



Stadt Eschweiler  
Der Bürgermeister  
660 Abteilung für Straßenraum und Verkehr

Vorlagen-Nummer

**003/13**

1

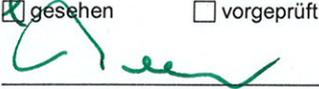
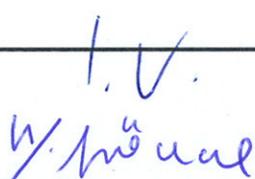
# Sitzungsvorlage

Datum: 09.01.2013

Beratungsfolge			Sitzungsdatum	TOP
1. Kenntnisgabe	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	31.01.2013	
2. Kenntnisgabe	Behindertenbeirat	öffentlich	16.04.2013	
3.				
4.				

## Barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum hier: Einführung neuer Ausbaustandards

Die vorliegenden Ausbaustandards zur Sicherstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum werden zur Kenntnis genommen.

A 14 - Rechnungsprüfungsamt <input checked="" type="checkbox"/> gesehen <input type="checkbox"/> vorgeprüft 		Unterschriften 	
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt
<b>Abstimmungsergebnis</b>	<b>Abstimmungsergebnis</b>	<b>Abstimmungsergebnis</b>	<b>Abstimmungsergebnis</b>
<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> nein
<input type="checkbox"/> Enthaltung	<input type="checkbox"/> Enthaltung	<input type="checkbox"/> Enthaltung	<input type="checkbox"/> Enthaltung

## Sachverhalt

### 1. Einleitung

Einheitliche Ausbaustandards zur barrierefreien Straßenraumgestaltung wurden erstmals im Behindertenbeirat am 21.11.2006 festgelegt (VV 329/06: Barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum; hier: Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD vom 29.05.2006 zur „Behindertengerechten Stadtplanung“).

Diese Standards basierten im Wesentlichen auf der DIN 18024 – „Barrierefreies Bauen, Teil 1. Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze“. Die DIN 18024 sollte durch die DIN 18030 – „Barrierefreies Bauen“ ersetzt werden, diese wurde jedoch aufgrund einer Vielzahl von Einwendungen und Einsprüchen diverser Behindertenverbände im Februar 2007 verworfen. Derzeit ist die DIN 18040 (Entwurf) – „Barrierefreies Bauen, Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ als Ersatz für die DIN 18024 vorgesehen.

In Ermangelung einer Norm, die die anerkannten Regeln der Technik widerspiegeln, wurde im Jahr 2009 von Seiten des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen ein „Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum“ mit einer Vielzahl von Musterskizzen vorgelegt.

Aufgrund dieses Leitfadens erfolgte eine Überprüfung der 2006 eingeführten Standards (VV 295/10: „Barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum; hier: Überprüfung der Ausbaustandards“). Anlässlich dieser Überprüfung 2010 wurde festgestellt, dass es nach wie vor eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Lösungsansätze zur Umsetzung der Barrierefreiheit gab, eine Tendenz zu einem einheitlichen Standard konnte noch nicht festgestellt werden.

Der Entwurf der DIN 18040 sollte im November 2012 vorgelegt werden, sie ist also bislang noch nicht eingeführt, jedoch erfolgten weitere maßgebliche Publikationen zum Thema, so 2011 die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und schließlich der „Leitfaden 2012-Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen.

Anhand dieser Veröffentlichungen ist ablesbar, dass offensichtlich ein Konsens hinsichtlich der Realisierung der Barrierefreiheit gefunden wurde, in einigen Nachbarkommunen wurden diese Standards bereits umgesetzt. Insgesamt erscheint der Zeitpunkt also geeignet, diese Ausbaustandards nunmehr auch für die Stadt Eschweiler zu übernehmen, da sie die allgemein anerkannten Regeln der Technik widerspiegeln.

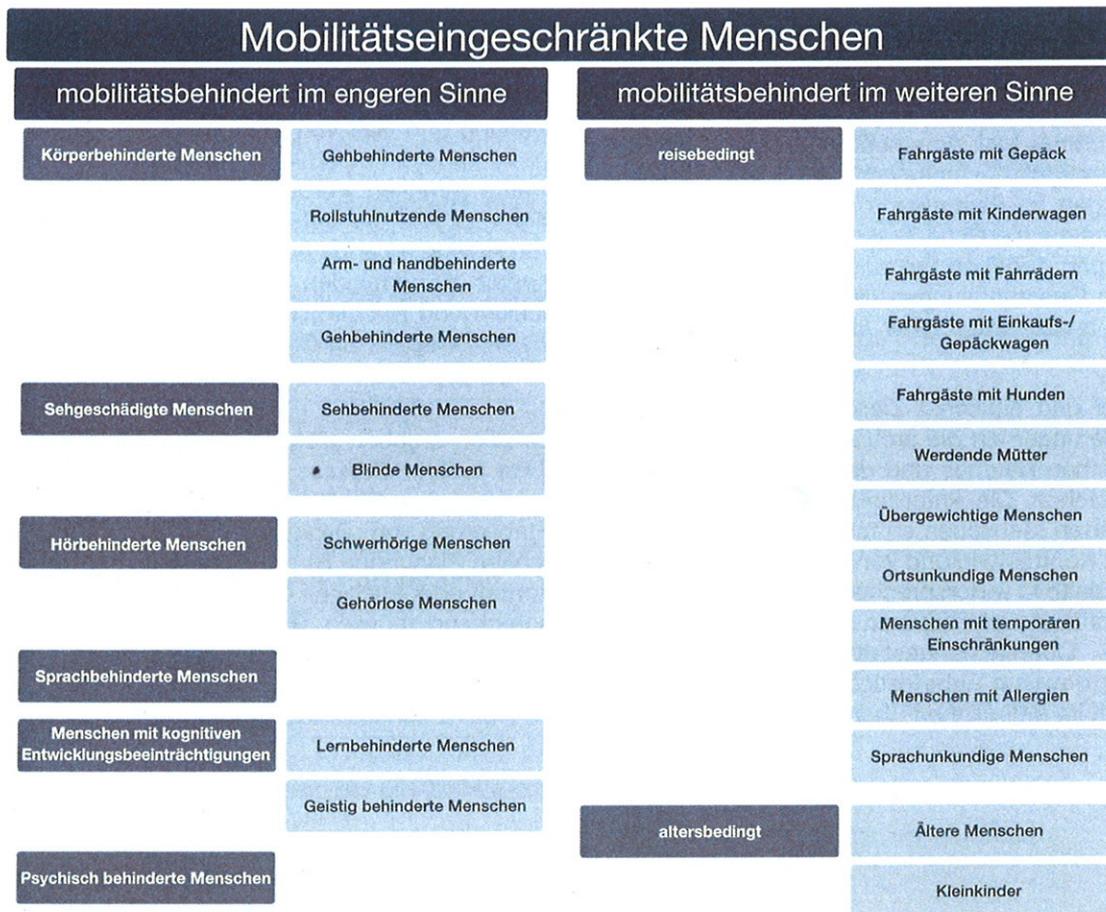
Die Stadt Eschweiler wiederum ist verpflichtet, bei der Errichtung ihrer Bauwerke diese Regeln zu berücksichtigen. Ein Verzicht auf oder eine Abweichung von diesen Regeln ist jeweils im Einzelfall zu begründen. Sollte es bedingt durch Verzicht oder Abweichung von diesen Standards zu Unfällen oder Schäden kommen, so können ggf. Schadensersatz- oder Regressforderungen der Stadt gegenüber geltend gemacht werden.

### 2. Grundfunktionen barrierefreier Räume

Bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen sind Barrieren zu vermeiden, dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen wichtig. Barrieren liegen vor, wenn:

- das eigenständige Bewältigen von Wegen,
- das eigenständige Erreichen von Gebäuden und Einrichtungen,
- das eigenständige Auffinden, Verstehen und Verarbeiten von Informationen,
- die eigenständige Nutzung von Verkehrsmitteln,
- der gefahrlose und angstfreie Aufenthalt im Straßenraum

nicht ohne Hilfe Dritter möglich ist.



**Bild 1: Übersicht mobilitätseingeschränkter Menschen (verändert nach [93])**

Quelle: FGSV - Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 2011)

Deshalb müssen die nachfolgend dargestellten Grundfunktionen bei der Gestaltung barrierefreier Räume berücksichtigt werden:

**Tabelle 1: Grundfunktionen barrierefreier Räume**

Funktion	Erläuterung	Zielgruppe
Zonierung	Trennung öffentlicher Räume in einbau- und hindernisfreie Bereiche für die Fortbewegung und Bereiche für den Aufenthalt, für Möblierung, das Abstellen von Fahrzeugen, Pfosten und Masten sowie Begrünung (vgl. Abschnitt 3.2.1)	gehbehinderte sowie rollstuhl- und kinderwagennutzende Personen, blinde und sehbehinderte Personen
Nivellierung	Gewährleistung möglichst stufenloser Übergänge, generelle Vermeidung von Kanten über 3 cm Höhe	gehbehinderte Personen
Linierung	auch: taktile Linienführung, Vorhandensein von Leitlinien für die Orientierung und Gewährleistung einer durchgängigen Erstastbarkeit von Wegen [80]	blinde und stark sehbehinderte Personen mit Langstock, sehbehinderte Personen, orientierungsgeschwächte Personen
Kontrastierung	Visuell, taktil und akustisch kontrastierende Gestaltung des Verkehrsraumes, Gewährleistung einer visuellen und taktilen Leit- und Warnfunktion	blinde und stark sehbehinderte Personen mit Langstock, sehbehinderte Personen, orientierungsgeschwächte Personen

Quelle: FGSV - Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 2011)

Mit den bisherigen Ausbaustandards können diese Vorgaben nicht gänzlich erfüllt werden; so kann sich ein Sehbehinderter z.B. momentan bei einer Querung im Kurvenbereich weder am Bordsteinverlauf noch anhand der Noppenplatte des Aufmerksamkeitsfeldes ausreichend orientieren, um die Fahrbahn auf dem kürzesten und damit sichersten Weg zu überqueren.

### 3. Darstellung der neuen Ausbaustandards

Bislang wurde eine gemeinsame Querung für Seh- und Gehbehinderte hergestellt, an dieser wurde der Bordstein auf 3 cm abgesenkt (gefaste Rinne). Damit sollte gewährleistet werden, dass ein Sehbehinderter die Kante mit dem Langstock ertasten kann, außerdem sollte diese Kante mit dem Rollstuhl zu bewältigen sein. Zusätzlich wurde ein Aufmerksamkeitsfeld (Noppenplatten) als Signal für Sehbehinderte eingebaut, das auf die nahe Querung hinweisen soll.

Der neue Standard sieht die Separation der Querungen für Seh- und Gehbehinderte vor. Auf diese Weise wird den unterschiedlichen Anforderungen dieser beiden Gruppen an eine barrierefreie Querung Rechnung getragen.

Künftig erhält der Gehbehinderte eine Nullabsenkung, der Sehbehinderte eine 6 cm hohe und damit besser ertastbare Bordsteinkante und zusätzlich ein Richtungsfeld (Rippenplatte in Gehrichtung verlegt), anhand dessen er die Querungsrichtung ertasten kann. Vor der Nullabsenkung befindet sich zudem noch ein Sperrfeld (Rippenplatte parallel zum Bordstein verlegt); hierdurch soll verhindert werden, dass Sehbehinderte versehentlich in diesem Bereich auf die Fahrbahn geraten. Darüber hinaus wird beim neuen Ausbaustandard stets auch ein Hell-/Dunkel-Kontrast erzeugt, d.h. neben einem weißen Aufmerksamkeitsfeld wird ein Begleitstreifen in anthrazit verlegt. Diese Kontraste bieten eine zusätzliche Orientierungshilfe für Menschen mit einer Einschränkung des Sehvermögens.

An dieser Stelle wird auf die Standarddetails in der Anlage verwiesen, die in Anlehnung an die Musterskizzen des „Leitfadens 2012-Barrierfreiheit im Straßenraum“ des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen erstellt wurden.

Hierbei wurden nur die maßgeblichen Details:

- Querung auf der Geraden
- Querung in der Kurve
- ÖPNV-Haltestelle

dargestellt, da hiermit die wesentlichen Fälle geregelt sind.

Darüber hinaus bietet der o.a. Leitfaden eine Vielzahl weiterer Musterskizzen zur Gewährung der Barrierefreiheit bei den unterschiedlichsten Straßenräumen an, auf die im Bedarfsfall zurückgegriffen werden kann.

Bei den Anlagen handelt es sich um Standarddetails, die im Einzelfall an die spezifischen Randbedingungen (z.B. Geometrie, Topographie, Gestaltung) der Örtlichkeit angepasst werden müssen.

Diese Anpassungen können die Abmessungen der einzelnen Elemente betreffen, aber auch insbesondere im Innenstadtbereich oder im Umfeld von Baudenkmalern die Materialwahl, da hier erhöhte Anforderungen an der Gestaltung dieser Straßenräume bestehen. In diesen Fällen müssen die unterschiedlichen Anforderungen gegeneinander abgewogen und eine angemessene Lösung gefunden werden.

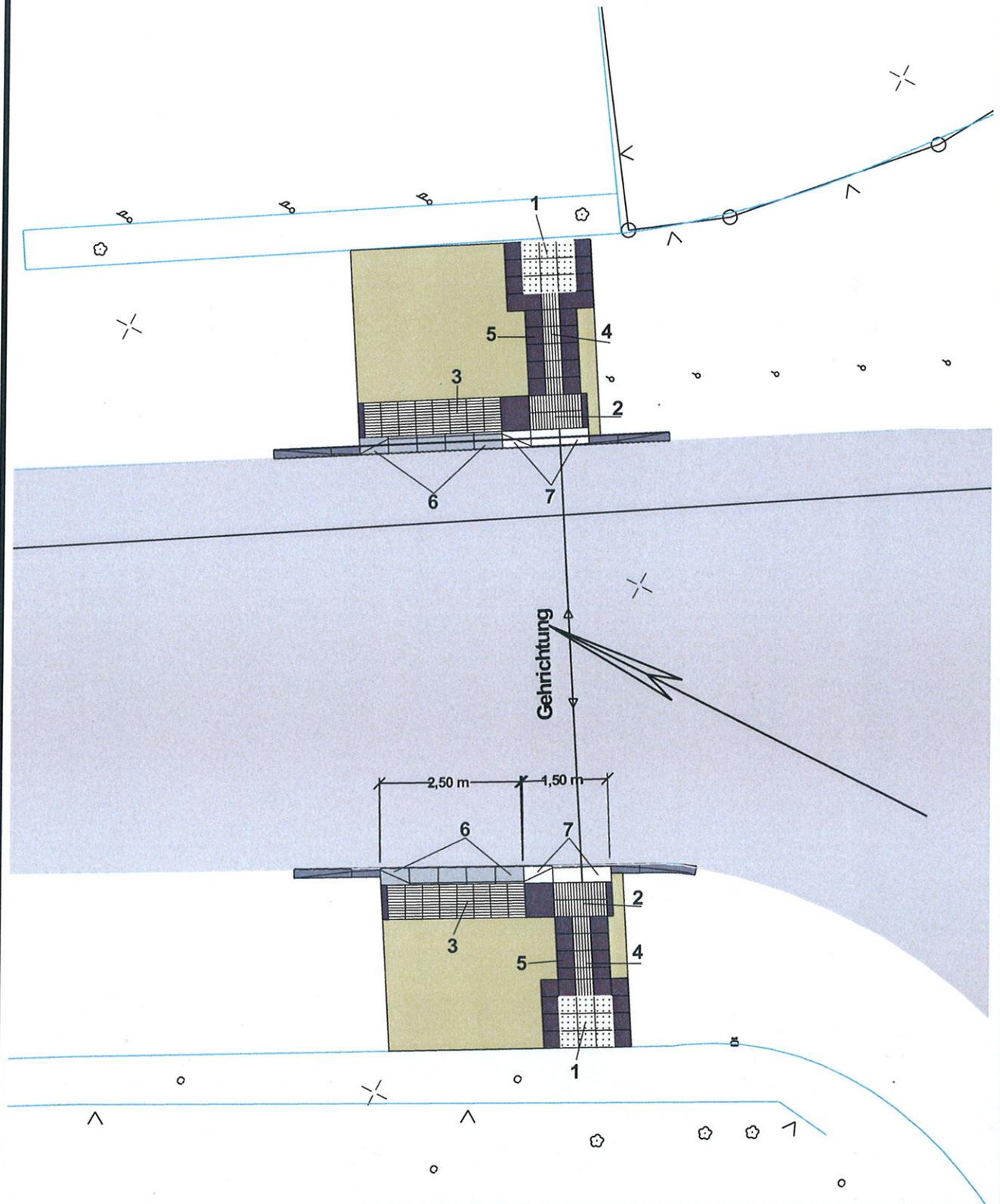
Die Sicherstellung der Barrierefreiheit im Verkehrsraum erfolgt sukzessive meist im Rahmen von Straßenbau- oder -unterhaltungsmaßnahmen. Gesonderte Maßnahmen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit im Stadtgebiet sind zz. nicht vorgesehen und in Anbetracht der finanziellen Rahmenbedingungen momentan auch nicht umsetzbar. Infolge dieser Vorgehensweise ist allerdings ein einheitlicher Ausbaustandard über einen sehr langen Zeitraum leider nicht realisierbar.

#### Anlagen:

1. Querung auf der Geraden
2. Querung in der Kurve
3. ÖPNV-Haltestelle

# Barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum Querung auf der Geraden

Anlage 1

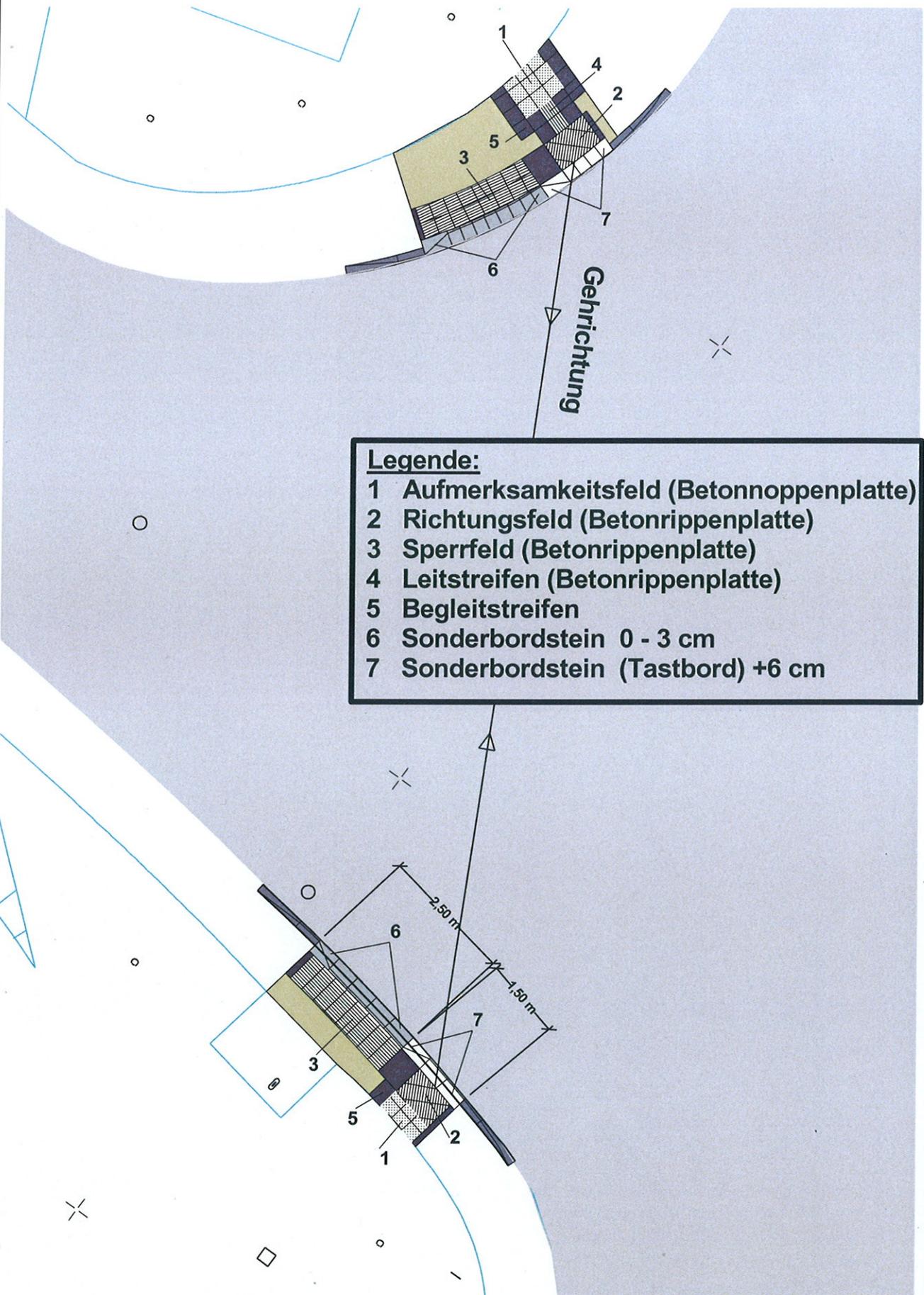


## Legende:

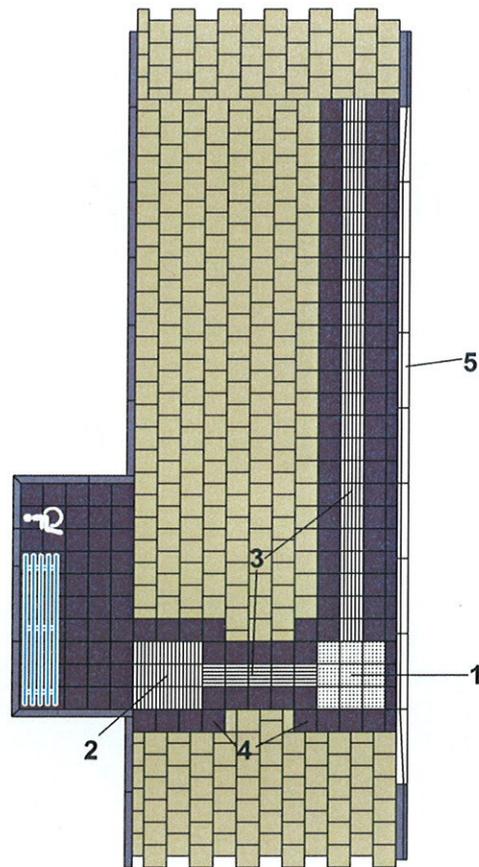
- 1 Aufmerksamkeitsfeld (Betonrippenplatte)
- 2 Richtungsfeld (Betonrippenplatte)
- 3 Sperrfeld (Betonrippenplatte)
- 4 Leitstreifen (Betonrippenplatte)
- 5 Begleitstreifen
- 6 Sonderbordstein 0 - 3 cm
- 7 Sonderbordstein (Tastbord) +6 cm

# Barrrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum

## Querung in der Kurve



# Barrrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum ÖPNV-Haltestelle



## Legende:

- 1 Aufmerksamkeitsfeld (Betonnoppenplatte)
- 2 Auffangfeld (Betonrippenplatte)
- 3 Leitstreifen (Betonrippenplatte)
- 4 Begleitstreifen
- 5 Niederflrbusbordstein