

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge

Sitzungsdatum

1.	Kenntnisgabe	Behindertenbeirat	öffentlich	06.04.2016
----	--------------	-------------------	------------	------------

Barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum; hier: Darstellung der Ausbaustandards

Der Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen.

A 14 - Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Weiland		Datum: 23.03.2016 gez. i. V. Gödde					
1		2		3		4	
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt		☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt		☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt		☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	
Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis	
☐ einstimmig ☐ ja		☐ einstimmig ☐ ja		☐ einstimmig ☐ ja		☐ einstimmig ☐ ja	
☐ nein		☐ nein		☐ nein		☐ nein	
☐ Enthaltung		☐ Enthaltung		☐ Enthaltung		☐ Enthaltung	

Sachverhalt:

1 Einleitung

Die Verpflichtung zur Sicherstellung der Barrierefreiheit öffentlicher Verkehrsräume lässt sich u.a. aus den folgenden rechtlichen Grundlagen ableiten:

Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland

„Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“.
(Art. 3, Abs. 3, Satz 2)

UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen

„...den vollen und gleichen Genuss aller Menschenrechte und Grundfreiheiten durch alle Menschen mit Behinderung zu fördern, zu schützen und zu gewährleisten...“
(Art. 1 Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen)

Darüber hinaus liefert das **Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)** eine Definition der Barrierefreiheit:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Während diese rechtlichen Grundlagen noch keinen direkten Bezug zum Planen und Bauen haben, sind bei der konkreten planerischen und baulichen Umsetzung der Barrierefreiheit die „Allgemein anerkannten Regeln der Technik“ zu beachten, diese sind u.a. in den DIN-Normen aber auch in weiteren technischen Regelwerken festgelegt.

Aktuell maßgeblich ist die **„DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“**. Da sich das Normierungsverfahren über einen langen Zeitraum hinzog boten für den öffentlichen Verkehrsraum bereits zuvor verschiedene Publikationen Hilfestellung bei der Umsetzung der Barrierefreiheit an. Hier sind insbesondere die **„Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA2011)“** der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und schließlich der **„Leitfaden 2012- Barrierefreiheit im Straßenraum“** des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen zu nennen.

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.

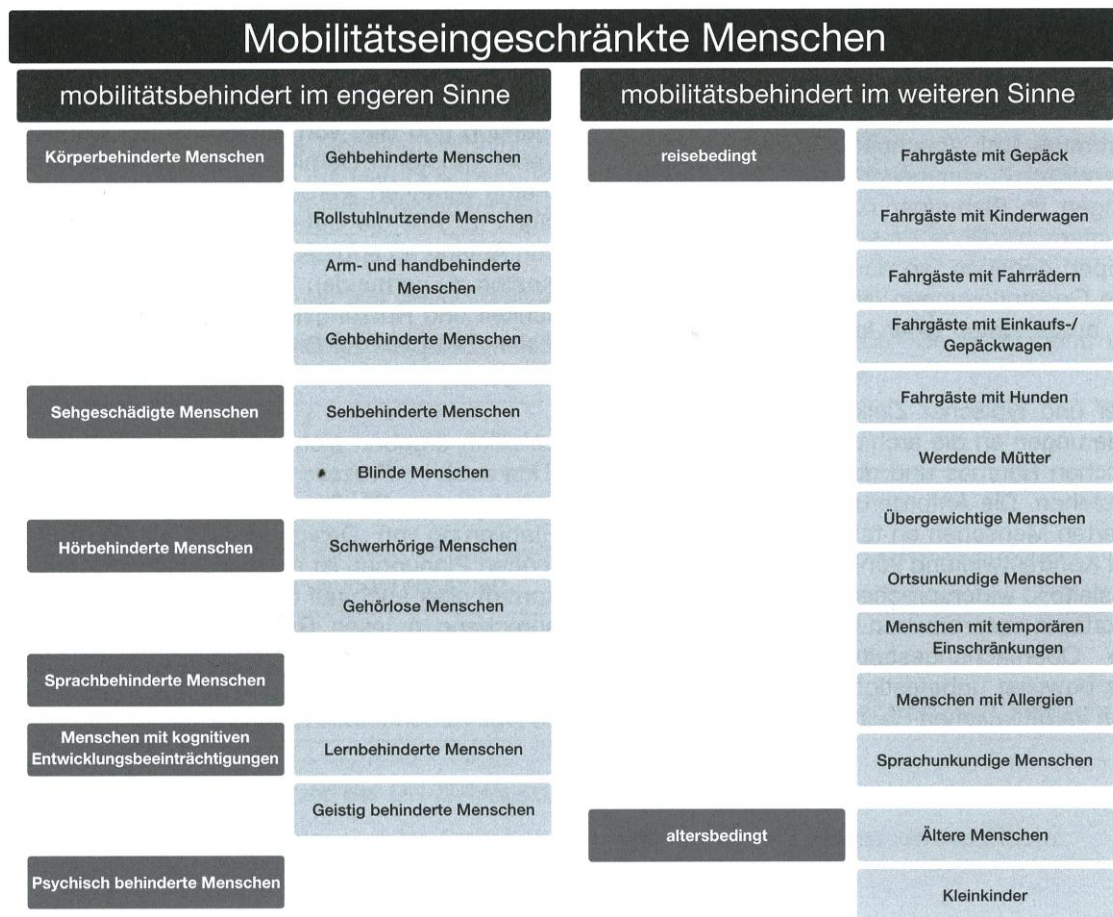


Bild 1: Übersicht mobilitätseingeschränkter Menschen (verändert nach [93])

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 Erstattbarkeit 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)

3 Planungsprinzip

„Umfassende Barrierefreiheit wird insbesondere dadurch erreicht, dass das **Zwei-Sinne-Prinzip** und das **Fuß-Rad-Prinzip** in allen Bereichen als Maßstab Beachtung finden. Dabei ist dem Grundsatz zu folgen „So wenig wie möglich, so viel wie nötig“.

(Quelle: Leitfaden 2012: Barrierefreiheit im Straßenraum)

Das Zwei-Sinne-Prinzip beinhaltet, dass bei Ausfall eines Sinnes (z.B. „Sehen“) weitere wichtige Orientierungsinformationen gegeben werden. Dies sind Aufmerksamkeits- und Richtungsfelder, die an einer Straßeneinmündung Informationen über die Lage der Querungsstelle und die Querungsrichtung geben.

Das Fuß-Rad-Prinzip besagt, dass alle Bereiche die zu Fuß erreichbar sind auch bodengleich (bis max. 3 cm Kante) und ohne fremde Hilfe rollend erreichbar sein müssen.

4 Darstellung der Ausbaustandards

Der aktuelle 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. Der Gehbehinderte erhält eine Nullabsenkung, der Sehbehinderte eine 6 cm hohe und damit 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 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-Barrierefreiheit 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 Baudenkmälern 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 im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen. Gesonderte Maßnahmen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit im Stadtgebiet sind nicht vorgesehen und in Anbetracht der finanziellen Rahmenbedingungen auch nicht umsetzbar. Infolge dieser Vorgehensweise ist allerdings ein einheitlicher Ausbaustandard über einen sehr langen Zeitraum leider nicht realisierbar.

Finanzielle Auswirkungen:

Die zusätzlichen Kosten zur Sicherstellung der Barrierefreiheit werden bei den jeweiligen Straßenbaumaßnahmen veranschlagt.

Personelle Auswirkungen:

Die Bearbeitung des Themas „Barrierefreiheit“ erfolgt durch die Mitarbeiter der Abteilung für Straßenraum und Verkehr.

Anlagen:

- 1_Querung auf der Geraden
- 2_Querung in der Kurve
- 3_ÖPNV-Haltestelle