



Stadt Eschweiler
Der Bürgermeister
660 Abteilung für Straßenraum und Verkehr

Vorlagen-Nummer

1

295/10

Sitzungsvorlage

Datum: 12.10.2018

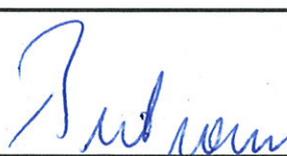
Beratungsfolge			Sitzungsdatum	TOP
1. Vorberatung	Behindertenbeirat	öffentlich	26.10.2010	
2. Beschlussfassung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	09.11.2010	
3.				
4.				

Barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum hier: Überprüfung der Ausbaustandards

Beschlussentwurf:

Bei künftigen Straßenbaumaßnahmen wird die Barrierefreiheit durch die Verwendung der nachfolgenden Ausbaustandards sichergestellt:

- 1) Bei Fußgängerquerungen im Kreuzungs- und Einmündungsbereich von Straßen wird weiterhin das in Anlage 1a beigefügte Standarddetail der Stadt Eschweiler verwendet.
- 2) Bei Fußgängerquerungen auf gerader Strecke, z.B. an Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten mit und ohne Lichtsignalanlagen wird künftig bei Querungen ≥ 4 m die Musterskizze des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen (vgl. Anlage 2b) verwendet, bei Querungen < 4 m wird weiterhin das Standarddetail der Stadt Eschweiler (vgl. Anlage 2a) verwendet.
- 3) Bei ÖPNV-Haltestellen wird weiterhin das Standarddetail der Stadt Eschweiler (vgl. Anlage 3a) verwendet.

A 14 - Rechnungsprüfungsamt <input checked="" type="checkbox"/> gesehen <input type="checkbox"/> vorgeprüft 		Unterschriften  	
1	2	3	4
<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
Abstimmungsergebnis	Abstimmungsergebnis	Abstimmungsergebnis	Abstimmungsergebnis
<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

Zur Verbesserung der barrierefreien Straßenraumgestaltung wurden im Behindertenbeirat am 21.11.2006 erstmals verbindliche Ausbaustandards festgelegt (vgl. Vorl.-Nr. 329/06: Barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum).

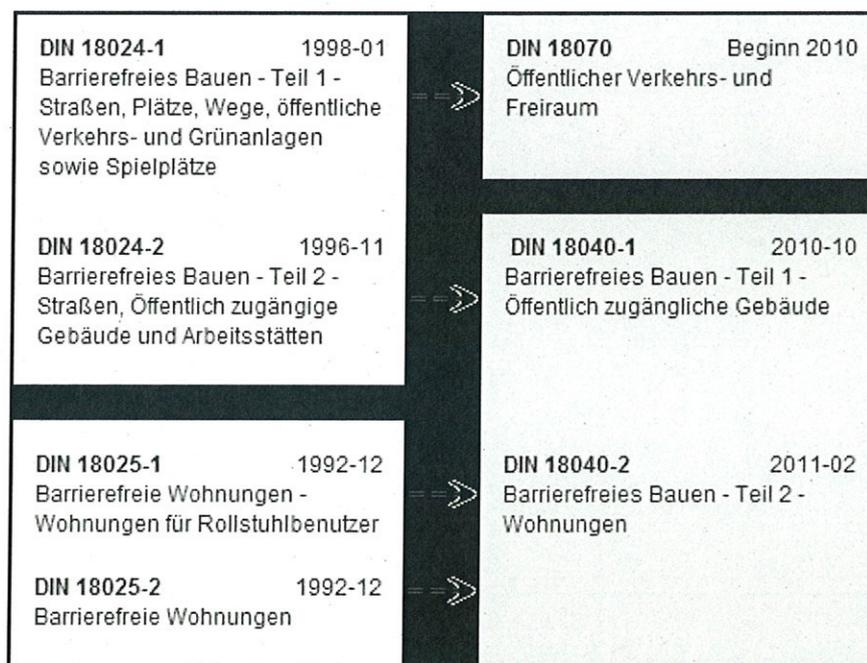
Diese Standards basierten im Wesentlichen auf der DIN 18024 – „Barrierefreies Bauen, Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze“.

Diese DIN-Norm sollte durch die DIN 18030 – „Barrierefreies Bauen“ ersetzt werden, jedoch zeigte sich bereits in 2006, dass sich die Einführung dieser Norm verzögern würde, da es eine Reihe von Einwendungen und Einsprüchen insbesondere von den verschiedenen Behindertenverbänden gab.

Aufgrund der Vielzahl von Einwendungen erklärte der Normenausschuss Bauwesen diese Norm im Februar 2007 für gescheitert.

Es wurde stattdessen beschlossen, dass eine neue Norm mit neuer Nummer die DIN 18024 ablösen soll, diese neue Norm, die DIN 18040 – „Barrierefreies Bauen“ beschränkt sich jedoch auf Wohnungen und öffentliche Gebäude. Vorschriften für öffentliche Verkehrs- und Außenanlagen wurden zurückgestellt.

In diesem Jahr wurde die Arbeit an der DIN 18070 – „Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ aufgenommen. Anhand der nachfolgenden Grafik ist erkennbar, wie künftig die Normung im Bereich Barrierefreiheit gestaltet wird.



Da nunmehr seit Einführung der DIN 18024 im Jahre 1998 kein konsensfähiger Standard zur Gewährleistung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum gefunden wurde, hat der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen im Mai 2009 einen Leitfaden zur Barrierefreiheit im Straßenraum veröffentlicht.

Dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen obliegt die Straßenbaulast an den nordrhein-westfälischen Autobahnen, den Bundes- und Landesstraßen. Hierzu gehören insbesondere die Ortsdurchfahrten in Städten kleiner 100.000 Einwohnern, bezogen auf Eschweiler ist der Landesbetrieb für die nachfolgend aufgeführten Straßen (Fahrbahnen und Radverkehrsanlagen) in der Straßenbaulast:

B 264 – Kölner Straße

L 11 – Quellstraße, Eifelstraße, Südstraße, Aldenhovener Straße

- L 223 – Aachener Straße, Indestraße, Dürener Straße
- L 228 - Zum Hagelkreuz
- L 238 – Stolberger Straße, Pumpe, Rue de Wattlelos, Alsdorfer Straße, Jülicher Straße, Aldenhovener Straße
- L 240 - Rue de Wattlelos
- L 241 – Am Kraftwerk

Dieser Leitfaden wird zum Anlass genommen, die 2006 für Eschweiler eingeführten Ausbaustandards zu überprüfen. Dem Leitfaden wurde eine Vielzahl von Musterskizzen beigelegt, die viele denkbare Straßenraumsituationen abbilden. Allen Abbildungen gemein ist, dass es sich um Musterskizzen handelt, die auf den realen Straßenraum i.d.R. nicht exakt übertragbar sind.

2. Gegenüberstellung der Standarddetails Eschweiler und der Musterskizzen des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen

In der Vorlage-Nr. 329/06: „Barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum“ wurden drei Standarddetails als verbindlich festgelegt. Trotz dieser Beschränkung bieten diese wenigen Details eine Lösung für den Großteil der im öffentlichen Verkehrsraum auftretenden Fälle. Es handelt sich um die Fälle:

- Fußgängerquerungen im Kreuzungs- und Einmündungsbereich von Straßen
- Fußgängerquerungen auf gerader Strecke, z.B. an Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten mit und ohne Lichtsignalanlagen
- ÖPNV-Haltestellen

Der Leitfaden hingegen unterscheidet darüber hinaus eine Vielzahl weiterer Fälle (z.B. Überquerungshilfen für gemeinsame Geh-/Radwege und getrennte Geh-/Radwege, etc.). Eine Prüfung der Standards an den Lichtsignalanlagen erfolgt nicht, der Leitfaden geht hierauf nicht explizit ein, es wird vielmehr allgemein auf die Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RILSA) und die DIN 32981- „Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA)“ verwiesen.

Nachfolgend werden die Standarddetails der Stadt Eschweiler den entsprechenden Musterskizzen aus dem Leitfaden des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen gegenübergestellt:

2.1 Fußgängerquerungen im Kreuzungs- und Einmündungsbereich von Straßen (vgl. Anlage 1a, 1b, 1c)

Diese Querungen stellen den Regelfall einer Gehwegabsenkung dar, dieses Detail wird am häufigsten bei Straßenbaumaßnahmen angewandt.

Das Standarddetail (vgl. Anlage 1a) kann am ehesten mit der Musterskizze Blatt I 1.3.1.a) (vgl. Anlage 1b, untere Abbildung) verglichen werden. Beiden Lösungen ist gemein, dass die Gehweganlage im Bereich der Querung auf 3 cm über den Fahrbahnrand abgesenkt wird und keine Separation der Querungen für Geh- und Sehbehinderte vorgesehen ist.

Das städtische Standarddetail sieht ein Aufmerksamkeitsfeld parallel zur Bordsteinkante im unmittelbaren Einmündungsbereich, d.h. in der Kurve vor. Es ermöglicht also eine direkte Querung in der Lauflinie und berücksichtigt so die Bedürfnisse gehbehinderter Menschen; zusätzlich weist das Aufmerksamkeitsfeld Sehbehinderte auf die vor ihnen liegende Fahrbahn hin, so dass ein unbeabsichtigtes Betreten der Fahrbahn verhindert wird.

Die Musterskizze weicht von diesem Prinzip ab, da die Querungsstelle in die Gerade verlegt wurde, d.h. der direkte Laufweg für den Gehbehinderten ist nicht mehr sichergestellt. Darüber hinaus ist eine Kombination von Noppenpflaster (als Aufmerksamkeitsstreifen) und Rippenplatte (als Richtungsfeld) vorgesehen. Es findet ein Rundbordstein mit einem 3 cm Anschlag Verwendung, wohingegen beim Standarddetail eine gefaste Rinne mit 3 cm Anschlag versetzt wird.

Die Musterskizze wird den Bedürfnissen Sehbehinderter gerecht, berücksichtigt jedoch die Bedürfnisse Gehbehinderter in keiner Weise.

Überträgt man die Musterskizze zudem auf eine reale Einmündungssituation, so wird offensichtlich, dass für Gehbehinderte erhebliche Umwege entstehen würden (vgl. Anlage 1c: Kreuzung

Karl-Arnold-Straße/Friedrich-Ebert-Straße). Diese Umwege wären den Gehbehinderten nicht vermittelbar, daher stellt diese Lösung aus Sicht des Fachamtes keine Verbesserung zum bisherigen Standard dar.

Eine Separation der Querungsstellen für Geh- und Sehbehinderte im Kreuzungs- und Einmündungsbereich mit Gehwegen ist im Leitfaden nicht vorgesehen. Das Separationsprinzip wird in diesen Fällen nur bei gemeinsamen und getrennten Rad-/Gehwegen angewandt. Hierbei liegt die Querungsstelle für Gehbehinderte im unmittelbaren Einmündungsbereich und damit in der direkten Lauflinie, sie wird mittels eines Sonderbordsteines auf 1 cm abgesenkt, es handelt sich nicht um das „Kasseler Rollbord“. Die Querungsstelle für Sehbehinderte liegt auf der Geraden und erhält einen Sonderbordstein mit einem Anschlag von 6 cm. Natürlich wäre denkbar, dieses Separationsprinzip auf Kreuzungsbereiche mit Gehwegen zu übertragen und beispielsweise die Musterskizze I 1.3.1. (vgl. Anlage 1b, obere Abbildung) anzuwenden.

Jedoch ist auch hierbei zu beachten, dass die dargestellte Musterskizze nicht der Standardfall ist; auf konkrete Kreuzungsbereiche übertragen ergeben sich entweder unverhältnismäßig weite Wege, die entsprechend barrierefrei ausgebaut werden müssten (vgl. Anlage 1c) oder es steht ggf. nicht ausreichend Straßenraum zur Verfügung um die diversen Elemente einer derartigen Querungsstelle unterzubringen und eine zufriedenstellende Lösung anzubieten. Probleme können beispielsweise durch nicht ausreichende Gehwegbreiten, Grundstückszufahrten oder Bäume in unmittelbarer Nähe des Kreuzungs- und Einmündungsbereiches auftreten.

Zusammenfassend wird daher für dieses Detail empfohlen, den bisherigen Ausbaustandard beizubehalten, da dieser nach wie vor einen guten Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Bedürfnissen der Geh- und Sehbehinderten darstellt. Zudem wird ein einheitlicher Standard beibehalten, durch diese Kontinuität wird insgesamt die Orientierung erleichtert, da nicht an unterschiedlichen Einmündungen verschiedene Prinzipien der Barrierefreiheit eingesetzt werden. Schließlich ist zz. nicht absehbar, ob sich die Vorgaben des Leitfadens auch später in der neuen DIN 18070 – „Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ wiederfinden.

2.2 Fußgängerquerungen auf gerader Strecke, z.B. an Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten mit und ohne Lichtsignalanlagen (vgl. Anlage 2a, 2b, 2c)

Diese Querungen sind im Bereich der Gemeindestraßen nicht sehr weit verbreitet, sie werden i.d.R. bei stark verkehrsbelasteten Straßen verwendet, dies sind häufig klassifizierte Straßen u.a. in der Baulast des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen. Der Ausbau dieser Straßen erfolgt in Abstimmung mit dem Baulastträger, so dass bezüglich der Ausbaudetails Einvernehmen erzielt werden muss.

Daher erscheint es sinnvoll, sich in diesem Fall den Vorgaben des Leitfadens anzuschließen und bei Querungen ≥ 4 m das Separationsprinzip gemäß Musterskizze I 1.1 (vgl. Anlage 2b) anzuwenden, bei Querungen < 4 m sollte hingegen mit Blick auf einen möglichst einheitlichen Standard anstelle der Musterskizze A 1.1 (vgl. Anlage 2c) das Standarddetail der Stadt Eschweiler (vgl. Anlage 2a) angewendet werden. Die Unterschiede zwischen dem Standarddetail und der Musterskizze A 1.1. sind geringfügig, es wird auf die Verwendung von Rippenplatten zugunsten von Noppenplatten verzichtet, anstelle des 90 cm breiten Auffangstreifens in der Musterskizze sieht das Standarddetail einen 60 cm breiten Auffangstreifen vor.

2.3 ÖPNV-Haltestellen (vgl. Anlage 3a, 3b)

Das Standarddetail für ÖPNV-Haltestellen unterscheidet sich nur geringfügig von der zugehörigen Musterskizze I 5 im Leitfaden, so wird der Auffangstreifen in der Musterskizze mit Rippenplatten anstelle von Noppenplatten hergestellt, darüber hinaus ist die Lage und das verwendete Material für den Leitstreifen unterschiedlich. Insgesamt sind diese Abweichungen jedoch geringfügig, so dass mit Blick auf einen einheitlichen Standard empfohlen wird, weiterhin das Standarddetail beim Ausbau von ÖPNV-Haltestellen zu verwenden.

3. Zusammenfassung

Die bisherige Entwicklung zum Thema „Barrierefreiheit“ hat eine Vielzahl von Lösungsmöglichkeiten hervorgebracht, von denen einige aus den unterschiedlichsten Gründen zwischenzeitlich verworfen wurden. So hat beispielsweise das „Kasseler Rollbord“ im vorliegenden Leitfaden des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen keinen Eingang gefunden.

Es wird sich zeigen, inwiefern es mit den in diesem Jahr begonnenen Arbeiten an der DIN 18070 – „Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ gelingen wird, einen Kompromiss zwischen den teilweise gegensätzlichen Bedürfnissen Geh- und Sehbehinderter zu erreichen.

Bis dahin erscheint es sinnvoll, durch die Wahrung einer Kontinuität eine größtmögliche Standardisierung bei den Elementen zur Herstellung der Barrierefreiheit zu erreichen, so dass die Orientierung im Stadtgebiet insgesamt erleichtert wird.

Von diesem Prinzip sollte nur im begründeten Einzelfall abgewichen werden, beispielsweise wenn aus gestalterischen Gründen andere als die üblichen Materialien zur Oberflächenbefestigung verwendet werden. Diese Einzelfälle werden gesondert mit dem Behindertenbeirat abgestimmt.

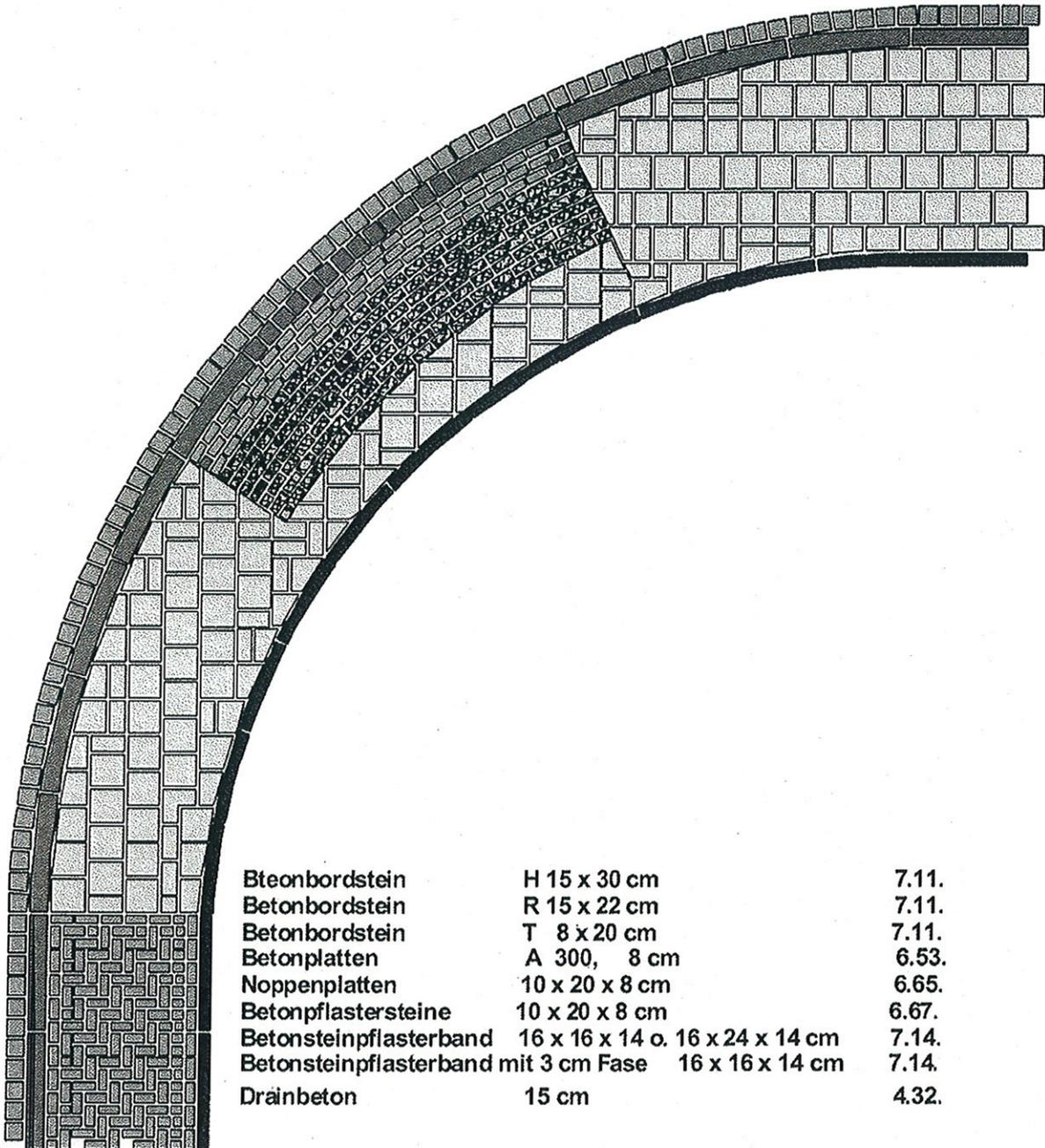
Anlagen:

- Anlage 1a: Fußgängerquerungen im Kreuzungsbereich - Standarddetail Eschweiler
- Anlage 1b: Fußgängerquerungen im Kreuzungsbereich von Straßen - Musterskizze I 1.3.
- Anlage 1c: Fußgängerquerungen im Kreuzungsbereich von Straßen - Musterskizze I 1.3.1a auf Kreuzungsbereich Karl-Arnold-Straße/ Friedrich-Ebert-Straße übertragen
- Anlage 2a: Fußgängerquerungen auf gerader Strecke – Standarddetail Stadt Eschweiler
- Anlage 2b: Fußgängerquerungen ($\geq 4,0\text{m}$) auf gerader Strecke – Musterskizze I 1.1
- Anlage 2c: Fußgängerquerungen ($< 4,0\text{m}$) auf gerader Strecke – Musterskizze A 1.1
- Anlage 3a: ÖPNV-Haltestelle – Standarddetail Eschweiler
- Anlage 3b: ÖPNV-Haltestelle – Musterskizze I 5.1

Hinweis:

Der Leitfaden des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen sowie die Musterskizzen stehen im Internet unter <http://www.strassen.nrw.de/betrieb/lf-barrierefrei.html> zur Verfügung.

Ausbaustandards der Stadt Eschweiler Gehwegabsenkung in Kurven



ANLAGE 1b: FUßGÄNGER QUERUNGEN IM URBANISIERUNGSBEREICH - MUSTERSKIZZE I 1.3.1



I 1. Überquerungshilfen

I 1.3. Beispiele zu Überquerungsbereichen

I 1.3.1. Gemeinsame Rad-/Gehwege



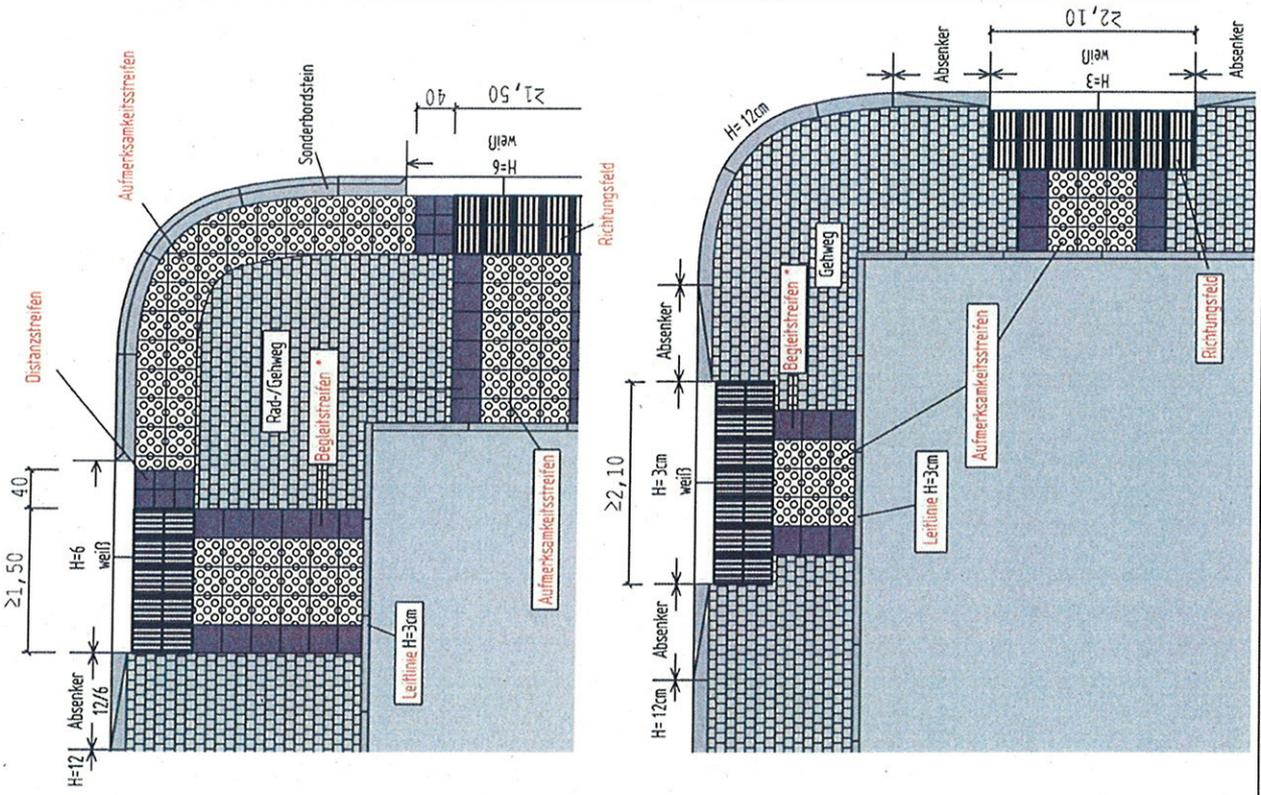
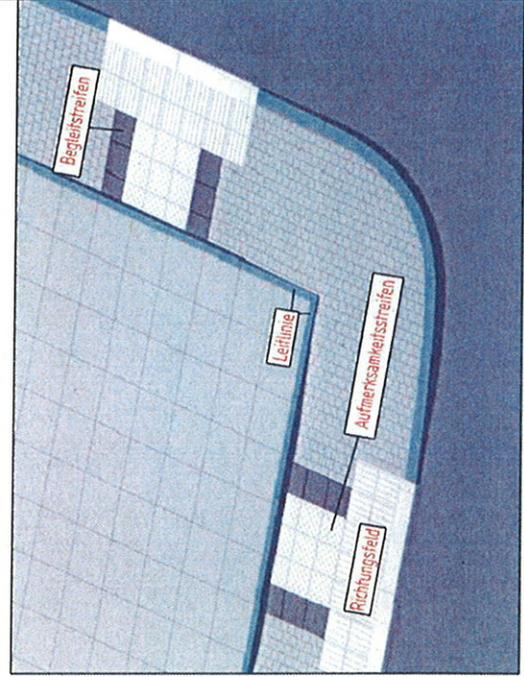
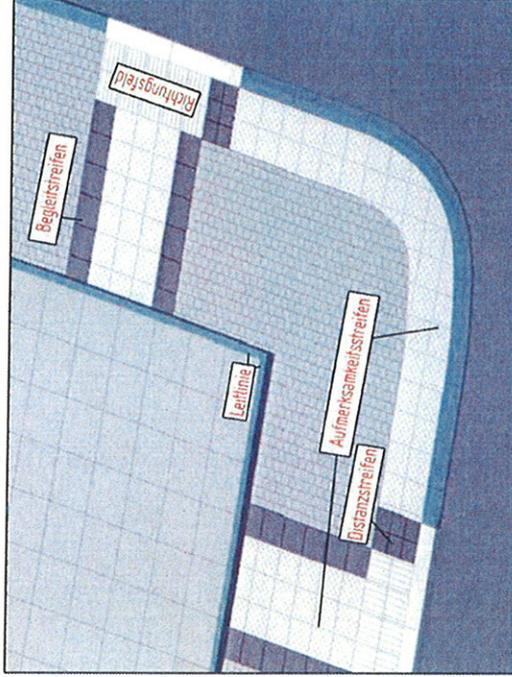
Maßstab 1:50

Gehwege

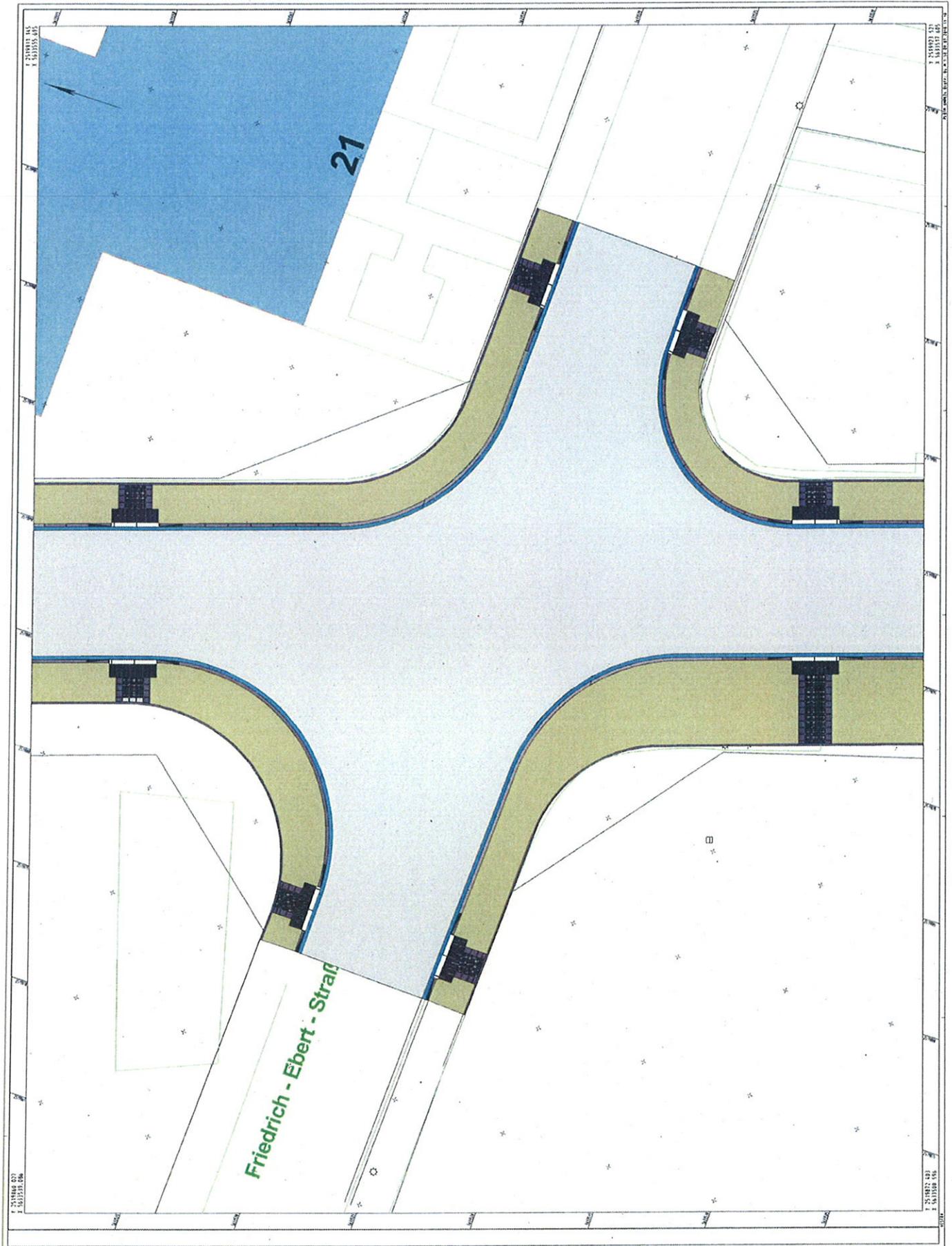


Musterskizzen
Innerorts
Blatt I 1.3.1a)

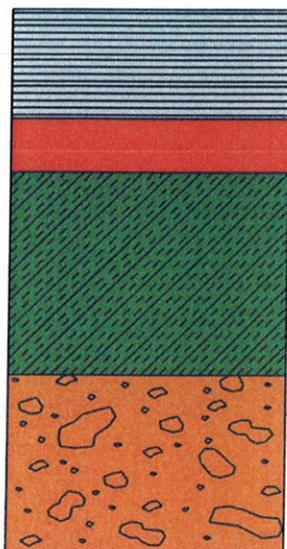
* Begleitstreifen kann entfallen bei Betonsteinpflaster dunkel/glatz mit Miniäse



ANLAGE 1C: FUßGÄNGERQUERUNGEN IM KREUZUNGSBEREICH
HIER: KREUZUNGSBEREICH KARL-ARNOLD-STRASSE / FRIEDRICH-EBERT-STRASSE

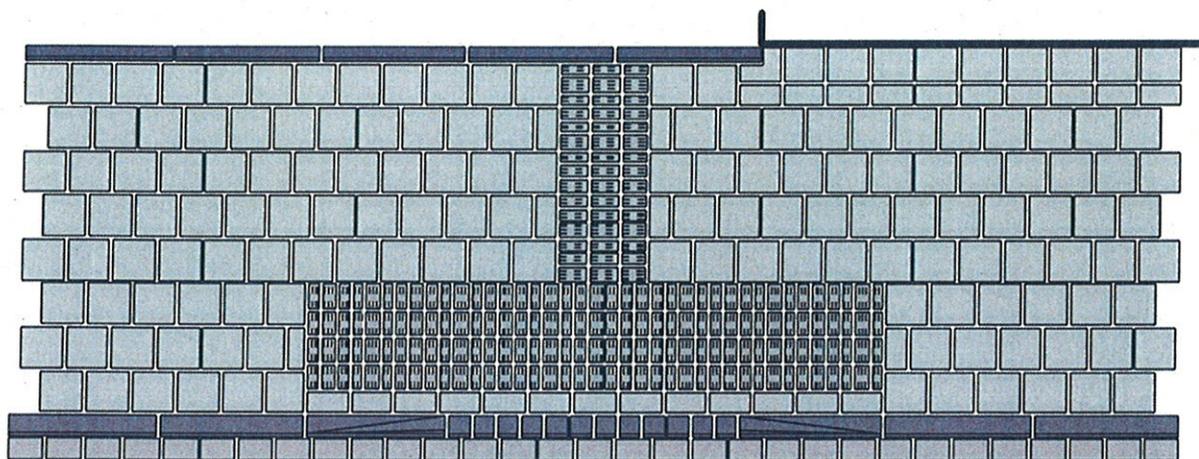


Ausbaustandards der Stadt Eschweiler Gehweg



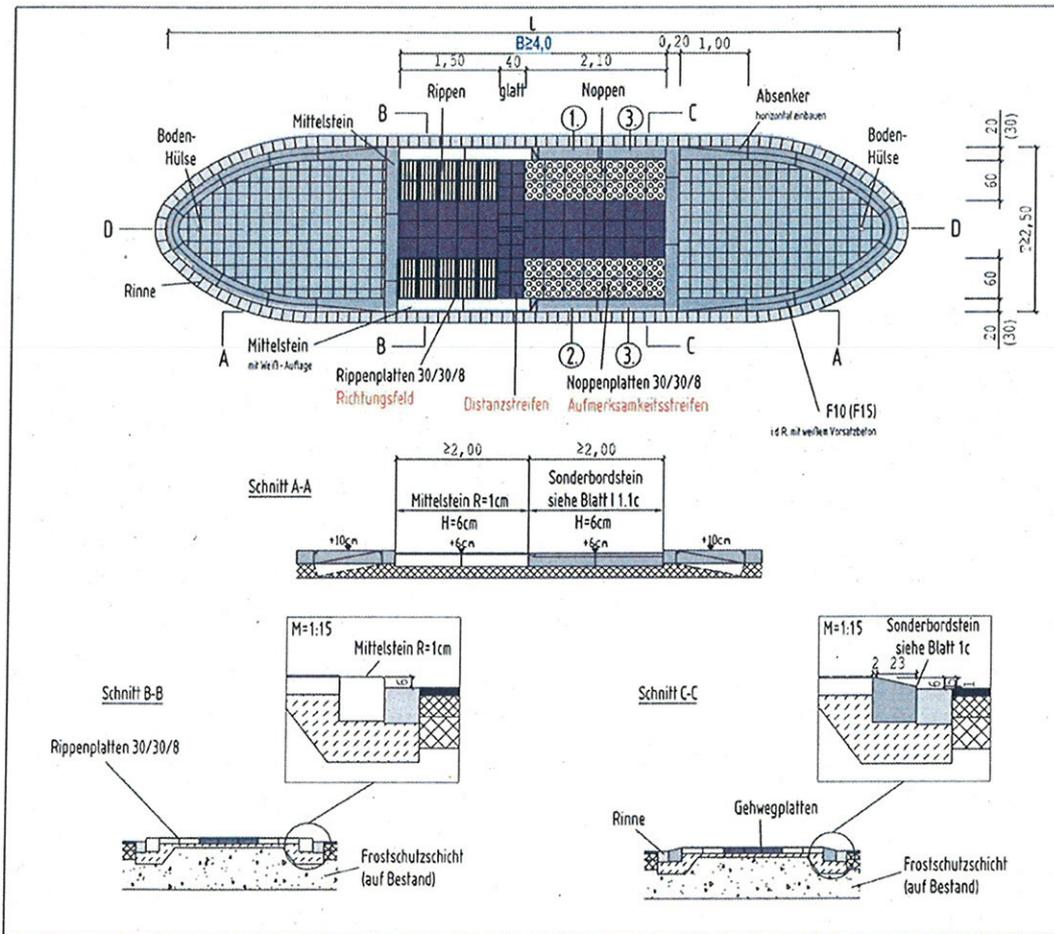
8 cm Betonsteinplatten A 300 grau	6.53.
4 cm Brechsandsplittgemisch	6.53.
15 cm Drainbeton	4.32.
13 cm Frostschutzschicht	4.21.

Betonbordstein	H 15 x 30	7.11.
Betonbordstein	T 8 x 20	7.11.
Betonsteinplatten	A 300, 8 cm	6.53.
Noppenpflaster	10 x 20 x 8 cm	6.65.
Betonbordstein	R 15 x 22	7.11.



Betonsteinpflasterband	16 x 16 x 14 o. 16 x 24 x 14 cm	7.14.
Betonsteinpflasterband	mit 3 cm Fase 16 x 16 x 14 cm	7.14.

ANLAGE 26: Fußgängerquerungen (24,00m) - MUSTERSKIZZE I 1.1



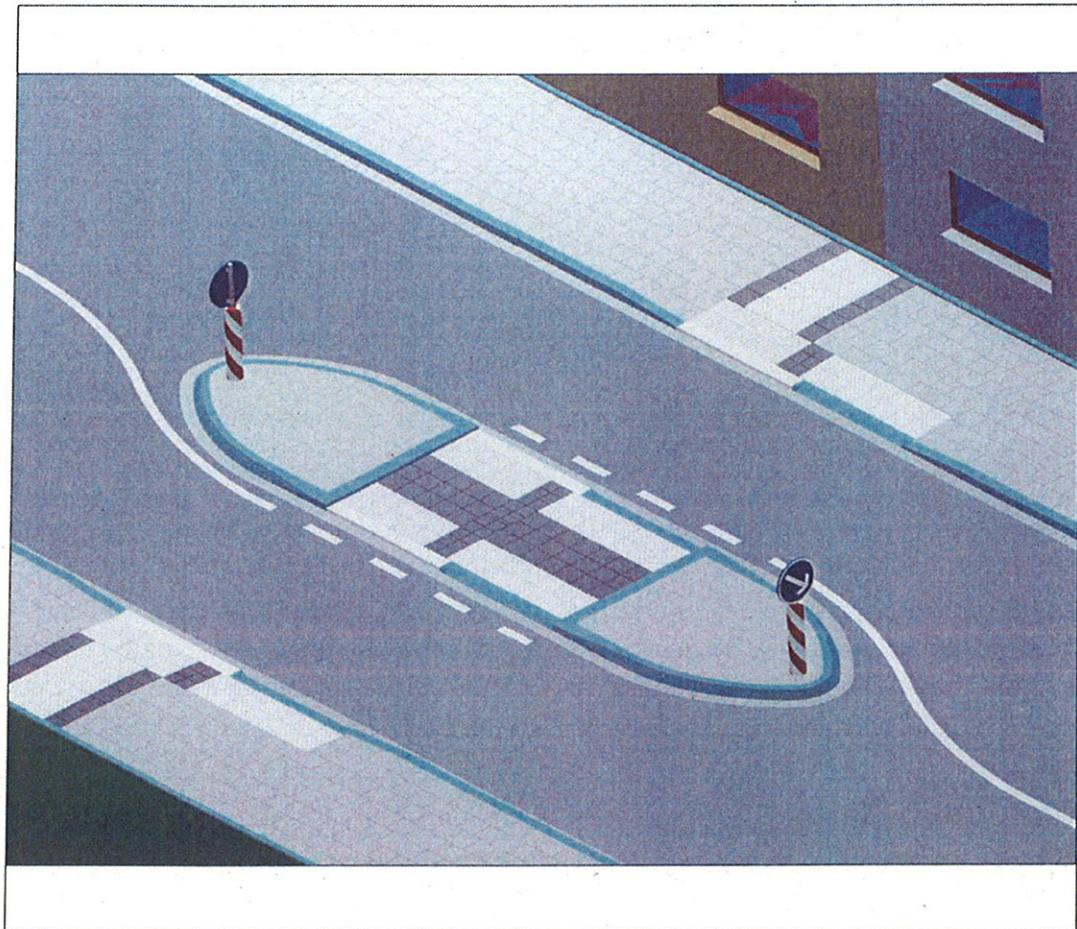
I 1. Überquerungshilfen
I 1.1 B≥4,0m Doppelquerung

mit Sonderbordstein, abgeschrägt.
 Mittelstein H=6cm

Optimierte Form
 zur besseren Straßenunterhaltung
 (kleinere verschmutzte Bereiche vor
 den Inselköpfen) unter
 Berücksichtigung der Schlepplinien

Maßstab 1:50

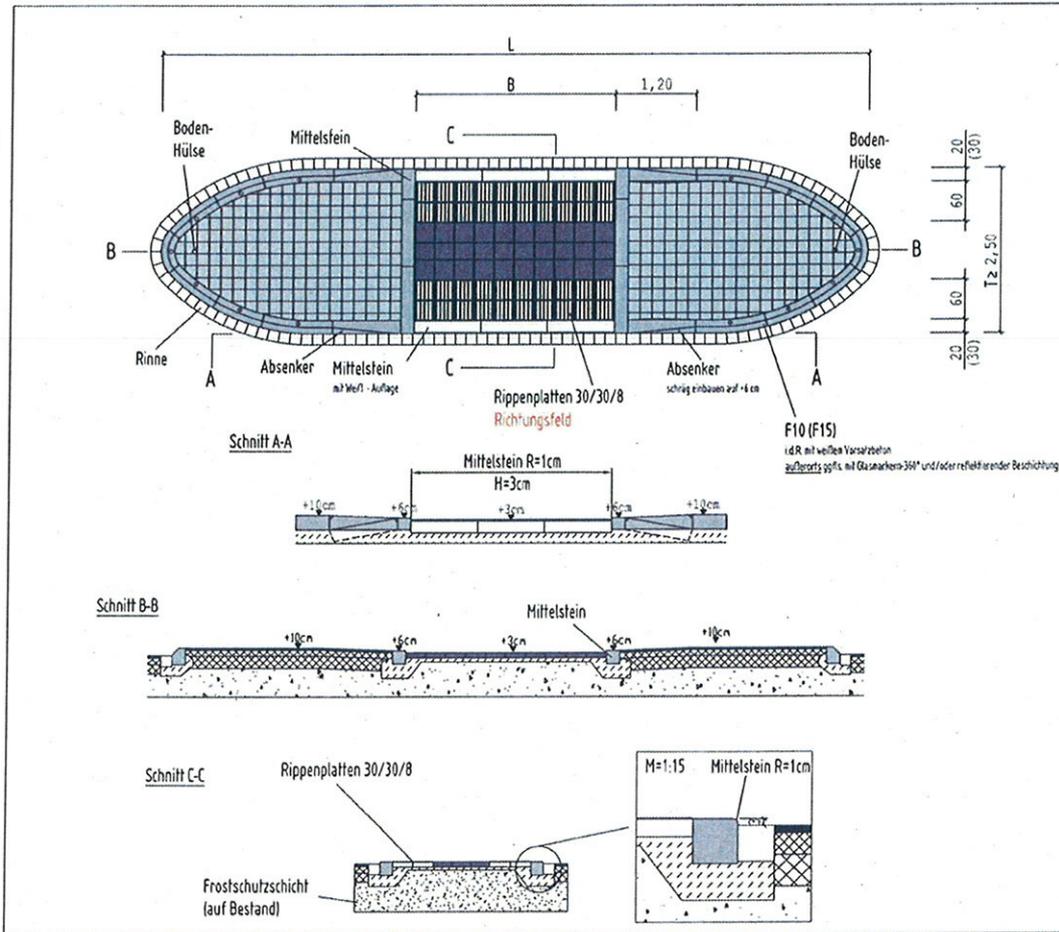
Musterskizzen
Innerorts
Blatt I 1.1b)



I 1. Überquerungshilfen
I 1.1 B≥4,0m Doppelquerung

Musterskizzen
Innerorts
Blatt I 1.1d)

ANLAGE 2C: FUßGÄNGERQUEBLUNGEN (<4,0m) - MUSTERSKIZZE A 1.1



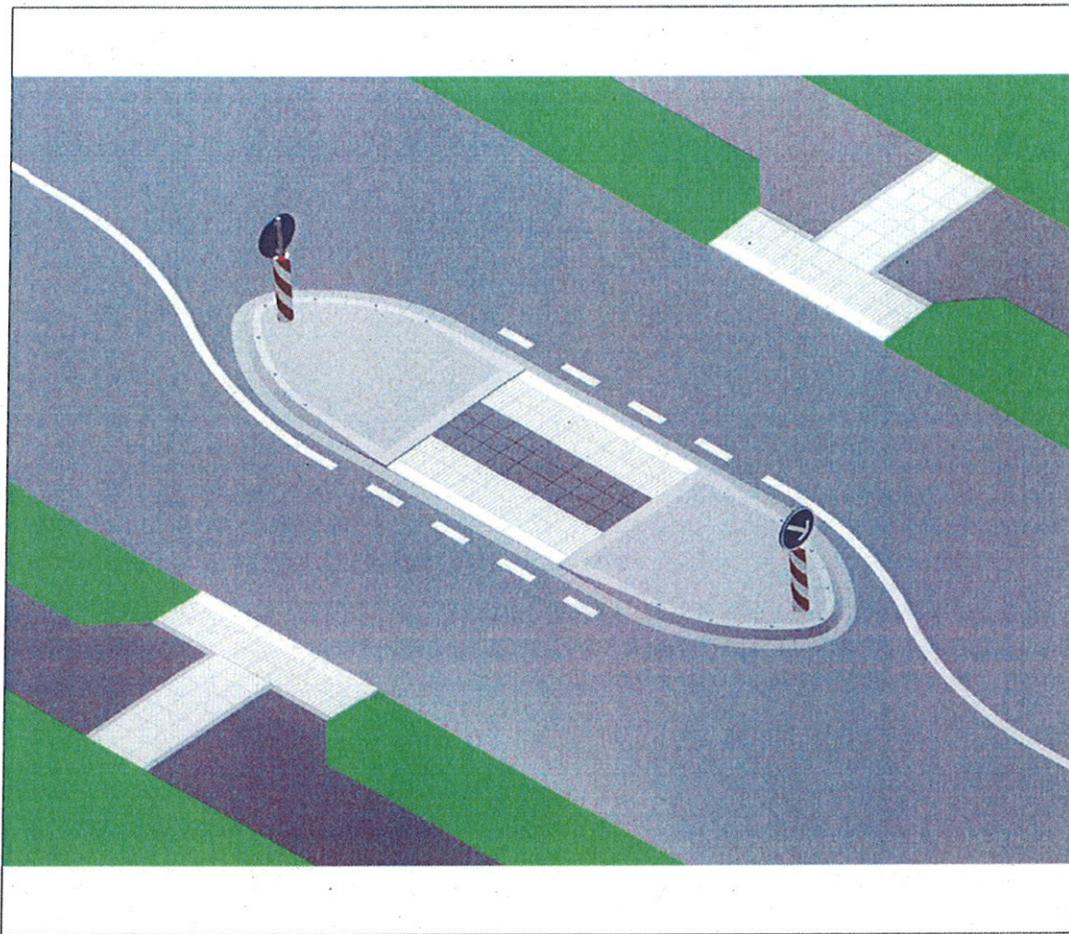
A 1. Überquerungshilfen (I 1.2.)

Mittelstein H=3cm durchgängig

Optimierte Form
 zur besseren Straßenunterhaltung (kleinere verschmutzte Bereiche vor den Inseleköpfen) unter Berücksichtigung der Schlepplinien

Maßstab 1:50

Musterskizzen Außerorts Blatt A 1.1b)



A 1. Überquerungshilfen (I 1.2.)

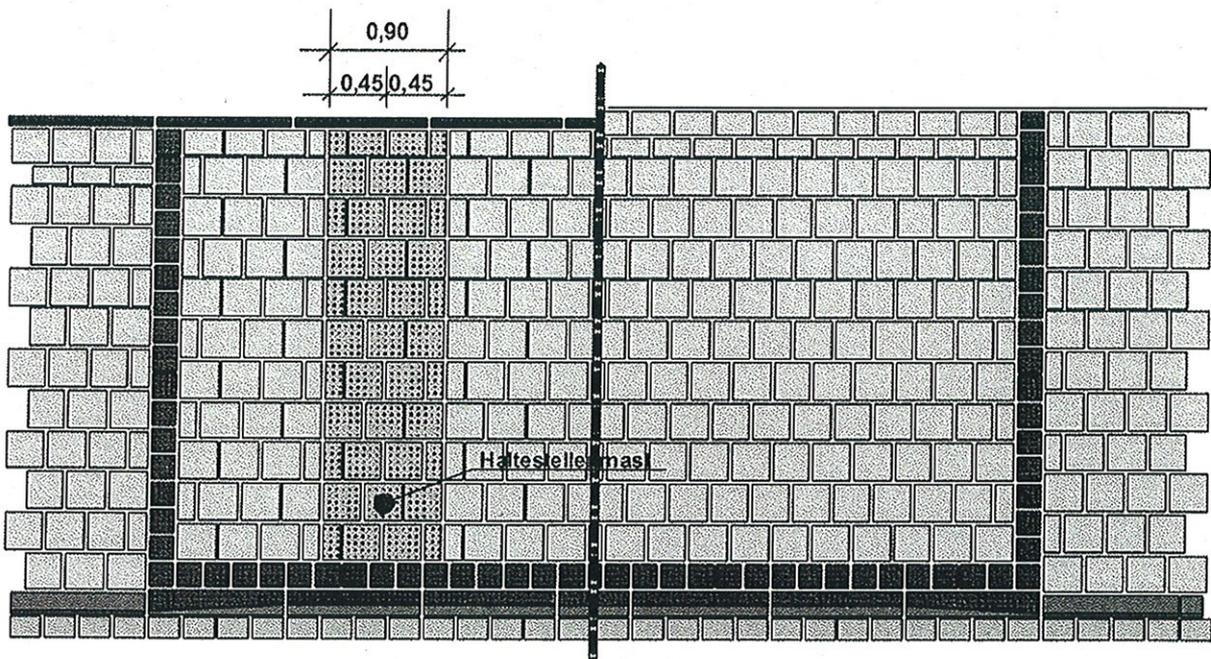
Musterskizzen Außerorts Blatt A 1.1c)

Ausbaustandards der Stadt Eschweiler

Bushaltestellen

Fahrgastunterstand mit Flachdach	8 . 71 . 100
Montage	8 . 71 . 200
Fundamente	8 . 71 . 300
Abfallbehälter	8 . 71 . 400
Sitzbänke	8 . 71 . 500
Fahrplanvitrine	8 . 71 . 600
Farbton RAL 5003 / Saphirblau	

Betonbordstein	T 8 x 20	7 . 11 .
Betonbordstein	H 15 x 30 o. 15 / 25	7 . 11 .
Betonplatten	A 300, 8 cm	6 . 53 .
Cityline Busbordstein	18 x 30 cm Übergangsstein	7 . 11 .
Cityline Busbordstein	18 x 30 cm Gerade	7 . 11 .
Cityline Busbordanschlußplatte	20 x 20 x 8 cm	7 . 11 .
Noppenpflaster	10 x 20 x 8 cm	6 . 65 .

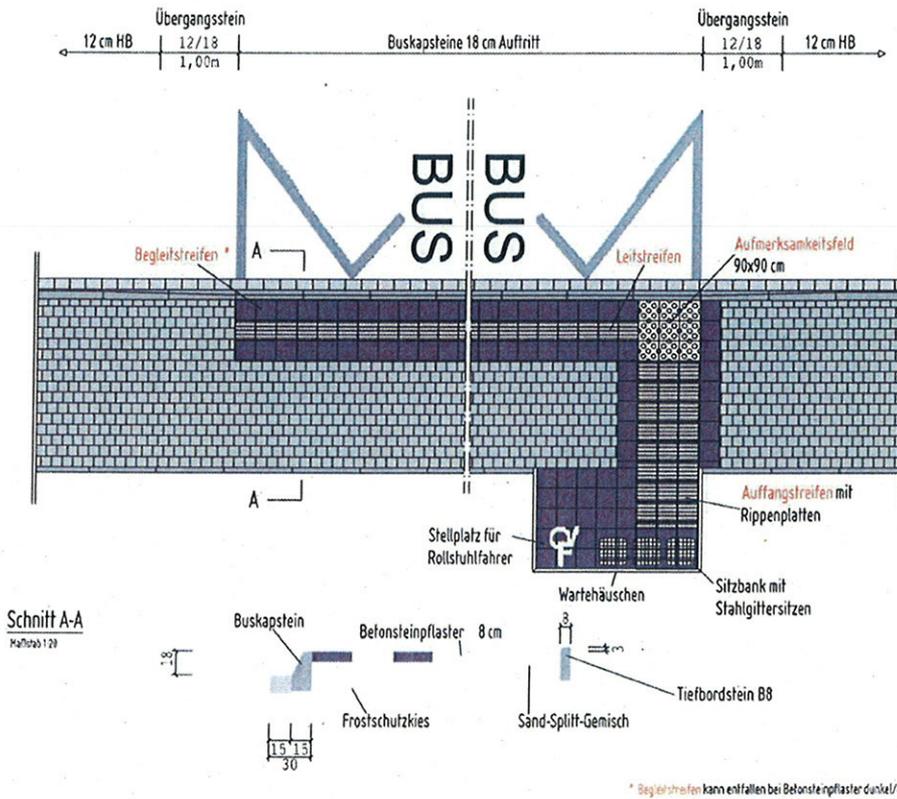


Betonsteinpflasterband	16 x 16 x 14 o. 16 x 24 x 14 cm	7 . 14 .
------------------------	---------------------------------	----------

Bushaltestelle mit Haltestellenkap



I 5. Bushaltestellen
Haltestellenkap



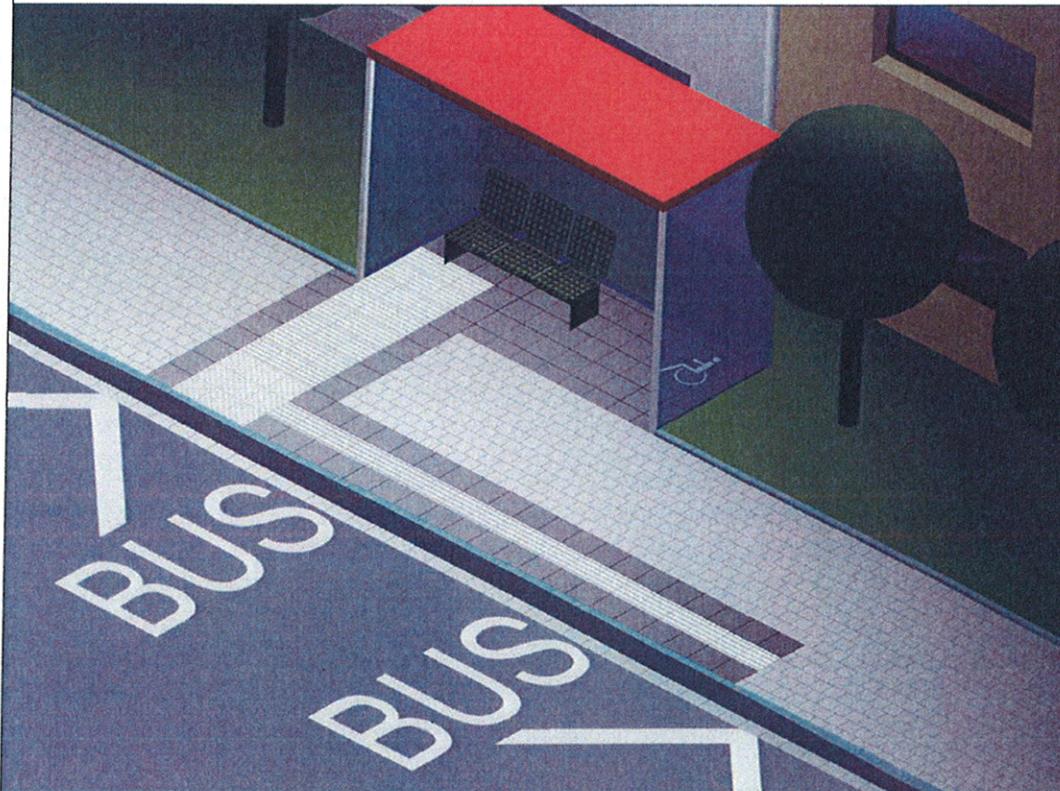
Maßstab 1:50

Musterskizzen
Innerorts
Blatt I 5.1a)

Bushaltestelle mit Haltestellenkap



I 5. Bushaltestellen
Haltestellenkap



Musterskizzen
Innerorts
Blatt I 5.1b)