenzung von Aufenthaltsbereichen bzw. die Markierung von Ausstattungselementen durch einen optischen und taktilen Materialwechsel im Boden (allseitig 0,50 m breiter Streifen) könnte eine zusätzliche Orientierung für seheingeschränkte Menschen bieten. Empfehlenswert ist auch ein Informations- und Leitsystem mit Hinweisen zu Umwegen, wie beispielsweise bei Treppenanlagen und Steigungen, sowie ein taktiles Lageplan (Tastmodell), bspw. an Aussichtspunkten. Diese Maßnahme stellt ein Einzelvorhaben aus dem ISEK Bad Münstereifel dar und befindet sich derzeit in der Umsetzung.</p>		
<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	Befindet sich in der Umsetzung	offen
<i>Ziele</i>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Aufenthaltsqualität und Erlebniswert des Grünzuges für Alle steigern</li> <li>&gt; Attraktive Wegeverbindungen schaffen</li> <li>&gt; Steigerung der Orientierung von blinden und seheingeschränkten Menschen</li> </ul>		



Abbildung 67: Bestandssituation



Abbildung 68: Zuwegungsqualität

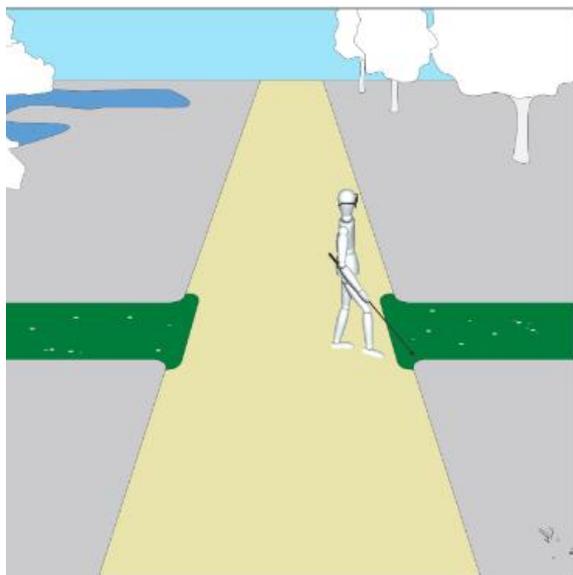


Abbildung 69: Unterscheidung von Haupt- und Nebengehweg durch unterschiedliche Oberflächenstruktur und -farbe, Quelle: Berlin Design for all – Öffentlicher Raum

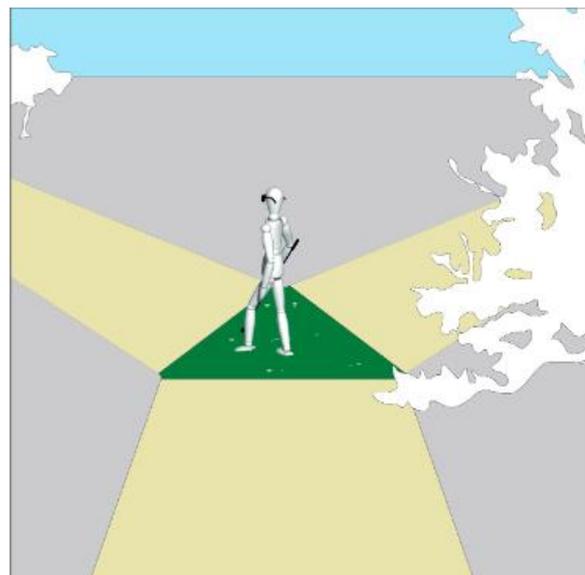


Abbildung 70: Optisch und taktile kontrastreiche Fläche im Kreuzungsbereich, Quelle: Berlin Design for all – Öffentlicher Raum

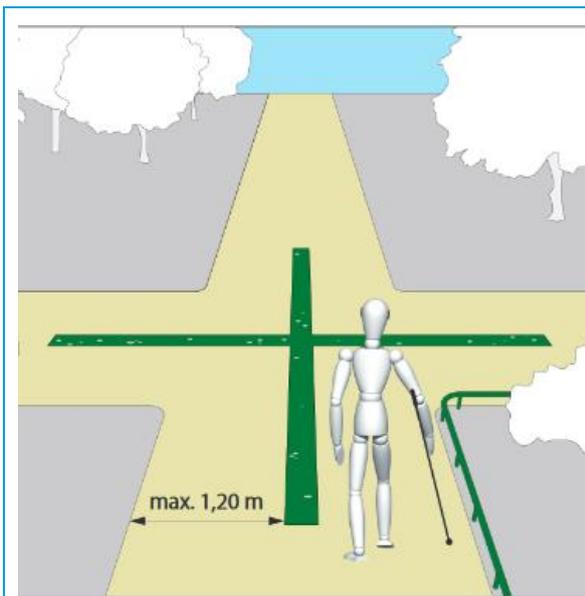


Abbildung 71: Optisch und taktil kontrastreiche Streifen in der Gehwegmitte, Gehwegabgrenzung, Quelle: Berlin Design for all – Öffentlicher Raum

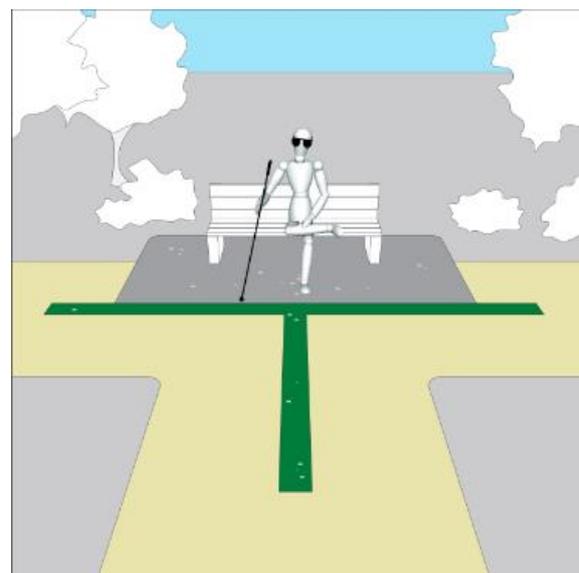


Abbildung 72: Optisch und taktil kontrastreiche Kennzeichnung eines Aufenthaltsbereiches, Quelle: Berlin Design for all – Öffentlicher Raum

<b>Maßnahme I/4</b>		
<i>Aufwertung Kapuzinergasse inkl. Neuordnung/räumliche Gliederung Alte Gasse / Kapuzinergasse</i>		
<p>Die Kapuzinergasse ist Alltagsweg für Familien mit Kindern und ältere Menschen, da hier eine Anbindung zum Seniorenhaus sowie zur Kindertagesstätte St. Chrysanthus und Daria hergestellt wird. Die Straße verfügt über eine schmale Asphaltfahrbahn und einen Bordstein auf der südlichen Seite. Der Gehweg ist durch Hochborde von der Fahrbahn getrennt, verfügt über wenig Nutzfläche und weist Ausbrüche auf. Sowohl Fahrbahn als auch Gehwegbereiche sind erneuerungsbedürftig, insbesondere die Oberflächengestaltung ist defizitär. Im Kreuzungsbereich Kapuzinergasse / Alte Gasse ist eine Aufpflasterung erfolgt. Die Gehwegqualität und Sicherheit insbesondere mobilitätseingeschränkter Menschen sind somit eingeschränkt und es ergeben sich Konflikte zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr. Für den Kreuzungsbereich Kapuzinergasse / Alte Gasse sind vorbereitende Maßnahmen abgeschlossen und befinden sich aktuell in der HH-Genehmigung. Gemäß den Informationen der Stadt Bad Münstereifel belaufen sich die Kosten für die Umgestaltung auf rund. 10.000€.</p> <p>Um die Kapuzinergasse besser zugänglich zu machen und die Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen für Alle zu erleichtern, soll die Kapuzinergasse im Abschnitt Langenhecke / Alte Gasse einschließlich Fahrbahn und Gehweg erneuert werden. Der Gehweg soll freigelassen, der gesamte Querschnitt aufgepflastert werden. Die Aufpflasterung im Bereich Kapuzinergasse / Alte Gasse soll zurückgebaut und durch zwei Plateaupflasterungen ersetzt werden. Diese sollen in der Alten Gasse jeweils vor und nach der Kreuzung mit der Kapuzinergasse angelegt werden, damit eine ebene Verbindung in der Kapuzinergasse hergestellt wird. Beidseitig der Plateaupflasterung soll auf Fahrbahnniveau ein mindestens 0,80 m breiter Fußgängerbereich entstehen. Darüber hinaus ist empfehlenswert, die zwischen Alte Gasse und Werther Straße bereits bestehende Rollatorbahn auf die gesamte Länge der Kapuzinergasse bis zur Einmündung in die Langenhecke fortzuführen. Eine intuitive Orientierung im öffentlichen Stadtraum und barrierearme Wegeverbindung zwischen Werther Straße und Langenhecke wird geschaffen.</p>		
<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	2020-2022	100.000
<i>Förderzugang:</i> FöRi 2008 - Nr. 10.4		
<i>Ziele</i>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verbesserung der Verkehrssituation für alle Nutzer*innen</li> <li>&gt; Steigerung der Orientierung von blinden und sehingeschränkten Menschen</li> <li>&gt; Attraktive Wegeverbindungen schaffen</li> </ul>		



Abbildung 73: Defizite im Straßenbelag



Abbildung 74: Schmaleres und aus Kopfsteinpflaster bestehendes Gehweg

**Maßnahme 1/5***Barrierearme Ertüchtigung von Treppen*

Treppen können – wenn barrierearm ausgeführt– von Menschen mit begrenzten motorischen Einschränkungen sowie blinden und sehbehinderten Menschen sicher genutzt werden. Vor allem Treppenanlagen zum und im Stadtpark sowie die Aufgänge zur Burg sollen mit visuell kontrastierenden und taktilen Elementen / Markierungen ausgestattet werden.

Um einen sicheren Halt bei der Benutzung von Treppen zu bieten, sind zudem Handläufe auf beiden Seiten der Treppe und auf Zwischenpodesten anzubringen. Diese müssen in einer Höhe von 85 cm bis 90 cm angeordnet werden. Handläufe müssen mindestens 30 cm über Anfang und Ende der Treppenläufe hinausreichen.

Für die barrierearme Ertüchtigung von Treppenanlagen im denkmalgeschützten Bestand kann es hilfreich sein, breitere Treppenanlagen mit neuen mittig, barrierefreien Handläufen auszustatten.

<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	2022-2024	10.000

*Förderzugang:* FöRi 2008 - Nr. 10.4

*Ziele*

- > Nutzbarkeit von Treppen für Menschen mit begrenzten motorischen Einschränkungen sowie blinde und sehbehinderte Menschen ermöglichen
- > Zugänglichkeit, Erreichbarkeit von touristischen Anlauf- und Interessenpunkten

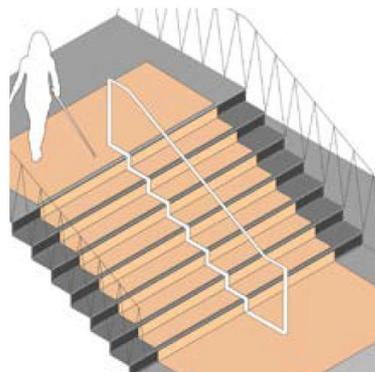
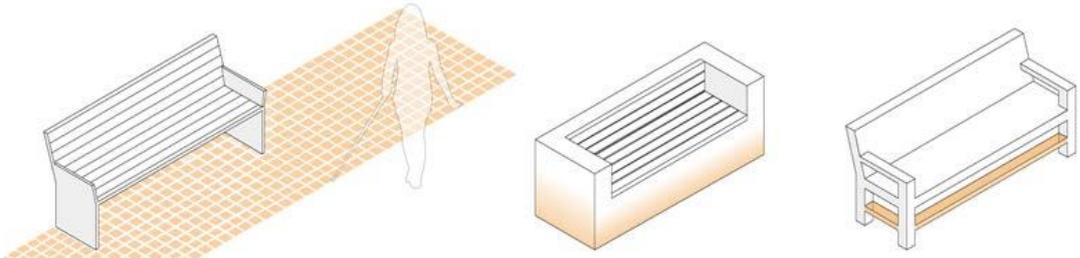


Abbildung 75: Beispielhafte barrierefreie Ausbildung im denkmalgeschützten Bestand, Quelle: Leitfadenbarrierefreiesbauen.de

<b>Maßnahme I / 6</b>		
<i>Barrierearme Stadtmöblierung</i>		
<p>Ausstattungs-elemente wie z.B. Anlagen der Orientierung und Information, Sitzgelegenheiten, öffentliche Sanitäranlagen sollen grundsätzlich für alle erreichbar, nutzbar und kontrastreich zum Umfeld gestaltet sein.</p> <p>Ausstattungs-elemente dürfen keine Gefahr darstellen und müssen für blinde und sehbehinderte Nutzer rechtzeitig wahrnehmbar sein. Wichtig ist, eine generelle ertastbarkeit mit dem Langstock für blinde Menschen zu gewährleisten, etwa über eine eindeutige Flächenzonierung die, wie beispielsweise in der Gastronomie, möblierte Zonen von Bewegungsflächen abgrenzt. Dabei kann ein taktil deutlich wahrnehmbarer Belagswechsel die Ausbildung von Sockeln oder Tastleisten ersetzen.</p> <p>Um die Nutzbarkeit der Ausstattungs- und Möblierungselemente auch für Mobilitätseingeschränkte zu ermöglichen, soll die Sitzhöhe von Sitzelementen zwischen 45 und 47 cm betragen. Arm- und Rückenlehnen sind zumindest bei einem Teil der Sitzelemente vorzusehen, um Menschen mit motorischen Einschränkungen das Setzen und Aufstehen zu erleichtern. Für mikrosomatische Menschen und Kinder sind Bänke mit einer Sitzhöhe von 30 cm gut nutzbar. Zur Förderung der Kommunikation sollte neben Sitzelementen eine Ruhefläche für Rollstuhlfahrer vorgesehen werden. Diese sollte mindestens 90 x 130 cm groß und barrierefrei zugänglich sein.</p>		
<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	Laufende Maßnahme	9.500
<i>Förderzugang:</i> FöRi 2008 - Nr. 10.4		
<i>Ziele</i>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Wahrnehmbarkeit und Erkennbarkeit von Ausstattungselementen schaffen</li> <li>&gt; Aufenthaltssorte für Alle anbieten</li> </ul>		
		
Abbildung 76: Barrierefreie Gestaltung von Bänken, Quelle: dlbb.bundesbau.		

**Maßnahme I / 7***Sanierung der Unnastraße*

Die Unnastraße ist für Einwohner\*innen eine wichtige Alltagsroute. Gleichzeitig befinden sich dort auch Beherbergungsbetriebe. Die Straße ist als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, mit Kopfsteinpflaster versehen und ohne Bordsteine ausgeführt. Zudem weist die Unnastraße eine Vielzahl von Ausbrüchen und Schadstellen auf. Aufgrund der rauen Oberfläche ist die Straße nicht sicher begeh- und befahrbar. Um eine gut begehbarere Oberflächenqualität zu erzielen, ist eine Erneuerung der gesamten Straße notwendig. Das verlegte Kopfsteinpflaster soll in der Straßenmitte ausgebaut, glatt gesägt und erneut verlegt werden. Durch diese bestandsorientierte Ertüchtigung bleibt die historische Authentizität der Straße bewahrt.

Ergänzend werden beidseitig verlaufende, visuell und taktil erfassbare Leitelemente (Trennstreifen) angelegt. Diese Trennstreifen gliedern den Raum und bieten blinden und sehingeschränkten Menschen eindeutige Bewegungsleitlinien. Für diese Trennstreifen sind beispielsweise Kleinpflasterstrukturen geeignet.

<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	2024-2025	332.700

*Förderzugang:* FöRi 2008 - Nr. 10.4

*Ziele*

- > Verbesserung der Verkehrssituation für alle Nutzer\*innen
- > Steigerung der Orientierung von blinden und sehingeschränkten Menschen
- > Attraktive Wegeverbindungen schaffen



Abbildung 77: Fehlende Trennstreifen zwischen Geh- und Fahrbahn

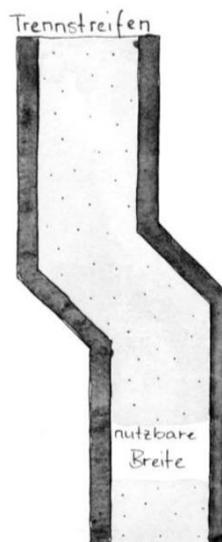


Abbildung 78: Ideenskizze

**Maßnahme I / 8***Erneuerung der Stumpfgasse*

Die Stumpfgasse dient vorwiegend der Erschließung der dort ansässigen Wohnungen sowie als Zufahrt zum Stadtpark und ist als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Aktuell weist die Stumpfgasse erhebliche Aufbrüche sowie beschädigte und zerstörte Pflastersteine auf. Dies beeinträchtigt die Gebrauchsfähigkeit und Verkehrssicherheit vor allem mobilitätseingeschränkter Personen erheblich. Schäden an Randeinfassungen und offene Fugen wirken als additive Funktionsschwächen. Die Querneigungen im Straßenprofil schränken zusätzlich die Begeh- und Berollbarkeit ein.

Um die Gehweg- und Fahrqualität zu steigern, ist eine Erneuerung der Stumpfgasse unabdingbar. Wichtig ist hierbei, die Anforderungen der Barrierefreiheit mit den gestalterischen Besonderheiten der historischen Kernstadt zu verzahnen. Bei der Erneuerung des Bodenbelages wird auf das bestehende Material zurückgegriffen – das Kopfsteinpflaster wird ausgebaut, glatt gesägt und erneut verlegt.

Um ein seitliches Abdriften von Rollstühlen zu verhindern, darf die Längsneigung grundsätzlich 3 % nicht überschreiten. Je geringer die Querneigung ausgebildet ist, umso komfortabler ist die Nutzung mit Rollstühlen und Rollatoren. Je ebenflächiger der gewählte Belag, umso geringer kann die Querneigung ausgebildet werden, ohne die technisch notwendige Entwässerung zu gefährden.

<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	2024-2025	231.700

*Förderzugang:* FöRi 2008 - Nr. 10.4

*Ziele*

- > Aufwertung der Gehwegqualität
- > Attraktive Wegeverbindungen schaffen
- > Barrierefreie Wege ermöglichen



Abbildung 79: Eindrücke aus der Stumpfgasse

**Maßnahme I / 9***Aufwertung der Heisterbacher Straße*

Die Heisterbacher Straße ist als Einbahnstraße in Nord-Süd Richtung und zudem als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Die Straße dient vorwiegend der Erschließung der dort ansässigen Wohnungen und als Ausfahrtsstraße aus dem historischen Stadtkern.

Aktuell weist die Heisterbacher Straße starke Unebenheiten und Ausbrüche auf. Beschädigte und zerstörte Pflastersteine wirken als additive Funktionsschwächen und schränken die Begeh- und Befahrbarkeit der Straße insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ein.

Um die Begehbarkeit der Straße insbesondere für Mobilitätseingeschränkte zu verbessern, aber auch die Dauerhaftigkeit des Pflasters zu gewährleisten, ist eine Fugenverfüllung empfehlenswert. Basaltmehl ermöglicht ein dunkles Fugenbild zu einem mittleren Preis. Fugenmörtel auf Kunstharzbasis ist eine teure aber auch hochwertige Methode zum Ausfugen von Pflastersteinen. Der Mörtel versiegelt die Oberfläche – Wildwuchs wird vermieden. Jedoch kann das Wasser auch nur mäßig versickern. Durch eine Fugenverfüllung würde die Oberfläche geebnet werden. Kosten pro Quadratmeter für die Entfernung des bisherigen Fugenmaterials sowie die Neufüllung belaufen sich auf rund 22€/m<sup>2</sup>.

<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	2024-2025	30.600

*Förderzugang:* FöRi 2008 - Nr. 10.4

*Ziele*

- > Aufwertung der Gehwegqualität
- > Attraktive Wegeverbindungen schaffen
- > Barrierefreie Wege ermöglichen



Abbildung 80: Derzeitige Situation in der Heisterbacher Straße

## 7.2 Innerorts sicher mobil – ÖPNV und Querungen

<b>Maßnahme II / 1</b>		
<i>Barrierearmer Umbau inkl. LSA der Kreuzung Langenhecke / Klosterplatz</i>		
<p>An der Kreuzung Langenhecke / Klosterplatz ist eine Querungshilfe nicht vorhanden. Dies schränkt die Sicherheit insbesondere mobilitätseingeschränkter Personen erheblich ein. Um die Sicherheit des Fußverkehrs zu gewährleisten, soll eine Fußgängerampel angebracht werden, die über ein akustisches Orientierungssignal sowie einen Anforderungstaster mit akustischem Freigabesignal zur Grünphase verfügt. Zudem erläuterten die teilnehmenden Rollstuhlfahrer*innen bei den Dialogformaten, dass die Bürgersteige nicht flach genug für eine komfortable Überquerung sein. Daher soll neben der Ausstattung der Lichtsignalanlage auch eine Querungshilfe angelegt werden. Hier ist eine getrennte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe und taktilen Elementen empfehlenswert. Eine getrennte Überquerungsstelle ermöglicht Rollatourenutzer*innen einen niveaugleichen Übergang vom Gehweg auf die Straße und bietet zugleich die nötige Sicherheit und Orientierung für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer*innen.</p> <p>Durch eine Ausstattung der Kreuzung mit taktilen Elementen, visuellen Kontrasten und akustischen Signalanlagen wird die Sicherheit nicht nur mobilitätseingeschränkter Menschen sondern auch die von älteren Menschen, Kindern oder kognitiv eingeschränkten Verkehrsteilnehmer*innen verbessert.</p>		
<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	2024-2025	60.000
<i>Förderzugang:</i> FöRI-Nah - Nr. 2.2 Fußverkehrsanlagen		
<i>Ziele</i>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verbesserung der Verkehrssituation für alle Nutzer*innen</li> <li>&gt; Steigerung der Orientierung von blinden und sehingeschränkten Menschen</li> <li>&gt; Sichere und komfortable Anbindung für Fußgänger</li> </ul>		
 <p>Abbildung 81: Kreuzung Langenhecke / Klosterplatz</p>	 <p>Abbildung 82: Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe, Quelle: <a href="http://www.barrierefreie-mobilitaet.de">www.barrierefreie-mobilitaet.de</a></p>	

**Maßnahme II / 2***Barrierearmer Umbau der Bushaltestellen im historischen Stadtkern*

Die Bushaltestellen im Sanierungsgebiet sind mangelhaft ausgestattet. Dies trifft sowohl auf die Bushaltestelle in der Markstraße als auch auf die Schulbushaltestelle und CityBus Haltestelle am Klosterplatz zu. Beim barrierefreien Haltestellenumbau ist auf ein funktionierendes Zusammenspiel zwischen taktilem Leitsystem, Ausgestaltung des Hochbordes sowie den spezifischen Eigenschaften der eingesetzten Fahrzeuge zu achten.

Für eine barrierefreie Haltestelle ist ein 12 cm hoher Hochbord eines normalen Bürgersteiges nicht mehr ausreichend. Die richtigen Höhen für den barrierefreien Bushaltestellenausbau sind 16 cm, 18 cm, 21 cm und 24 cm. Für die Wahl eines geeigneten Hochbordes sind der Fahrzeugtyp, die Haltestellenform und Umfeld sowie die Größe der Aufstellfläche zu berücksichtigen.

Neben der Ausgestaltung des Hochbordes ist für die Orientierung von blinden und sehingeschränkten Menschen eine taktile Führung erforderlich. Dabei werden taktile Elemente beziehungsweise Leitlinien, Auffindstreifen und Einstiegsfelder angelegt. Ergänzend zu den üblichen Bodenindikatoren für Sehbehinderte und Blinde sollten bei Bedarf und nach Möglichkeit zusätzlich auch Audio-Anlagen bzw. akustische Fahrgastinformationen installiert werden.

Nicht zuletzt wird eine überdachte Wartefläche mit inliegender Sitzgelegenheit für zwei bis drei Personen und noch genügend Aufstellfläche für einen Rollstuhlfahrer am Klosterplatz empfohlen. Für die Bushaltestelle am Markplatz befindet sich im Arkadengang Sitzmöglichkeiten.

<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	2024-2025	78.000

*Förderzugang:* FöRi-Nah - Nr. 2.2 Fußverkehrsanlagen

*Ziele*

- > Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Nutzer\*innen
- > Erhöhung der Orientierung für blinde und sehbehinderte Fußgänger\*innen



Abbildung 83: Bushaltestation in der Markstraße



Abbildung 84: Bushaltestelle am Klosterplatz

## 7.3 Gebäude – auffindbar, zugänglich und nutzbar

### Maßnahme III / 1

#### Zugang zum Apotheken-Museum

Das sich nicht im Eigentum der Stadt befindende Apotheken-Museum wird über eine Treppe von der Werther Straße erschlossen. Handläufe, die insbesondere ältere Menschen und Personen mit motorischen Einschränkungen eine Hilfestellung bieten, sind nicht vorhanden. An den Treppenstufen fehlen zudem farblich kontrastierende Markierungen, die Sehingeschränkten Orientierung geben. Ein weiterer Zugang erfolgt ebenerdig über die Alte Gasse, der Museumsbereich selbst ist für Mobilitätseingeschränkte nicht nutzbar.

Es gilt daher, Möglichkeiten zu prüfen und Wege aufzuzeigen, wie der Zugang zum Museum für Rollstuhlfahrer\*innen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ermöglicht werden kann. Bedeutsam ist hierbei, die Anforderungen der Barrierefreiheit mit den gestalterischen Besonderheiten des historischen Gebäudes zusammenzubringen.

Denkbar ist hier eine maßgeschneiderte Hebeplattform, die in die Treppen integriert wird und damit bei Nichtgebrauch unsichtbar ist (siehe Bilder 89 und 90). Diese Lösung bietet allen Benutzern einen würdigen Zugang zu Gebäuden, in denen ästhetische Erwägungen eine besonders große Rolle spielen – zum Beispiel in denkmalgeschützten Gebäuden.

Beteiligte / Träger / Partner	Zeitraum	Kosten in Euro (brutto)
Stadt Bad Münstereifel	2023-2024	24.000

Förderzugang: IKK – Barrierearme Stadt

#### Ziele

- > Zugänglichkeit öffentlicher Einrichtungen für Alle ermöglichen



Abbildung 87: Haupteingang zum Apotheken-Museum von Werther Straße



Abbildung 88: Zugang zur Infostelle im Erdgeschoss des Apotheken-Museums



Abbildung 89: Hebeplattform bei Nicht-Gebrauch,  
Quelle: <https://www.stepless.com/de>.



Abbildung 90: Hebeplattform bei Gebrauch,  
Quelle: <https://www.stepless.com/de>

**Maßnahme III / 2***Zugang zur Jesuitenkirche*

Die Jesuitenkirche ist für Mobilitätseingeschränkte über einen Seiteneingang von der Straße *An der Delle* aus zu erreichen. Der Eingangsbereich (siehe Foto) erweist sich durch das unebene Kopfsteinpflaster und dem abgesenkten Eingang für Rollstuhlfahrer\*innen oder Rollatorennutzer\*innen als Erschwernis und Hindernis.

Um den Belangen von älteren Menschen und mobilitätseingeschränkten Personen gerecht zu werden, ist eine Erneuerung des Pflasterbelages empfehlenswert. Eine Möglichkeit besteht darin, das bestehende Kopfsteinpflaster auszubauen, glatt zu sägen und wieder zu verlegen. Um ein Abdriften von Rollstühlen zu verhindern, sollte die Längsneigung nicht mehr als drei Prozent betragen. Zudem sollte auf die Querneigung geachtet werden. Je geringer die Querneigung ausgebildet ist, umso komfortabler ist die Nutzung mit Rollstühlen und Rollatoren.

<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	2023-2024	10.700

*Förderzugang:* IKK – Barrierearme Stadt

*Ziele*

- > Zugänglichkeit öffentlicher Einrichtungen für Alle ermöglichen



Abbildung 91: Eingangsbereich bei der Jesuitenkirche

**Maßnahme III / 3***Zugang zum St. Michael-Gymnasium*

Der Hauptzugang zur Schule erfolgt über eine Treppenanlage, der seitliche Eingangsbereich für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erfolgt über eine Rampenführung. Diese ist aber sehr eng konzipiert, schwer auffindbar und in seiner gestalterischen Funktion nicht mehr zeitgemäß.

Um die Belange aller Schüler\*innen zu berücksichtigen, ist ein barrierearmer Zugang notwendig. Denkbar ist, hier eine diskrete Hebeplattform zu installieren, die sich elegant in die Umgebung einfügt. Die Hebeplattform kann fast jede Art von Oberfläche erhalten, um sicherzustellen, dass sie wenn sie nicht verwendet wird, nahezu unsichtbar ist. Die Plattform ist für die unterstützungsfreie Bedienung durch den Nutzenden selbst vorgesehen und kann auch über externe Befehlsgeber bedient werden.

<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
St. Michael-Gymnasium	2023-2024	15.000

*Förderzugang:* IKK – Barrierearme Stadt

*Ziele*

- > Zugänglichkeit öffentlicher Einrichtungen für Alle ermöglichen



Abbildung 92: Eingangsbereiche zur Schule



Abbildung 93: Hebeplattform im Umgang mit Barrieren, Quelle: [www.stepless.com](http://www.stepless.com)



Abbildung 94: Hebeplattform. Im Ruhezustand nahezu kaum sichtbar, Quelle: [www.stepless.com](http://www.stepless.com)

**Maßnahme III / 4***Zugang zum Pfarramt St. Chrysanthus und Daria*

Der Zugang zum Pfarramt erfolgt über eine steile Treppe. Kontrastreiche Markierungen an den Stufen fehlen. Die Treppe ist mit einem Handläufer versehen, der seheingeschränkten Personen zur Unterstützung dient. Ein barrierearmer Zugang ist nicht vorhanden.

Hier ist eine diskrete Hebeplattform-Lösung empfehlenswert, die zum historischen Antlitz passt und sich elegant in ihre Umgebung einfügt. Sowohl die Plattform als auch die hohe Abrollsicherung werden in einen vorgefertigten Schacht im Boden eingebaut. Die Hebeplattform kann fast jede Art von Oberfläche erhalten zum Beispiel Kopfsteinpflaster, Fliesen oder Pflasterstein – um sicherzustellen, dass diese, wenn sie nicht verwendet wird, nahezu unsichtbar ist. Nicht zuletzt ist die Plattform für die Bedienung durch den Benutzer selbst vorgesehen - ohne externe Unterstützung - und kann auch über externe Befehlsgeber bedient werden.

<i>Maßnahmenträger</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel / Kirche St. Chrysanthus und Daria	2023-2024	15.000

*Förderzugang:* IKK – Barrierearme Stadt

*Ziele*

- > Zugänglichkeit öffentlicher Einrichtungen für Alle ermöglichen



Abbildung 95: Treppenaufgang zum Pfarramt

**Maßnahme III / 5***Qualifizierung der Zugänge zu Einzelhandelsgeschäften in Kooperation mit Citymanagement*

Der historische Stadtkern von Bad Münstereifel stellt ein beliebtes Tagesausflugsziel dar, begünstigt durch das historische Bauensemble sowie dem vielseitigen Einzelhandelsangebot. Im Rahmen der Bestandsaufnahme zeigte sich, dass ein Großteil der Einzelhandelsgeschäfte über Treppen und Stufenanlagen erschlossen werden. Historisch gesehen stellte dies einen Schutz gegenüber dem Erfter Hochwasser dar. Für mobilitätseingeschränkte Personen erweist sich dies aber als problematisch. Zudem lassen sich häufig fehlende Handläufe konstatieren, die wiederum wichtige Stütz- und Ziehelemente darstellen.

Im integrierten Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bad Münstereifel (ISEK) wurde als Maßnahme die Mobilisierung und Beratung lokaler Einzelhändler und Gastronomen (A3) für den historischen Stadtkern definiert, was seit November 2019 über das Team „Citymanagement“ erfolgt. Daran soll angeknüpft werden, sodass für die Maßnahme (C5) das Team „Citymanagement“ der zentrale Ansprechpartner ist. Sein Aufgabenfeld bewegt sich von der Vernetzung aller Akteure (inhabergeführte Einzelhändler, City Outlet Vertreter, Gastronomie, Behindertenbeirat etc.), über die Sensibilisierung (D3) der Einzelhändler für einen barrierearmen historischen Stadtkern bis hin zur Initiierung kleinteiliger Projekte. Durch kleinteilige Projekte sollen der Zugang in die Einzelhandelsgeschäfte oder Gastronomie für Menschen mit Handicap verbessert werden. Der Verfügungsfonds (D1) stellt dabei eine Möglichkeit der Teilfinanzierung dar.

<i>Maßnahmenträger</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro</i>
Privat	2021-2025	offen

*Förderzugang:* FöRi 2008 - Nr. 11.2

*Ziele*

- > Zugänglichkeit der Einzelhandelsgeschäfte verbessern
- > Vernetzung aller Akteure
- > Sensibilisierung für eine barrierearme historische Innenstadt



Abbildung 96: Lösungen im Umgang mit Höhenunterschieden bei einem Fachgeschäft in Bielefeld

## 7.4 Im Dialog mit der Öffentlichkeit – informiert und aktiviert

<b>Maßnahme IV / 1</b>		
<i>Verfügungsfonds</i>		
<p>Der Verfügungsfonds stellt ein wichtiges Finanzierungsinstrument zur Unterstützung kleinteiliger Maßnahmen dar und ist daher als Querschnittsmaßnahme zu verstehen. Im ISEK 2018 wurde der Verfügungsfonds zur Stärkung des zentralen Einkaufsbereiches als Maßnahme (A4) definiert. Insofern stellt diese Maßnahme keine neue dar, sondern greift jene aus dem ISEK zur Synergiebildung auf. Antragsberechtigt sind alle Personen, die einen Beitrag zum Abbau der Barrieren im historischen Stadtkern leisten wollen. Über den Verfügungsfonds sollen investive sowie nicht investive Maßnahmen bezuschusst werden. Darunter fallen Projekte der Öffentlichkeitsarbeit und des Stadtmarketings. Vorstellbar wäre die Teilfinanzierung von gedruckten und digitalen Flyern und Broschüren oder auch eines einheitlichen Logos. Denn im Rahmen der Konzepterarbeitung kristallisiert sich die Idee eines einheitlichen Logos heraus, welches an barrierearmen Einrichtungen angebracht werden kann. Durch die öffentliche Präsenz des „Logos“ im Straßenraum sollen Eigentümer von nicht barrierearmen Einrichtungen motiviert werden, ebenfalls barrierearme Maßnahmen umzusetzen. Die Entwicklung eines gemeinsamen Logos könnte unter der Leitung des Teams Citymanagement (E2) als Starterprojekt gesehen und über den Verfügungsfonds teilfinanziert werden.</p> <p>Gefördert werden können auch kleinteilige Maßnahmen, wie das Anbringen von beidseitigen Handläufen, mobilen Rampen oder ein Klingelsystem. Diese Maßnahmen können Akteure vor Ort zum Abbau von Barrieren sensibilisieren. Das Team Citymanagement sollte dabei auch als beratender Akteur im Hinblick auf Fördermöglichkeiten agieren.</p> <p>Der Verfügungsfonds wird von der Stadt Bad Münstereifel verwaltet und koordiniert. Die Maßnahmen werden zu mindestens 50% aus privaten Mitteln und dem restlichen Anteil aus dem Verfügungsfonds finanziert.</p>		
<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro</i>
Stadt Bad Münstereifel	2020 - 2025	20.000
<i>Förderzugang:</i> FöRi 2008 - Nr. 14		
<i>Ziele</i>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Aktivierung und Unterstützung privaten Engagements</li> <li>&gt; Verstetigung des Prozesses zum Abbau von Barrieren</li> <li>&gt; Förderung der Öffentlichkeitsarbeit und des Stadtmarketings</li> </ul>		
		
Abbildung 97: Mitmach - Logo		

**Maßnahme IV / 2***Konzept und Gestaltung einheitliches Leit- und Orientierungssystem durch den historischen Stadtkern*

Das derzeitige Beschilderungskonzept im historischen Stadtkern wurde in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde entwickelt und weist durch ein einheitliches Gestaltungsprinzip Qualitäten auf. Aspekte der Barrierearmut wurden bei der Entwicklung jedoch nicht berücksichtigt. An besonderen Orten, wie den adressbildenden Eingangsbereichen (Orchheimer Tor / Werther Tor) oder den Treppenaufgängen zum Kurpark, fehlen Informationstafeln, wodurch die Orientierung im öffentlichen Raum eingeschränkt wird. Durch ein einheitlich gestaltetes Leit- und Orientierungssystem wird die Orientierung für Bewohner\*innen und Besucher\*innen verbessert. Ziel ist es, an das vorhandene Orientierungssystem anzuknüpfen und es im Hinblick auf eine „barrierefreie Orientierung und Wahrnehmbarkeit“ weiterzuentwickeln.

Zunächst sollen die vorhandenen Hinweisschilder überprüft und ergänzt werden. Neben Aussagen zu besonderen Einrichtungen, sollen sie auch Informationen zu erwartbaren Hindernissen und Steigungen geben. Bei Wegen mit großen Steigungen werden Alternativrouten oder ÖPNV-Hinweise gegeben. Darüber hinaus sollen gedruckte und digitale Broschüren Auskünfte zu barrierearmen Wegen und Einrichtungen geben. Weiterhin sollen taktile Stadtpläne und Erläuterungstafeln an den adressbildenden Eingangsbereichen (Orchheimer Tor und Werther Tor) verortet werden. Dadurch können sehingeschränkte Personen barrierearme Wege und wichtige Sehenswürdigkeiten ertasten und damit den historischen Stadtkern erfassen.

Als besonderes Alleinstellungsmerkmal für die Stadt Bad Münstereifel wurde während des Experten-Workshops die Idee eines Audio-Guides und einer Smartphone App zur Erkundung des historischen Stadtkerns vorgeschlagen. Diese sollte nach den Anforderungen der Barrierefreiheit konzipiert werden und leicht bedienbar sein. Der Audio-Guide könnte vor Ort gebührenfrei ausgeliehen werden, die App stehe über die gängigen App-Store Formate zum Download bereit. Neben allgemeinen Informationen zu Bad Münstereifel und einem Stadtplan (auch offline nutzbar), soll die App auch Informationen zu den historischen Gebäuden bereitstellen. Über ein taktiles Bedienfeld und eine Audio-Stimme soll der Audio-Guide ebenfalls für Sehingeschränkte nutzbar sein. Für Smartphone-Nutzer kann die App außerdem die Funktion eines virtuellen Rundgangs durch die Innenstadt anbieten. Diese Maßnahmen können über den Verfügungsfonds bezuschusst werden.

<i>Beteiligte / Träger / Partner</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Kosten in Euro (brutto)</i>
Stadt Bad Münstereifel	2021 - 2023	30.000

*Förderzugang:* FöRi 2008 - Nr. 9

*Ziele*

- > Orientierung und Wahrnehmbarkeit des öffentlichen Raums erhöhen
- > Auffindbar- und Erreichbarkeit wichtiger Zielorte verbessern
- > Informationszugang für Alle ermöglichen



Abbildung 98: Taktile Stadtplan, Quelle:  
<https://www.fr.de/rhein-main/wiesbaden/eine-stadtkarte-blinde-11078049.html>



Abbildung 99: Exemplarische Darstellung einer digitalen App für Bad Münstereifel

## Maßnahme IV / 3

### Entwicklung von Sensibilisierungsaktionen für eine barrierearme Gestaltung

Derzeit erweisen sich oftmals Werbeaufsteller, Außengastronomie oder falsch parkende Autos als Hindernisse für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen. Diese Probleme sind häufig in der Marktstraße, Werther- und Orchheimer Straße anzutreffen. Empfehlenswert sind Sensibilisierungsmaßnahmen, die ein stärkeres Bewusstsein im Hinblick auf das Thema „Barrierearmer historischer Stadtkern“ in der Stadtgesellschaft erzielen können.

Als Anregung kann das initiierte Schul-Projekt „Nina“ des Forums Verkehrssicherheit der Stadt Hamburg dienen. An den Scheibenwischern der falsch parkenden Autos wurden Flyer mit der Aufschrift „Warum stehst du auf meinem Weg?“ verteilt und haben somit einen Beitrag zum Bewusstsein und Umdenken geleistet.

Als weitere Idee kann auf den Lern- und Sensibilisierungsladen vom Berufskolleg für Wirtschaft und Verwaltung in Aachen verwiesen werden. Als Lebensmittelladen konzipiert nehmen Teilnehmer (u.a. Vereine, Schüler etc.) die Rolle von Menschen mit Handicap ein und werden unmittelbar mit dem Thema „Barrierefreiheit“ konfrontiert.

Diese Aktionen können von dem Team Citymanagement initiiert und koordiniert und über den Verfügungsfonds finanziert werden.

Beteiligte / Träger / Partner	Zeitraum	Kosten in Euro (brutto)
Stadt Bad Münstereifel	2021 - 2025	30.000

Förderzugang: FöRi-Nah - Nr. 2.5

### Ziele

- > Sensibilisierung der Stadtgesellschaft
- > Anstoß zum Umdenken für eine barrierearme Innenstadt



Abbildung 100: Sensibilisierungsmaßnahmen,  
Quelle: <https://www.hamburg.de>



Abbildung 101: Lern- und Sensibilisierungsladen,  
Quelle: <http://www.eukoba.com>,

## 8 | Umsetzungsfahrplan

Mit dem vorliegenden Konzept liegt der Stadt Bad Münstereifel ein Maßnahmenkatalog vor, der Projekte für eine Reduzierung von Barrieren im öffentlichen Raum beinhaltet und Handlungsfelder und Bausteine zum Ausbau als Stadt für Alle formuliert. Neben den benannten Maßnahmen sind die dargestellten Realisierungsvorschläge auf weitere Stadtentwicklungsvorhaben übertrag- und anwendbar. Auch Maßnahmen und Entwicklungsprojekte außerhalb des historischen Stadtkerns können damit entsprechende Rahmenseetzungen einer barrierearmen Erneuerung und Ertüchtigung erfahren.

### 8.1 Maßnahmen der Städtebauförderung

Viele angedachten Maßnahmen sind über die Städtebauförderung zuwendungsfähig. Dies trifft insbesondere Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raums, aber auch andere Vorhaben zum Thema Marketing und Kommunikation. Die folgenden Maßnahmen sind über die Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008) zuwendungsfähig:

- > I / 1 Errichtung einer Laufbahn (Werther Tor - Markt - Orchheimer Tor)
- > I / 2 Gestaltung und Beleuchtung Fibergasse
- > I / 3 Barrierearme Gestaltung und Ausstattung des Stadtparks (Befindet sich in der Umsetzung)
- > I / 4 Aufwertung Kapuzinergasse inkl. Neuordnung/räumliche Gliederung Alte Gasse / Kapuzinergasse (Planungen bedürfen der HH-Genehmigung)
- > I / 5 Barrierearme Gestaltung von Treppen
- > I / 6 Barrierearme Stadtmöblierung
- > I / 7 Sanierung Unnaustraße
- > I / 8 Erneuerung Stumpfgasse
- > I / 9 Aufwertung Heisterbacher Straße
- > III / 5 Qualifizierung der Zugänge zu Einzelhandelsgeschäften in Kooperation mit City Management
- > IV / 1 Verfügungsfonds
- > IV / 2 Konzept und Gestaltung eines einheitlichen Leit- und Orientierungssystems durch die Kernstadt

Zunächst ist hier wichtig, die Maßnahmenplanung fortlaufend zu aktualisieren und anzupassen, um den Einsatz von Förder- und Finanzmitteln planen und steuern zu können und die entsprechenden kommunalen Anteile im Haushalt zu sichern.

## 8.2 Sonstige Maßnahmen

Einzelne Maßnahmen sind über gesonderte Finanzierungsoptionen zuwendungsfähig. Dies betrifft Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs einschließlich dem Umbau von Kreuzungen und Bushaltestellen sowie Sensibilisierungsmaßnahmen für eine barrierearme Stadt. Für die folgenden Maßnahmen ist eine Förderung nach den Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderlinien Nahmobilität FöRi-Nah) vom 1.12.2014 zu prüfen:

- > II / 1 Barrierearmer Umbau inkl. LSA der Kreuzung Langenhecke / Klosterplatz
- > II / 2 Barrierearmer Umbau der Bushaltestellen im Sanierungsgebiet
- > IV / 3 Entwicklung von Sensibilisierungsaktionen für eine barrierearme Gestaltung

Weiterhin können Fördermittel zur barrierearmen Umgestaltung der kommunalen und sozialen Infrastruktur über das Förderprogramm „IKK (Investitionskredit Kommunen) - Barrierearme Stadt“ der KfW-Bank beantragt werden. Mit dem Förderprogramm können bis zu 100 % der förderfähigen Investitionskosten finanziert werden. Gefördert werden können Fahrstühle, Lifte wie Hub- oder Plattformlifte und Rampen, die in öffentlichen Gebäuden wie Schulen für Barrierearmut sorgen. Die Beantragung erfolgt vor Projektstart bei einem Finanzierungspartner der eigenen Wahl. Das können Banken, Sparkassen, Bausparkassen, Versicherungen oder Finanzvermittler sein. Der Berater des Finanzierungspartners hilft bei der Antragstellung an die KfW-Bank und leitet den Antrag an die KfW-Bank weiter. Der Finanzierungspartner zahlt die Fördermittel aus. Für die folgenden Maßnahmen können Fördermittel über das Förderprogramm IKK – Barrierearme Stadt beantragt werden:

- > III / 1 Barrierearmer Zugang zum Apotheken-Museum
- > III / 2 Barrierearmer Zugang zur Jesuitenkirche
- > III / 3 Barrierearmer Zugang zum St. Michael-Gymnasium
- > III / 4 Barrierearmer Zugang zum Pfarramt St. Chrysanthus und Daria

### 8.3 Startermaßnahmen

Um die knappen finanziellen und personellen Ressourcen der Stadtverwaltung bestmöglich zu nutzen, ist eine vorrangige Konzentration auf wenige Maßnahmen empfehlenswert. Als Startermaßnahmen wurde ein Mix aus Vorhaben herausgegriffen, der von großer Bedeutung für die Öffentlichkeit ist und rasch sichtbare Erfolge im Stadtbild hinterlässt. Als Startermaßnahmen wurden entsprechend ausgewählt:

- > I / 1 Errichtung einer Laufbahn (Werther Tor - Markt - Orchheimer Tor)
- > I / 2 Gestaltung und Beleuchtung Fibergasse
- > I / 3 Barrierearme Gestaltung und Ausstattung des Stadtparks
- > I / 4 Aufwertung Kapuzinergasse inkl. Neuordnung/räumliche Gliederung Alte Gasse / Kapuzinergasse
- > IV / 1 Verfügungsfonds
- > IV 2 Konzept und Gestaltung eines einheitlichen Leit- und Orientierungssystems durch die Kernstadt

### 8.4 Öffentlichkeitsarbeit und Information

Den Umsetzungsprozess des Konzeptes begleitend ist eine Fortführung der begonnenen Informations- und Öffentlichkeitsarbeit empfehlenswert. Einerseits kann die Öffentlichkeit zu Planungen und Konzepten sowie zu Umsetzungsbelangen informiert werden. Andererseits sollte auch im Rahmen der Einzelvorhaben die Beteiligung der Bevölkerung als Impulsgeber und Wissensträger mit eingebunden werden. Zugleich gilt es, die politischen Gremien der Stadt fortlaufend zu informieren.

### 8.5 Evaluierung umgesetzter Maßnahmen

Zur regelmäßigen Nachverfolgung der gesetzten Strategie wird eine jährliche Evaluierung und Überprüfung des Umsetzungsstandes der Maßnahmen empfohlen. Dazu gehört eine fortlaufende Klärung und ggf. Anpassung von Prioritäten und Umsetzungszeiträumen, der Kosten- und Finanzplanung.

## 9 | Verzeichnisse und Anlagen

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stadtrundgang mit der Bevölkerung	5
Abbildung 2: Interessierte an Gesprächsinsel während der Auftaktveranstaltung	5
Abbildung 3: Thementisch „Gestaltung und Funktionalität“	6
Abbildung 4: Thementisch „Stadtmarketing und Kommunikation“	6
Abbildung 5: Lage in der Region, Quelle: openstreetmap.de, eigene Darstellung	16
Abbildung 6: Untersuchungsgebiet mit denkmalgeschützten Gebäuden	17
Abbildung 7: Flächennutzungsplan Ausschnitt Kernstadt Bad Münstereifel, Untersuchungsbereich wurde von ck hervorgehoben, Quelle: Stadt Bad Münstereifel (Stand: November 2017)	18
Abbildung 8: Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet, Quelle: Stadt Bad Münstereifel	19
Abbildung 9: Geltungsbereich der Denkmalbereichssatzung, gestrichelte Linie: Erweiterung 2004, Quelle: Stadt Bad Münstereifel	20
Abbildung 10: Geltungsbereich der Gestaltungssatzung, Quelle: Stadt Bad Münstereifel	21
Abbildung 11: Geltungsbereich des Sanierungsgebiets, Quelle: Stadt Bad Münstereifel	22
Abbildung 12: Zentraler Versorgungsbereich, Quelle: Ausschnitt aus dem Einzelhandelskonzept der Stadt Bad Münstereifel	23
Abbildung 13: Räumliche Verortung der Maßnahmen, Quelle: Stadt Bad Münstereifel	25
Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung von Bad Münstereifel, Quelle Stadt Bad Münstereifel	26
Abbildung 15: Bevölkerungsentwicklung Kernstadt, Quelle: Stadt Bad Münstereifel	26
Abbildung 16: Bevölkerungsvorausberechnung, Quelle: Bertelsmann Stiftung & It. NRW	27
Abbildung 17: Prognose zur Altersstruktur in Bad Münstereifel, Quelle: Stadt Bad Münstereifel	28
Abbildung 18: Veränderung der Unterkunftszahl, Quelle: IT.NRW	29
Abbildung 19: Bushaltestelle am Klosterplatz	31
Abbildung 20: Bushaltestelle am Rathaus	31
Abbildung 21: Ausgewiesener Behindertenparkplatz auf dem Klosterplatz	32
Abbildung 22: Parkieranlagen in der Orchheimer Straße	32
Abbildung 23: Straßenbegleitendes Parken in der Marktstraße	32
Abbildung 24: Ansicht der Wertherstraße, Erster Abschnitt	32
Abbildung 25: Wertherstraße auf Höhe Eiscafe Bella Italia	33
Abbildung 26: Treppe zur Burg	33
Abbildung 27: Wertherstraße zweiter Abschnitt auf Höhe Puppenmuseum	33
Abbildung 28: Langenhecke nördlicher Abschnitt	33

Abbildung 29: Wertherstraße auf Höhe Marktstraße	33
Abbildung 30: Abschnitt der Langenhecke	34
Abbildung 31: Engstelle an der Langenhecke	34
Abbildung 32: Südlicher Abschnitt der Straße Langenhecke	34
Abbildung 33: Topographie Höhe Romanisches Haus	34
Abbildung 34: Kleinpflaster am Übergang zur Marktstraße	35
Abbildung 35: Ansicht Kapuzinergasse von Langenhecke aus	35
Abbildung 36: Straßenschäden in der	35
Abbildung 37: Rollatorband an Kapuzinergasse.	36
Abbildung 38: Straßenschäden im nördlichen Abschnitt der Alten Gasse	36
Abbildung 39: Unebenes Pflaster im Bereich Alte Gasse / Kapuzinergasse	36
Abbildung 40: Fibergasse von Markt aus	36
Abbildung 41: Ansicht der Stumpfgasse	37
Abbildung 42: Unebene Pflasterung in Stumpfgasse	37
Abbildung 43: Flickstellen in der Unnaustraße	37
Abbildung 44: Heisterbacher Straße Richtung	37
Abbildung 45: Flickstellen in der Teichstraße	38
Abbildung 46: Blick auf den historischen Stadtkern	38
Abbildung 47: Ein Aufgang zum Stadtpark	38
Abbildung 48: Zugang zum Stadtpark über steile Rampe	39
Abbildung 49: Veraltetes Stadtmobiliar im Stadtpark	39
Abbildung 50: Kirchplatz Richtung Langenhecke	39
Abbildung 51: Kirchplatz Richtung Marktstraße	39
Abbildung 52: Durchgangsverkehr am Markt	40
Abbildung 53: Unebenheiten im Bereich des Markts	40
Abbildung 54: Markt Richtung St. Michael-Gymnasium	40
Abbildung 55: Eingangsbereich der Stadtverwaltung	41
Abbildung 56: Kulturhaus	41
Abbildung 57: Haupteingang zum	41
Abbildung 58: Öffentliche Einrichtungen im Vergleich	43
Abbildung 59: Gute Beispiele einer barrierearmen Erschließung von Einzelhandelsgeschäften	44
Abbildung 60: Stufen erschweren einen barrierearmen Zugang	45

Abbildung 61: Symbolhafte Situation in Bad Münstereifel. Treppenstufen erschweren die Zugänglichkeit	45
Abbildung 62: Barrierefreier Zugang	46
Abbildung 63: Beschilderung am Werther Tor.	46
Abbildung 64: Beschilderung Ecke Sebastian Kneipp Promenade/Langenhecke	47
Abbildung 65: Fotomontage Vorher/Nachher	54
Abbildung 66: Fotomontage Vorher/Nachher	54
Abbildung 67: Bestandssituation	57
Abbildung 68: Zuwegungsqualität	57
Abbildung 69: Unterscheidung von Haupt- und Nebengehweg durch unterschiedliche Oberflächenstruktur und –farbe, Quelle: Berlin Design for all – Öffentlicher Raum	57
Abbildung 70: Optisch und taktil kontrastreiche Fläche im Kreuzungsbereich, Quelle: Berlin Design for all – Öffentlicher Raum	57
Abbildung 71: Optisch und taktil kontrastreiche Streifen in der Gehwegmitte, Gehwegabgrenzung, Quelle: Berlin Design for all – Öffentlicher Raum	58
Abbildung 72: Optisch und taktil kontrastreiche Kennzeichnung eines Aufenthaltsbereiches,Quelle: Berlin Design for all – Öffentlicher Raum	58
Abbildung 73: Defizite im Straßenbelag	60
Abbildung 74: Schmalere und aus Kopfsteinpflaster bestehender Gehweg	60
Abbildung 75: Beispielhafte barrierefreie Ausbildung im denkmalgeschützten Bestand,Quelle: Leitfadenbarrierefreiesbauen.de	61
Abbildung 76: Barrierefreie Gestaltung von Bänken, Quelle: dlbb.bundesbau.	62
Abbildung 77: Fehlende Trennstreifen zwischen Geh- und Fahrbahn	63
Abbildung 78: Ideenskizze	63
Abbildung 79: Eindrücke aus der Stumpfgasse	64
Abbildung 80: Derzeitige Situation in der Heisterbacher Straße	65
Abbildung 81: Kreuzung Langenhecke / Klosterplatz	66
Abbildung 82: Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe, Quelle: www.barrierefreie-mobilitaet.de	66
Abbildung 83: Bushaltestation in der Markstraße	67
Abbildung 84: Bushaltestelle am Klosterplatz	67
Abbildung 85: Hebeplattform bei Nicht-Gebrauch, Quelle: <a href="https://www.stepless.com/de">https://www.stepless.com/de</a> .Abbildung 86: Bushaltestelle am Klosterplatz	67
Abbildung 87: Haupteingang zum Apotheken-Museum von Werther Straße	68
Abbildung 88: Zugang zur Infostelle im Erdgeschoss des Apotheken-Museums	68

Abbildung 89: Hebeplattform bei Nicht-Gebrauch, Quelle: <a href="https://www.stepless.com/de">https://www.stepless.com/de</a> .	69
Abbildung 90: Hebeplattform bei Gebrauch, Quelle: <a href="https://www.stepless.com/de">https://www.stepless.com/de</a>	69
Abbildung 91: Eingangsbereich bei der Jesuitenkirche	70
Abbildung 92: Eingangsbereiche zur Schule	71
Abbildung 93: Hebeplattform im Umgang mit Barrieren,	71
Abbildung 94: Hebeplattform. Im Ruhezustand nahezu kaum sichtbar,Quelle: <a href="http://www.stepless.com">www.stepless.com</a>	71
Abbildung 95: Treppenaufgang zum Pfarramt	72
Abbildung 96: Lösungen im Umgang mit Höhenunterschieden bei einem Fachgeschäft in Bielefeld	73
Abbildung 97: Mitmach - Logo	74
Abbildung 98: Taktile Stadtplan, Quelle: <a href="https://www.fr.de/rhein-main/wiesbaden/eine-stadtkarte-blinde-11078049.html">https://www.fr.de/rhein-main/wiesbaden/eine-stadtkarte-blinde-11078049.html</a>	76
Abbildung 99: Exemplarische Darstellung einer digitalen App für Bad Münstereifel	76
Abbildung 100: Sensibilisierungsmaßnahmen, Quelle: <a href="https://www.hamburg.de">https://www.hamburg.de</a>	77
Abbildung 101: Lern- und Sensibilisierungsladen, Quelle: <a href="http://www.eukoba.com">http://www.eukoba.com</a> ,	77

### *Anlagen:*

- Karte 1: Verkehr und Mobilität
- Karte 2: Gehwegbreite
- Karte 3: Oberflächenbeschaffenheit
- Karte 4: Barrieren
- Karte 5: Höhenprofil
- Karte 6: Öffentlich zugängliche Gebäude
- Karte 7: Zugang zu Gastronomie und Einzelhandel
- Karte 8: Übersichtskarte Maßnahmen