

Gesicherte Querungsstelle

Allgemeines

Gesicherte Querungsstellen werden an Furten mit Lichtsignalanlagen und an Fußgängerüberwegen vorgesehen.

Gesicherte Querungsstellen werden bei einer Mindestbreite der Querungsstelle von 2,50 m als **Doppelquerung** (Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe) ausgeführt. Diese Querungsstelle weist separate Bereiche auf für Menschen die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind einerseits und für sehbehinderte und blinde Menschen andererseits.

Das Regellaß (Breite) einer Querungsstelle beträgt 4,00 m. Der Standard wird bis zu einer Mindestbreite der Querungsstelle von 2,50 m definiert. Die barrierefreie Gestaltung schmalerer Querungsstellen ist dann im Einzelfall zu planen und mit den Vertretern des Beirats für Behindertenfragen und des Seniorenrats abzustimmen.

Der in Bielefeld anzuwendende Standard der gesicherten Querungsstelle beruht auf der Beschlussvorlage 1313/2009-2014 der Verwaltung und des damit verbundenen Beschlusses des Beirats für Behindertenfragen in der Sitzung am 30.11.2010. Darin ist eine gleichmäßige Verteilung, jeweils 180 cm, der Querungsbereiche für sehbehinderte und blinde sowie für mobilitätseingeschränkte Menschen vorgesehen.

Aufgrund der Inanspruchnahme einer Querung durch blinde und sehbehinderte Menschen einerseits und durch mobilitätseingeschränkte Menschen andererseits wird empfohlen, die Breite der einzelnen Querungsstellen an die Nutzungshäufigkeiten anzupassen. Demnach wird für das Richtungsfeld (die Querungsstelle für sehbehinderte und blinde Menschen) eine Breite von 120 cm vorgesehen. Dem entsprechend wird die Breite der Nullabsenkung (die Querungsstelle für mobilitätseingeschränkte Menschen) um 60 cm auf 240 cm vergrößert. Das Sperrfeld wird ebenfalls um das gleiche Maß erweitert. Die Tiefe des Sperrfeldes und des Richtungsfeldes beträgt weiterhin 60 cm.

Diese Änderungen sollen den Bedürfnissen der Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen in höherem Maße entsprechen. Vor allem wird die Querungsbreite von 100 cm für Rollstuhl- und Rollatornutzer als zu gering erachtet. Da Begegnungen an den Querungsstellen ermöglicht werden sollen, ist eine Verbreiterung der Nullabsenkung geboten. Gemäß DIN 18040-3 ist diese (bei höherem Fußgängeraufkommen) auch zulässig und dann auch für die Nutzer unkritisch.

Die Verringerung des Richtungsfeldes auf 120 cm entspricht vollständig den Anforderungen der Regelwerke, in denen stets 60 bis 90 cm gefordert werden.

Definition und Gestaltung der Gesicherten Querungsstelle

Die Hinführung zur Querungsstelle (Richtungsfeld) geschieht durch den **Auffindestreifen** von der inneren Leitlinie (in der Regel Hauswand, Mauer o.ä.) in Noppenstruktur (orthogonale Ausrichtung) mit einem Begleitreifen (optischer und taktiler Kontrast). Der Auffindestreifen besteht aus 3 Reihen weißen Platten in Noppenstruktur 30x30 cm. Zu beiden Seiten des Auffindestreifens schließt sich bei Bedarf der Begleitreifen bestehend aus 20x20 cm glatten Platten, anthrazit, ohne Phase an.

Das **Richtungsfeld** besteht aus 2 Reihen Rippenplatten, 30x30 cm, weiß. Die Rippenstruktur weist in die Querungsrichtung. Die Breite des Richtungsfeldes wird im Regelfall (Querungsbreite 4,00 m) auf 120 cm festgelegt. Im Falle der Mindestbreite der Querungsstelle von 2,50 m beträgt die Breite des Richtungsfeldes 90 cm. Die Tastkante des Richtungsfeldes beträgt 6 cm. Die Tiefe beträgt 60 cm unabhängig von der Breite der Querungsstelle.

Das **Sperrfeld** wird über die gesamte Breite der Nullabsenkung und der Bereiche unter einer Bordhöhe von 3 cm gebaut. Es besteht aus 2 Reihen Rippenplatten, weiß, 30 x 30 cm. Die Rippen werden parallel zur Bordsteinkante verlegt. Bei einer Querungsbreite von 4,00 m ist es 240 cm breit. Im Falle

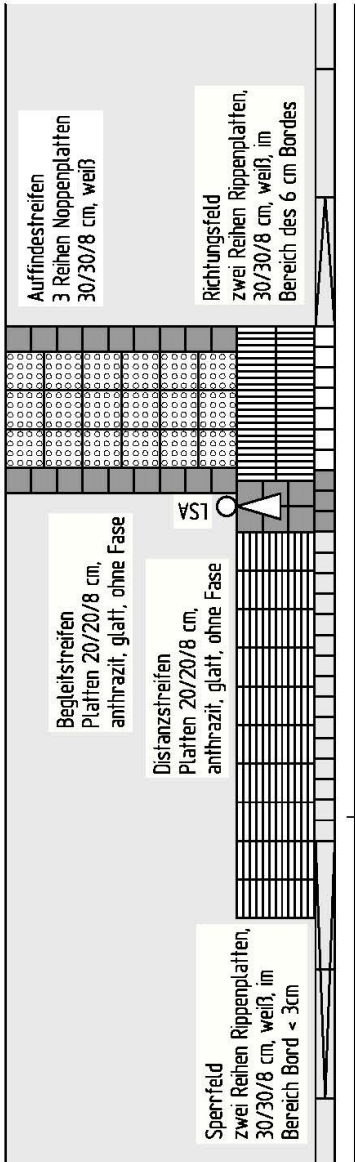
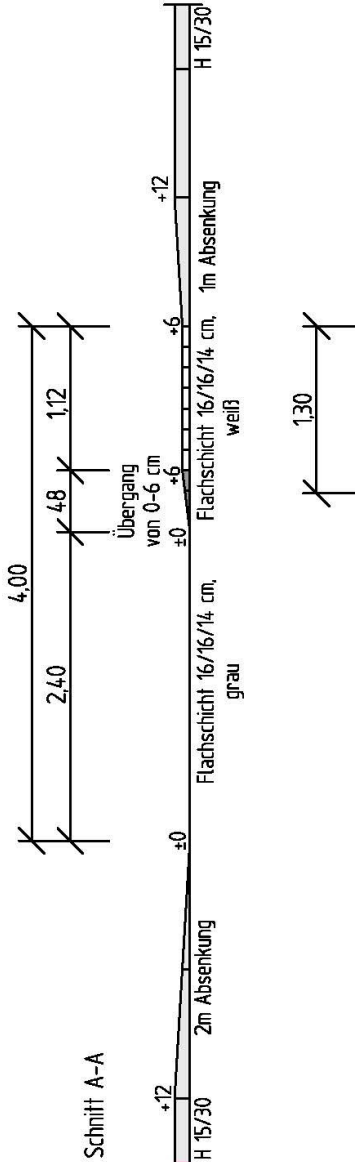
der Mindestbreite der Querungsstelle von 2,50 m beträgt die Breite der Nullabsenkung 120 cm. Durch das Sperrfeld soll ein unbeabsichtigtes Verlassen des Gehweges bzw. das unbeabsichtigte Betreten der Fahrbahn verhindert werden. Die Tiefe des Sperrfeldes beträgt 60 cm, unabhängig von der Breite der Nullabsenkung.

Der **Distanzstreifen** befindet sich zwischen dem Richtungsfeld und dem Sperrfeld und stellt den Übergang von der 6 cm Bordhöhe des Richtungsfeldes zur Nullabsenkung des Sperrfeldes her. Er besteht aus glatten Platten 20x20 cm, anthrazit, ohne Phase. Die Breite beträgt 40 cm und die Tiefe 60 cm. Im Distanzstreifen befindet sich der Mast der Lichtsignalanlage.

Das Richtungsfeld und somit die Querungsstelle für blinde und sehbehinderte Menschen ist stets auf der kreuzungsabgewandten Seite und die Nullabsenkung für mobilitätseingeschränkte Menschen auf der kreuzungszugewandten Seite der Einmündung vorzusehen.

An Querungsstellen, an denen die Regelbreite der Furt von 4 m unterschritten wird, werden die Breiten des Richtungsfeldes und der Nullabsenkung nach Möglichkeit proportional angepasst.

ENTWURF



Gesicherte Querungsstelle

o.M.
-660 Amt für Verkehr- 09/2019 Kr.

Gegenüberstellung der Empfehlungen für die zukünftige Ausführung
Stadt Bielefeld - DIN 32984 / 18040-3

Gesicherte Querungsstelle, Regelbreite der Querungsstelle 4,00 m und Doppelquerung 0+6 cm.

Leitelement	Empfehlung Stadt Bielefeld	Angaben DIN 32984 / 18040-3	Bemerkungen
Auffindestreifen	3 Reihen Noppenplatten 30/30/8 cm; weiß, orthogonale Ausrichtung; Breite 90 cm; über die Breite des Gehweges; ggf. Begleistreifen.	Noppenstruktur; Breite 60 bis 90 cm; orthogonale Ausrichtung; über die Breite des Gehweges; ggf. Begleistreifen.	keine Abweichung
Begleistreifen	1 Reihe Platten 20/20/8 cm, anthrazit, glatt, ohne Phase.	Streifen oder Fläche aus Bodenelementen zur Herstellung des taktilen und / oder visuellen Kontrastes.	Keine weitere Beschreibung im Regelwerk; keine Abweichung.
Richtungsfeld	2 Reihen Rippenplatten 30/30/8 cm, weiß; <u>Breite 120 cm</u> ; Tiefe 60 cm; Tastkante 6 cm; Rippen weisen in Gehrichtung.	Rippenstruktur; <u>Breite 60 bis 90 cm</u> ; Tastkante 6 cm; Rippen weisen in Gehrichtung.	Die Vorgaben der DIN werden erfüllt und überschritten.
Bord	6 cm auf der Breite des Richtungsfeldes	6 cm Bord.	keine Abweichung
Sperrfeld	2 Reihen Rippenplatten 30/30/8 cm, weiß; <u>Breite 240 cm</u> ; <u>Tiefe 60 cm</u> ; Rippen parallel zur Bordsteinkante über die gesamte Breite der Nullabsenkung und des Bereichs mit einer Bordhöhe unter 3 cm.	Rippenstruktur parallel zum Bord; <u>Breite 100 cm</u> , <u>Tiefe 60 cm</u> ; <u>mehr als 100 cm bei hohem Fußgängeraufkommen zulässig</u> , <u>Tiefe 90 cm</u> ; über alle Bereiche unter 3 cm.	höhere Breite der Nullabsenkung in Anbetracht der hohen Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer.
Nullabsenkung	<u>Breite 240 cm</u> , gesichert durch ein Sperrfeld	<u>Breite 100 cm</u> , <u>mehr als 100 cm bei hohem Fußgängeraufkommen</u> gesichert durch ein Sperrfeld.	höhere Breite der Nullabsenkung in Anbetracht der hohen Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer.
Distanzstreifen	2x3 Platten 20/20/8 cm, anthrazit, glatt ohne Phase; <u>Breite 40 cm</u> ; Tiefe 60 cm; zwischen Richtungsfeld und Sperrfeld	Möglichst <u>großer Abstand</u> zwischen Richtungsfeld und Sperrfeld; bei LSA: Mast im Distanzstreifen und <u>max. 50 cm</u> zwischen Richtungsfeld und Sperrfeld; keine Angaben in DIN 18040-3.	aufgrund des Beschlusses vom 30.11.2010 (Dr. 1313) wird ein einheitliches Maß von 40 cm (mit/ohne LSA) angewendet.
Lage	Der Querungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen liegt auf der kreuzungsabgewandten Seite, der für Rollstuhlnutzer auf der kreuzungszugewandten Seite.	Der Querungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen liegt auf der kreuzungsabgewandten Seite, der für Rollstuhlnutzer auf der kreuzungszugewandten Seite.	keine Abweichung

Ungesicherte Querungsstelle

Allgemeines

Es kann sinnvoll und notwendig sein, Querungsstellen einzurichten, an denen Fußgänger keinen Vorrang gegenüber dem MIV haben. Diese sind besonders als ungesicherte Querungsstellen zu kennzeichnen. Es handelt sich vor allem um Fahrbahnquerungen im Zuge von Mittelinseln ohne Fußgängerüberweg (FGÜ, "Zebrastreifen").

Das Regellaß (Breite) einer Querungsstelle beträgt 4,00 m. Der Standard wird bis zu einer Mindestbreite der Querungsstelle von 2,50 m definiert. Die barrierefreie Gestaltung schmalere Querungsstellen ist dann im Einzelfall zu planen und mit den Vertretern des Beirats für Behindertenfragen und des Seniorenrats abzustimmen.

Der in Bielefeld anzuwendende Standard der ungesicherten Querungsstelle beruht auf der Beschlussvorlage 1313/2009-2014 der Verwaltung und des damit verbundenen Beschlusses des Beirats für Behindertenfragen in der Sitzung am 30.11.2010. Die ungesicherte Querung wird auf der Grundlage des Standards der gesicherten Querungsstelle gebaut.

Der Unterschied zur gesicherten Querungsstelle besteht darin, dass der Auffindestreifen von der inneren Leitlinie zum Richtungsfeld entfällt. Stattdessen wird an der inneren Leitlinie ein Abzweigefeld vorgesehen, das auf die Querungsstelle (Richtungsfeld) hinweist.

Ungesicherte Querungsstellen werden bei einer Mindestbreite der Querungsstelle von 2,50 m als **Doppelquerung** ausgeführt.

Definition und Gestaltung der Ungesicherten Querungsstelle

Die Hinführung zur Querungsstelle (Richtungsfeld) geschieht durch das **Abzweigefeld** an der inneren Leitlinie (in der Regel Hauswand, Mauer o.ä.). Das Abzweigefeld besteht aus Noppenplatten, 30 x 30 cm, weiß, in diagonaler Ausrichtung. Bei einer Gehwegbreite $\geq 2,50$ m besteht das Abzweigefeld aus 3x3 Noppenplatten (90 x 90 cm). Bei einer Gehwegbreite zwischen 2,00 und 2,50 m wird ein Abzweigefeld bestehend aus 2x2 Noppenplatten (60 x 60 cm) gebaut. Bei Gehwegbreiten unter 2,00 m sind keine ungesicherten Querungsstellen zu bauen. Zur Herstellung des optischen und taktilen Kontrastes ist das Abzweigefeld durch einen Begleitreifen bestehend aus 20x20 cm glatten Platten, anthrazit, ohne Phase, zu ergänzen.

Anmerkung: Zur Wahrnehmung der Querung als ungesicherte Querungsstelle ist ein ausreichender Abstand zwischen dem Abzweigefeld an der inneren Leitlinie und dem Richtungsfeld einzuhalten. Um einer Verwechslung mit einer gesicherten Querungsstelle vorzubeugen, ist ein Mindestabstand von 80 cm nicht zu unterschreiten.

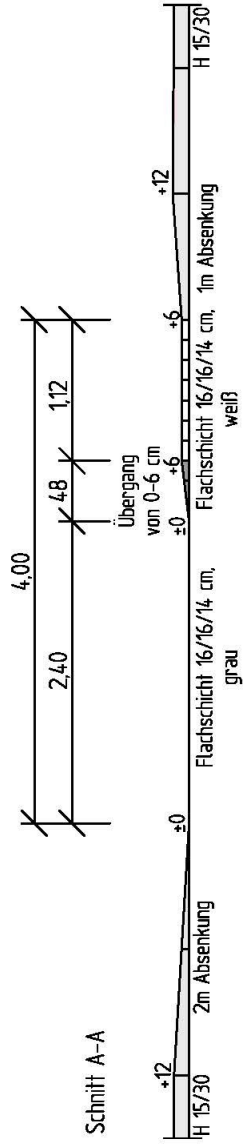
Die Gestaltung und Anordnung des **Richtungsfeldes** (Tastkante), **Sperrfeldes** (Nullabsenkung) und des **Distanzstreifens** entspricht der Ausführung der Gesicherten Querungsstelle.

Das Richtungsfeld und somit die Querungsstelle für blinde und sehbehinderte Menschen ist stets auf der kreuzungsabgewandten Seite und die Nullabsenkung für mobilitätseingeschränkte Menschen auf der kreuzungszugewandten Seite der Einmündung vorzusehen.

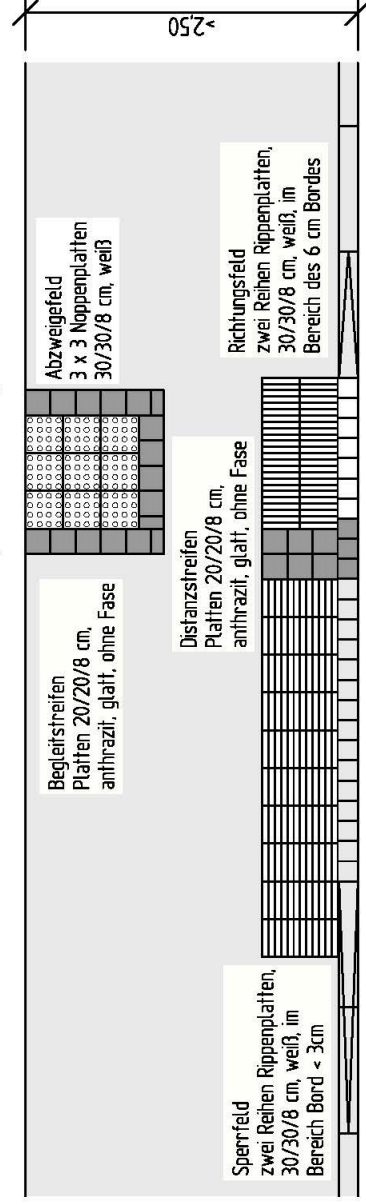
An Querungsstellen, an denen die Regelbreite der Furt von 4 m unterschritten wird, werden die Breiten des Richtungsfeldes und der Nullabsenkung nach Möglichkeit proportional angepasst.

Die Anlage von ungesicherten Querungsstellen sollte generell (außer an Mittelinseln) nur in Abstimmung mit den entsprechenden Gremien (Beirat für Behindertenfragen und Seniorenrat) erfolgen.

ENTWURF



130

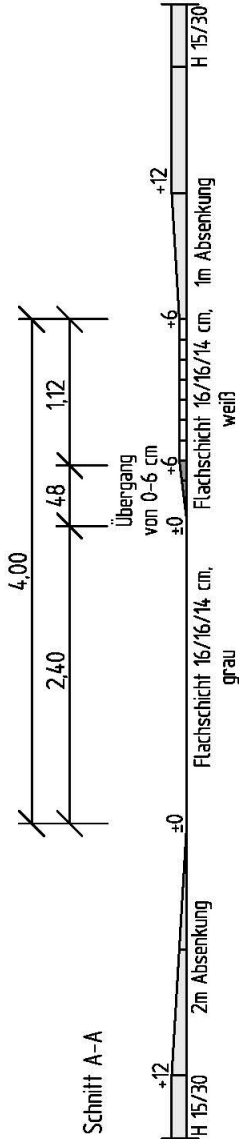


1- bzw. 2-
reihige Rinne
an Bestand anpassen

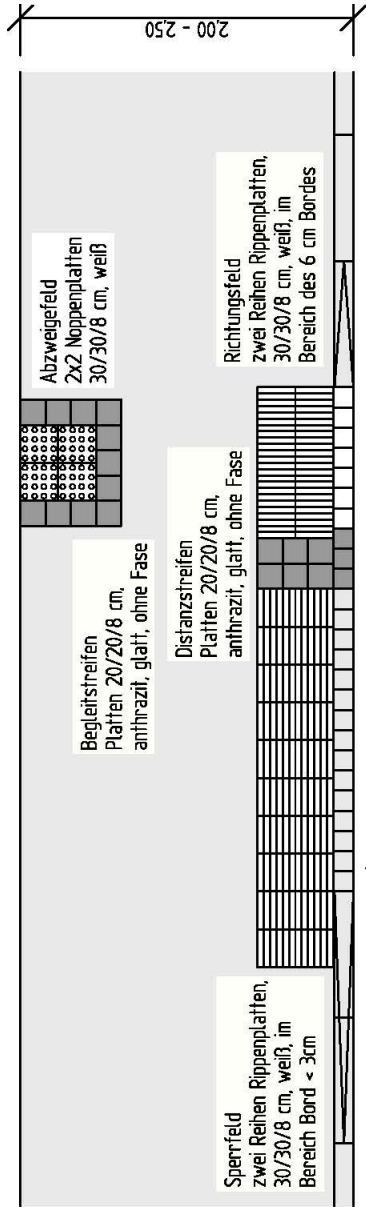
Ungesicherte Querungstelle,
Gehwegbreite > 2,50m

o.M.
-660 Amt für Verkehr- 09/2019 Kr

ENTWURF



100



1- bzw. 2-reihige Rinne 16/16/14 cm
an Bestand anpassen

2.40

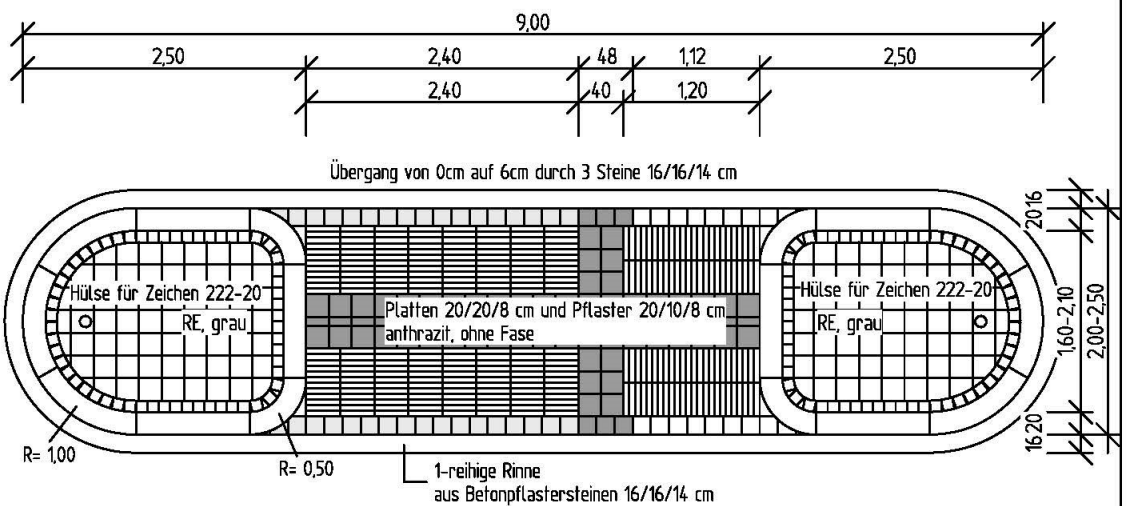
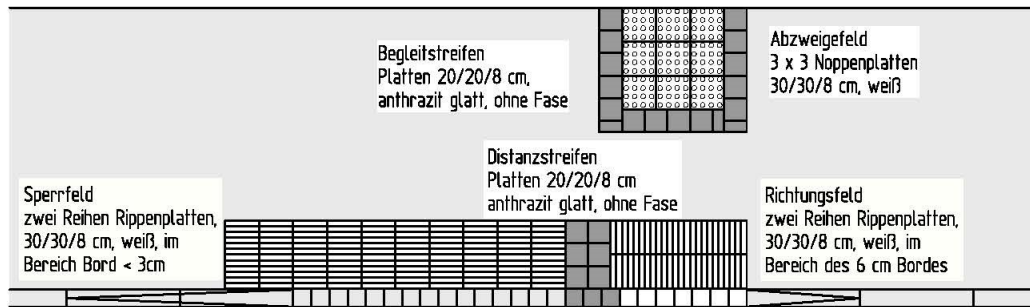
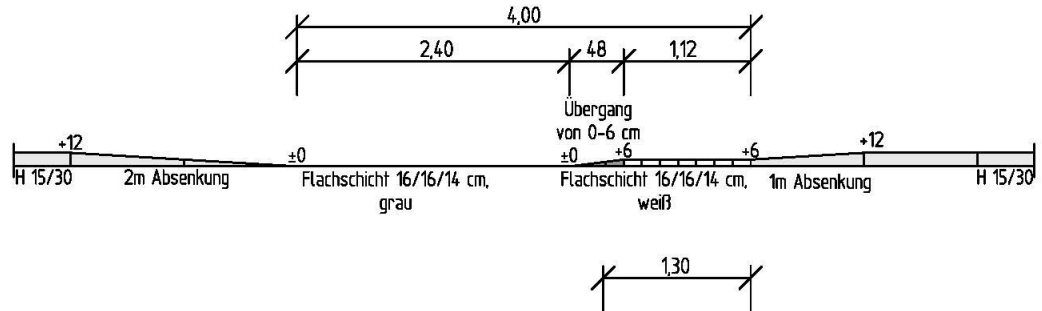
40

120

Ungesicherte Querungstelle,
Gehwegbreite 2,00-2,50m
o.M.
-660 Amt für Verkehr- 09.2019 Kr

ENTWURF

Schnitt A-A



Ungesicherte Querungsstelle
mit Querungshilfe

o.M.

-660 Amt für Verkehr- 09.2019 Kr

Gegenüberstellung der Empfehlungen für die zukünftige Ausführung
Stadt Bielefeld - DIN 32984 / 18040-3

Ungesicherte Querungsstelle, Regelbreite der Querungsstelle 4,00 m, Doppelquerung 0+6 cm, Gehwegbreite $\geq 2,50$ m mit Abzweigefeld 90x90 cm / Gehwegbreite 2,00 bis 2,50 m mit Abzweigefeld 60x60 cm

Leitelement	Empfehlung Stadt Bielefeld	Angaben DIN 32984 / 18040-3	Bemerkungen
Auffindestreifen	nicht vorhanden.	nicht vorhanden.	keine Abweichung
Abzweigefeld Gehwegbreite $\geq 2,50$ m	3x3 Reihen Noppenplatten (90x90 cm), 30/30/8 cm, weiß, diagonale Ausrichtung. <u>Gehwegbreite ab 2,50 m.</u>	Aufmerksamkeitsfeld Noppenstruktur an der inneren Leitlinie 90x90 cm bei <u>Gehwegbreite ≥ 5 m.</u>	das Abzweigefeld wird ab Gehwegbreite von 2,50 m eingerichtet. Ohne Abzweigefeld ist das Richtungsfeld nicht auffindbar.
Abzweigefeld Gehwegbreite 2,00 bis 2,50 m	<u>2x2 Reihen Noppenplatten (60x60 cm), 30/30/8 cm, weiß, diagonale Ausrichtung.</u>	<u>Keine Angaben</u>	das Abzweigefeld wird verringert um einen Mindestabstand von 80 cm (ohne Begleitsstreifen) zum Richtungsfeld zu gewährleisten.
Begleitsstreifen	1 Reihe Platten 20/20/8 cm, anthrazit, glatt, ohne Phase.	Streifen oder Fläche aus Bodenelementen zur Herstellung des taktilen und / oder visuellen Kontrastes.	Keine Beschreibung im Regelwerk; keine Abweichung.
Richtungsfeld	Siehe Gesicherte Querungsstelle	Siehe Gesicherte Querungsstelle.	
Bord	Siehe Gesicherte Querungsstelle	Siehe Gesicherte Querungsstelle	
Sperrfeld	2 Reihen Rippenplatten 30/30/8 cm, weiß, <u>Breite 240 cm; Tiefe 60 cm</u> ; Rippen parallel zur Bordsteinkante über die gesamte Breite der Nullabsenkung und des Bereichs mit einer Bordhöhe unter 3 cm	Rippenstruktur parallel zum Bord; <u>Breite max. 100 cm, Tiefe 60 cm</u> ; über alle Bereiche unter 3 cm.	höhere Breite der Nullabsenkung in Anbetracht der hohen Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer.
Nullabsenkung	<u>Breite 240 cm</u> , gesichert durch ein Sperrfeld	<u>Breite max. 100 cm</u> gesichert durch ein Sperrfeld	höhere Breite der Nullabsenkung in Anbetracht der hohen Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer.
Distanzstreifen	2x3 Platten 20/20/8 cm, anthrazit, glatt, ohne Phase; <u>Breite 40 cm</u> ; Tiefe 60 cm; zwischen Richtungsfeld und Sperrfeld.	Abstand zwischen Richtungsfeld und Sperrfeld <u>mindestens 100 cm.</u>	aufgrund des Beschlusses vom 30.11.2010 (Dr. 1313) wird ein einheitliches Maß von 40 cm angewendet.
Lage	Siehe Gesicherte Querungsstelle	Siehe Gesicherte Querungsstelle	

Gleisquerung ohne Umlaufsperre (Stadtbahn)

Allgemeines

Bei der Gestaltung einer Gleisquerung ist besonders darauf zu achten, dass mobilitätseingeschränkte Menschen die Möglichkeit haben müssen, den Gefahrenbereich (Gleisbereich) schnell verlassen zu können. Es sollen möglichst keine Kanten vorhanden sein.

Das Leitsystem muss für blinde und sehbehinderte Menschen geeignet (Mindestmaße des Richtungsfeldes und der tastbaren Kante) und die Benutzung durch mobilitätseingeschränkte Menschen weitestgehend ohne Hindernisse (Kanten) möglich sein.

Für die Sicherheit der blinden und sehbehinderten Menschen ist zwingend eine akustische und taktile Signalisierung vorzusehen, neben dem üblichen optischen und taktilen Leitsystem. Das Leitsystem mit Bodenindikatoren sollte zwingend zu dem Freigabesignal (mit Vibrationstaster) für blinde und sehbehinderte Menschen führen.

Querungen von Stadtbahngleisen werden immer als gesicherte Querungsstellen ausgeführt.

Die Gleisquerung wird in Anlehnung an die gesicherte Querungsstelle gemäß Beschlussvorlage 1313/2009-2014 der Verwaltung und dem damit verbundenen Beschluss des Beirats für Behindertenfragen in der Sitzung am 30.11.2010 durchgeführt.

Das Regellaß (Breite) einer Querungsstelle mit und ohne Umlaufsperre beträgt 4,00 m. Der Standard wird bis zu einer Mindestbreite der Querungsstelle von 2,50 m definiert. Die barrierefreie Gestaltung schmalere Querungsstellen wird im Einzelfall geplant und mit den Vertretern des Beirats für Behindertenfragen und des Seniorenrats beraten und abgestimmt.

Die gesicherte Querungsstelle wird als **Doppelquerung** ausgeführt.

Definition und Gestaltung der Gleisquerung ohne Umlaufsperre (Stadtbahn)

Die Hinführung zur Querungsstelle (Richtungsfeld) geschieht durch den **Auffindestreifen**. Die Gestaltung und Anordnung entspricht dem Standard der Gesicherten Querungsstelle.

Das **Richtungsfeld** besteht aus 2 Reihen Rippenplatten, 30x30 cm, weiß. Die Rippenstruktur weist in die Querungsrichtung. Die Breite des Richtungsfeldes wird im Regelfall (Querungsbreite 4,00 m) auf 120 cm festgelegt. Im Falle der Mindestbreite der Querungsstelle von 2,50 m beträgt die Breite des Richtungsfeldes 90 cm. Die Tastkante des Richtungsfeldes beträgt 3 cm. Die Tiefe beträgt 60 cm unabhängig von der Breite der Querungsstelle. Das Richtungsfeld befindet sich immer neben dem Freigabesignal (taktiles Vibrationstaster am Mast der Lichtsignalanlage).

Anmerkung: um das schnelle Verlassen des Gefahrenbereichs (Gleisbereich) zu erleichtern, beträgt die Tastkante des Richtungsfeldes 3 cm. Für sehbehinderte und blinde Menschen wird die gegenüber der Gesicherten Querungsstelle verringerte Kantenhöhe durch die Lage des Mastes der Lichtsignalanlage (akustisches und taktiles Freigabesignal) in unmittelbarer Nähe des Richtungsfeldes ausgeglichen.

Die Gestaltung und Anordnung des **Sperrfeldes** (Nullabsenkung) entspricht dem Standard der Gesicherten Querungsstelle.

Der **Distanzstreifen** befindet sich zwischen dem Richtungsfeld und dem Sperrfeld und stellt den Übergang von der 3 cm Bordhöhe des Richtungsfeldes zur Nullabsenkung des Sperrfeldes her. Er besteht aus glatten Platten 20x20 cm, anthrazit, ohne Phase. Im Distanzstreifen befindet sich der Mast der Lichtsignalanlage (akustisches und taktiles Freigabesignal).

Das Richtungsfeld und somit die Querungsstelle für blinde und sehbehinderte Menschen ist stets auf der zum Hochbahnsteig zugewandten Seite und die Nullabsenkung für mobilitätseingeschränkte Menschen auf der vom Hochbahnsteig abgewandten Seite vorzusehen.

An Querungsstellen an denen die Regelbreite der Furt von 4 m unterschritten wird, werden die Breiten des Richtungsfeldes und der Nullabsenkung nach Möglichkeit proportional angepasst.

Das Leitsystem zur Gleisquerung besteht entweder aus einem Auffindestreifen (Breite 90 cm, 3 Reihen Noppenplatten 30/30/8 cm, weiß, in orthogonaler Ausrichtung und ggf. zzgl. Begleitreifen 20/20/8 cm, anthrazit, ohne Fase) oder einem Leitstreifen (Breite 30 cm, 1 Reihe Rippenplatten 30/30/8 cm, weiß, ggf. zzgl. Begleitreifen 20/20/8 cm, anthrazit, ohne Fase).

Gegenüberstellung der Empfehlungen für die zukünftige Ausführung
Stadt Bielefeld - DIN 32984 / 18040-3

Querung eines Stadtbahngleises (ohne Umlaufsperr), Regelbreite der Querungsstelle 4,00 m;
 gesicherte Querungsstelle, Doppelquerung 0+3 cm

Leitelement	Empfehlung Stadt Bielefeld	Angaben DIN 32984 / 18040-3	Bemerkungen
Auffindestreifen	Siehe Gesicherte Querungsstelle	Siehe Gesicherte Querungsstelle	
Begleistreifen	Siehe Gesicherte Querungsstelle	Siehe Gesicherte Querungsstelle	
Richtungsfeld	2 Reihen Rippenplatten 30/30/8 cm, weiß, <u>Breite 120 cm</u> ; Tiefe 60 cm; Tastkante <u>3 cm</u> ; Rippen weisen in Gehrichtung. Das Richtungsfeld befindet sich immer neben der LSA (Vibrationstaster).	Rippenstruktur; <u>Breite 60 bis 90 cm</u> ; Tastkante <u>6 cm</u> ; Rippen weisen in Gehrichtung.	Die Vorgaben der DIN werden erfüllt und überschritten. Tastkante 3 cm wegen der besonderen Gefahrenzone im Gleisbereich deren schnelles Verlassen gewährleistet sein muss.
Bord	<u>3 cm</u> auf der Breite des Richtungsfeldes	<u>6 cm</u> Bord.	die geringere Kante soll das schnelle Verlassen der Gleise im Gefahrenfall erleichtern.
Sperrfeld	Siehe Gesicherte Querungsstelle.	Siehe Gesicherte Querungsstelle	
Nullabsenkung	Siehe Gesicherte Querungsstelle	Siehe Gesicherte Querungsstelle	
Distanzstreifen	2x3 Platten 20/20/8 cm, anthrazit, glatt, ohne Phase; <u>Breite 40 cm</u> ; Tiefe 60 cm; zwischen Richtungsfeld und Sperrfeld	Möglichst <u>großer Abstand</u> zwischen Richtungsfeld und Sperrfeld; bei LSA: Mast im Distanzstreifen und <u>max. 50 cm</u> zwischen Richtungsfeld und Sperrfeld.	aufgrund des Beschlusses vom 30.11.2010 (Dr. 1313) wird ein einheitliches Maß von 40 cm angewendet.
Lage	<u>Der Querungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen liegt auf der dem Hochbahnsteig zugewandten Seite, der für Rollstuhlnutzer auf der vom Hochbahnsteig abgewandten Seite.</u>	<u>Keine Angaben</u>	die Ausführung erfolgt analog zur Gesicherten Querung
Lichtsignalanlage	<u>LSA (taktile Vibrationstaster) im Distanzstreifen.</u>	<u>Ergänzend zu Bodensignalen können akustische Signale eingesetzt werden.</u>	zur Erhöhung der Sicherheit ist der Einsatz einer LSA (taktile Vibrationstaster) zwingend erforderlich.

Gleisquerung mit Umlaufsperrre (Stadtbahn)

Allgemeines

Die Grundlagen der Gestaltung einer Gleisquerung mit Umlaufsperrre entsprechen denen einer Gleisquerung ohne Umlaufsperrre.

Definition und Gestaltung der Gleisquerung ohne Umlaufsperrre (Stadtbahn)

Die **Hinführung** zur Querungsstelle (Richtungsfeld) erfolgt durch das Geländer der Umlaufsperrre. Es weist bei Bedarf auf dem obersten Handlauf Pfeile auf, die zum Freigabesignal (Vibrationstaster) führen.

Das **Richtungsfeld** besteht aus 2 Reihen Rippenplatten 30x30 cm, weiß. Die Rippenstruktur weist in die Querungsrichtung. Die Breite des Richtungsfeldes wird auf 90 cm festgelegt. Das Richtungsfeld befindet sich immer neben dem Freigabesignal (taktilel Vibrationstaster auf der Umlaufsperrre). Die Tastkante des Richtungsfeldes beträgt 3 cm. Die Tiefe des Richtungsfeldes beträgt 60 cm.

Anmerkung: um das schnelle Verlassen des Gefahrenbereichs (Gleisbereich) zu erleichtern, beträgt die Tastkante des Richtungsfeldes 3 cm. Für sehbehinderte und blinde Menschen wird die gegenüber der Gesicherten Querungsstelle verringerte Kantenhöhe durch die Lage des Mastes der Lichtsignalanlage (akustisches und taktiles Freigabesignal) in unmittelbarer Nähe des Richtungsfeldes ausgeglichen.

Das **Sperrfeld** wird über die gesamte Breite der Nullabsenkung gebaut. Es besteht aus Platten 30 x 30 cm in Rippenstruktur. Die Rippen werden parallel zur Bordsteinkante (zum Gleis) verlegt. Bei einer Querungsbreite von 4,00 m ist es 270 cm breit. Im Falle der Mindestbreite der Querungsstelle von 2,50 m beträgt die Breite der Nullabsenkung 120 cm. Durch das Sperrfeld soll ein unbeabsichtigtes Betreten des Gleisbereichs verhindert werden. Die Tiefe des Sperrfeldes beträgt 60 cm unabhängig von der Breite der Nullabsenkung.

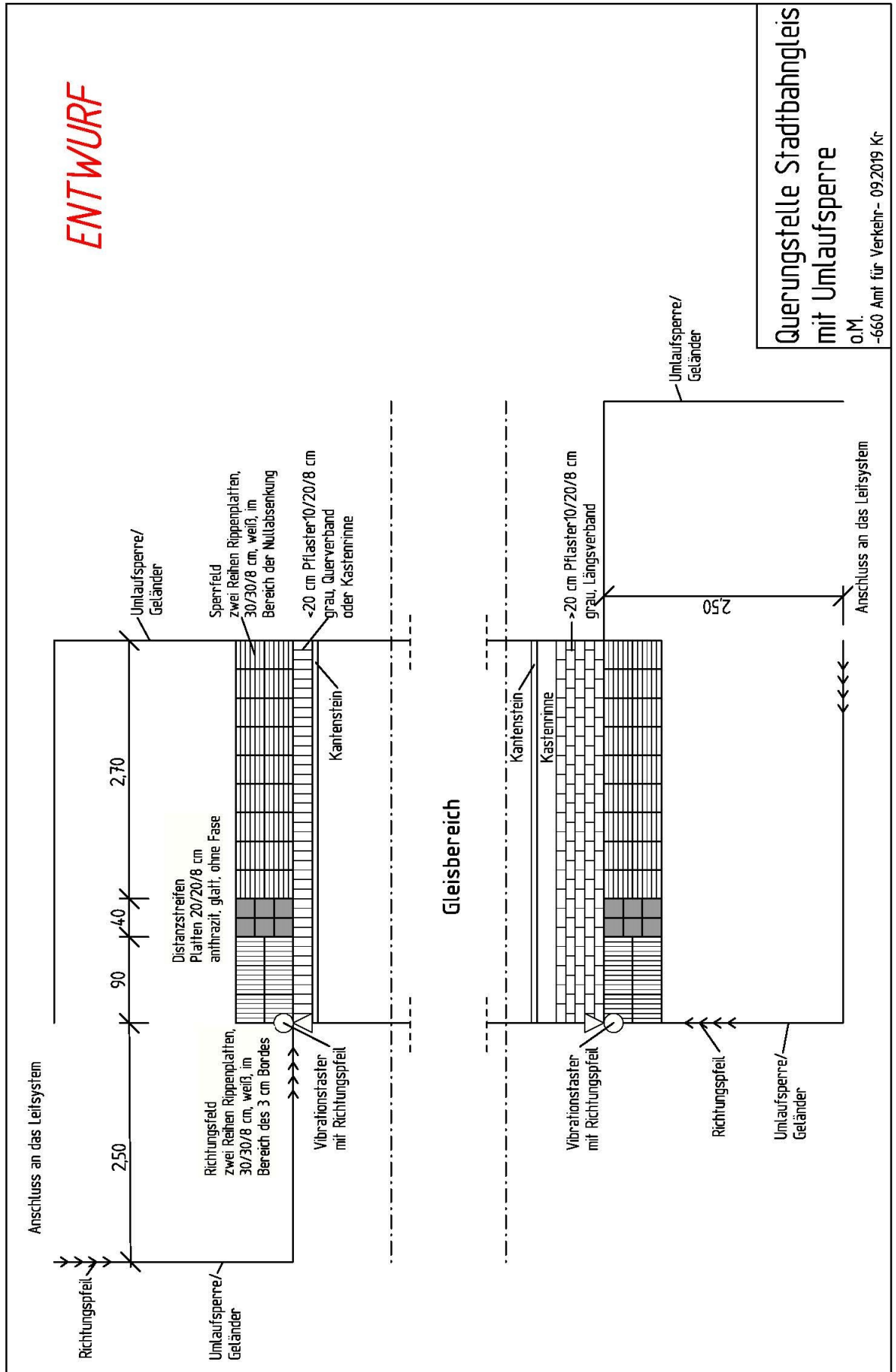
Der **Distanzstreifen** befindet sich zwischen dem Richtungsfeld und dem Sperrfeld und stellt den Übergang von der 3 cm Bordhöhe des Richtungsfeldes zur Nullabsenkung des Sperrfeldes her. Er besteht aus glatten Platten 20x20 cm, anthrazit, ohne Fase.

Das Richtungsfeld und somit die Querungsstelle für blinde und sehbehinderte Menschen ist stets auf der zum Hochbahnsteig zugewandten Seite und die Nullabsenkung für mobilitätseingeschränkte Menschen auf der vom Hochbahnsteig abgewandten Seite vorzusehen.

An Querungsstellen an denen die Regelbreite der Furt von 4 m unterschritten wird, werden die Breiten des Richtungsfeldes und der Nullabsenkung nach Möglichkeit proportional angepasst.

Das Leitsystem zur Gleisquerung besteht entweder aus einem Auffindestreifen (Breite 90 cm, 3 Reihen Noppenplatten 30/30/8 cm, weiß, in orthogonaler Ausrichtung und ggf. zzgl. Begleitstreifen 20/20/8 cm, anthrazit, ohne Fase) oder einem Leitstreifen (Breite 30 cm, 1 Reihe Rippenplatten 30/30/8 cm, weiß, ggf. zzgl. Begleitstreifen 20/20/8 cm, anthrazit, ohne Fase).

ENTWURF



Gegenüberstellung der Empfehlungen für die zukünftige Ausführung
Stadt Bielefeld - DIN 32984 / 18040-3

Querung eines Stadtbahngleises (mit Umlaufsperre), Regelbreite der Querungsstelle 4,00 m;
 gesicherte Querungsstelle, Doppelquerung 0+3 cm

Leitelement	Empfehlung Stadt Bielefeld	Angaben DIN 32984 / 18040-3	Bemerkungen
Auffindestreifen	nicht erforderlich.	nicht erforderlich.	keine Abweichung.
Begleitstreifen	nicht erforderlich.	nicht erforderlich.	keine Abweichung.
Umlaufsperre	<u>Richtungspfeile am Handlauf in Richtung Freigabesignal (Vibrationstaster)</u>	<u>Keine Angaben</u>	Richtungspfeile sollen die Auffindbarkeit des Freigabesignals (Vibrationstaster) erleichtern.
Richtungsfeld	2 Reihen Rippenplatten 30/30/8 cm, weiß; <u>Breite 90 cm</u> ; Tiefe 60 cm; Tastkante 3 cm; Rippen weisen in Gehrichtung. Das Richtungsfeld befindet sich immer neben dem Freigabesignal (taktiler Vibrationstaster).	im Wartebereich des Bahnübergangs ist ein Richtungsfeld <u>≥ 90x90 cm</u> vorzusehen, das die Gehrichtung anzeigt. Vor dem Richtungsfeld kann ein Noppenstreifen von 30 cm Tiefe angeordnet werden. Bordsteinkante 3 cm.	Es wird die im Regelwerk vorgesehene Mindestbreite des Richtungsfeldes vorgesehen. Tastkante 3 cm wegen der besonderen Gefahrenzone im Gleisbereich deren schnelles Verlassen gewährleistet sein muss.
Bord	3 cm auf der Breite des Richtungsfeldes	3 cm Bord.	Keine Abweichung.
Sperrfeld	2 Reihen Rippenplatten 30/30/8 cm, weiß; <u>Breite 270 cm</u> ; <u>Tiefe 60 cm</u> ; Rippen parallel zum Gleis über die gesamte Breite der Nullabsenkung.	<u>Keine Angaben.</u>	Höhere Breite der Nullabsenkung in Anbetracht der hohen Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer und der besonderen Gefahrenzone im Gleisbereich deren schnelles Verlassen gewährleistet sein muss.
Nullabsenkung	<u>Breite 270 cm</u> , gesichert durch ein Sperrfeld.	<u>Keine Angaben.</u>	Höhere Breite der Nullabsenkung in Anbetracht der hohen Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer und der besonderen Gefahrenzone im Gleisbereich deren schnelles Verlassen gewährleistet sein muss.
Distanzstreifen	2x3 Platten 20/20/8 cm, anthrazit, glatt, ohne Phase; <u>Breite 40 cm</u> ; Tiefe 60 cm; zwischen Richtungsfeld und Sperrfeld	<u>Keine Angaben.</u>	aufgrund des Beschlusses vom 30.11.2010 (Dr. 1313) wird ein einheitliches Maß von 40 cm angewendet.
Lage	<u>der Querungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen liegt neben dem Freigabesignal mit Vibrationstaster.</u>	<u>Keine Angaben</u>	Das Leitsystem führt zwingend zum Freigabesignal.
Lichtsignalanlage	<u>analog zur gesicherten Querung mit LSA (taktiler Vibrationstaster).</u>	<u>ergänzend zu Bodensignalen können akustische Signale eingesetzt werden.</u>	Zur Erhöhung der Sicherheit ist der Einsatz von LSA / Freigabesignal (taktiler Vibrationstaster) zwingend.

Gleisquerung (EBO)

Allgemeines

3. Gleisquerung nach EBO und BOStrab mit Schranken

Die Gleisquerung erfolgt mit Schranken im Verlauf eines Gehweges.

Definition und Gestaltung der Gleisquerung ohne Umlaufsperr (Stadtbahn)

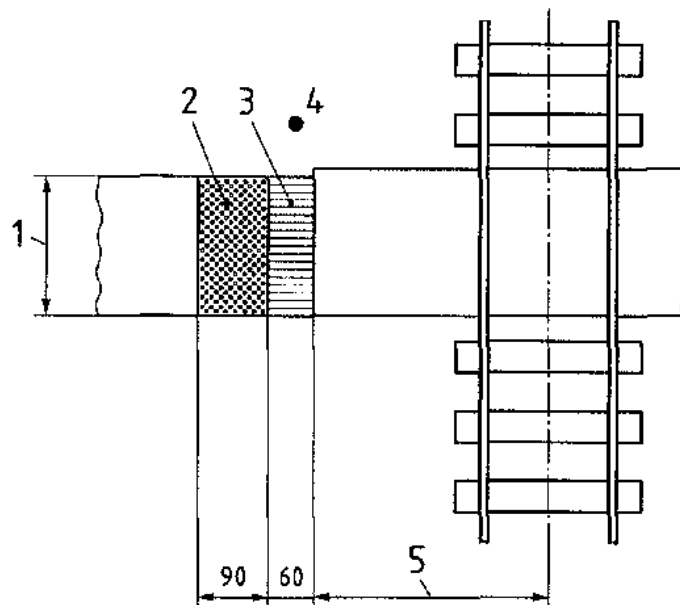
Die Querung eines oder mehrerer Eisenbahngleise (Bahnübergang) im Verlauf eines Gehweges wird durch ein Aufmerksamkeitsfeld und ein Richtungsfeld angezeigt.

Das Aufmerksamkeitsfeld wird über die gesamte Breite des Gehweges in einer Tiefe von 60 cm verlegt. Es besteht aus zwei Reihen Noppenplatten 30x30 cm, weiß, in diagonalen Ausrichtung.

An das Aufmerksamkeitsfeld schließt ein 60 cm tiefes Richtungsfeld an. Es besteht aus zwei Reihen Rippenplatten 30x30 cm, weiß. Die Rippen weisen in Gehrichtung. Das Richtungsfeld befindet sich in einem Abstand von 30 cm zur Schranke des Bahnübergangs.

Die Lichtsignalanlage zur Sicherung des Bahnübergangs ist zwischen Aufmerksamkeitsfeld und Richtungsfeld aufzustellen.

In der Regel befinden sich Bahnübergänge in der Baulast des Landesbetriebs Straßenbau NRW. Das Regelwerk des Betreibers des Schienenweges (Eisenbahnverkehrsunternehmen) ist zu beachten.



Legende

- 1 Gehweg
- 2 Aufmerksamkeitsfeld
- 3 Richtungsfeld
- 4 Andreaskreuz/Lichtzeichenanlage
- 5 Schutzabstand nach Regelwerk des Betreibers des Schienenweges

Gegenüberstellung der Empfehlungen für die zukünftige Ausführung
Stadt Bielefeld - DIN 32984 / 18040-3

Gleisquerung (Bahnübergang) nach EBO und BOStrab mit Schranken

Leitelement	Empfehlung Stadt Bielefeld	Angaben DIN 32984 / 18040-3	Bemerkungen
Aufmerksamkeitsfeld	2 Reihen Noppenplatten 30/30/8 cm, weiß; diagonale Ausrichtung; über die Breite des Gehweges; Tiefe 60 cm; ggf. Begleistreifen.	in der Regel 60 cm Tiefe über die volle Gehwegbreite; ggf. Begleistreifen.	keine Abweichung
Begleistreifen	1 Reihe Platten 20/20/8 cm, anthrazit, glatt, ohne Phase.	Streifen oder Fläche aus Bodenelementen zur Herstellung des taktilen und/oder visuellen Kontrastes.	keine Abweichung.
Richtungsfeld	2 Reihen Rippenplatten 30/30/8 cm, weiß, über die gesamte Breite des Gehweges; Tiefe 60 cm; keine Tastkante; Rippen weisen in Gehrichtung.	Rippenstruktur; Tiefe min. 60 cm; über die volle Gehwegbreite; keine Tastkante; Rippen weisen in Gehrichtung.	keine Abweichung.
Bord	nicht vorhanden.	nicht vorhanden.	keine Abweichung.
Abstand zur Schranke	30 cm zwischen Schranke und Richtungsfeld.	30 cm zwischen Schranke und Richtungsfeld.	keine Abweichung.
Lichtsignalanlage	<u>An der inneren Leitlinie zwischen Aufmerksamkeitsfeld und Richtungsfeld.</u>	<u>Keine Angaben.</u>	Bei einem Bahnübergang mit Schranken muss die Erreichbarkeit der LSA gegeben sein.

Rampen (Stadtbahn)

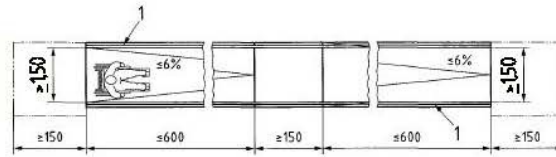
Allgemeines

Die hier definierten Rampen werden Vorwiegend im Zusammenhang mit dem barrierefreien Zugang zu Hochbahnsteigen der Stadtbahn gebaut.

Definition und Gestaltung der Rampen (Stadtbahn)

Am unteren Ende der Rampe (auf Gleisniveau) wird immer ein Aufmerksamkeitsfeld mit Noppenstruktur (Noppenplatten 30 x 30 cm, weiß / anthrazit / weiß), Tiefe 90 cm, über die gesamte Rampenbreite gebaut. Dieses Aufmerksamkeitsfeld zeigt den Beginn der Rampe an. Am oberen Ende der Rampe ist kein Aufmerksamkeitsfeld erforderlich, da über den Leitstreifen parallel zur Bahnsteigkante und den seitlichen Handläufen der Rampe eine ausreichende optische und taktile Führung gegeben ist. Bei einem in der Mitte der Rampe befindlichen Handlauf ist auch auf Bahnsteigebene ein Aufmerksamkeitsfeld zum Auffinden des Handlaufs vorzusehen. Die max. Längsneigung der Rampe beträgt 6%. Eine Querneigung der Rampe ist nicht zulässig. Die nutzbare Laufbreite muss mindestens 1,50 m betragen. Zwischenpodeste werden nach max. ca. 6 bis 8 m Rampenlänge eingebaut. Radabweiser werden nicht gebaut, da Rampen als Zuwegung zu einem Hochbahnsteig immer eine seitliche Begrenzung (Mauer) aufweisen. Damit wird ein unbeabsichtigtes Verlassen der Rampe verhindert. Ein Handlauf ist immer vorhanden, bei ausreichenden Platzverhältnissen seitlich auf beiden Seiten. Der Handlauf befindet sich in einer Höhe von ca. 85 bis 90 cm.

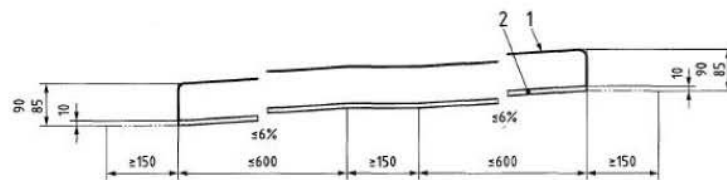
ENTWURF



Legende

- 1 Handlauf

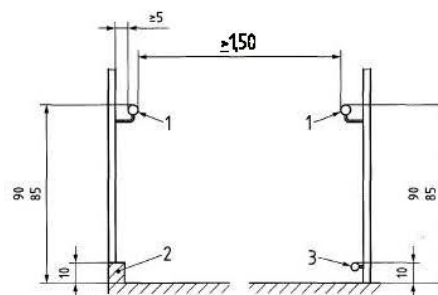
Bild 6 — Rampe, Grundriss



Legende

- 1 Handlauf
2 Radabweiser

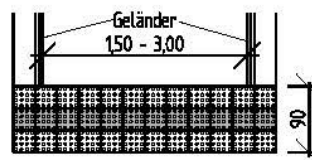
Bild 7 — Rampe, Seitenansicht



Legende

- 1 Handlauf
2 Aufkantung als Radabweiser
3 Holm als Radabweiser

Bild 8 — Rampe, Querschnitt



Aufmerksamkeitsfeld
Noppenplatten 30/30/8 cm weiß, antirutsch, weiß

Rampe

Stadtbahn

o.M.

-660 Amt für Verkehr- 09.2019 Kr

Gegenüberstellung der Empfehlungen für die zukünftige Ausführung
Stadt Bielefeld - DIN 32984 / 18040-3

Rampen (Stadtbahn)

Leitelement	Empfehlung Stadt Bielefeld	Angaben DIN 32984 / 18040-1	Bemerkungen
Aufmerksamkeitsfeld	<u>am unteren Ende der Rampe (auf Gleisniveau): 3 Reihen Noppenplatten 30/30/8 cm, weiß / anthrazit / weiß, über die gesamte Rampenbreite. Am oberen Ende der Rampe: kein Aufmerksamkeitsfeld, da über Leitstreifen parallel zur Bahnsteigkante und den seitlichen Handläufen der Rampe eine ausreichende optische und taktile Führung gegeben ist. Bei einem mittleren Handlauf: Aufmerksamkeitsfeld auch auf Bahnsteigebene zum Auffinden des Handlaufs.</u>	<u>kein Aufmerksamkeitsfeld erforderlich. DIN 18040-3: Aufmerksamkeitsfeld zeigt abwärtsführenden Niveauwechsel, bei Rampe > 6%, an. Tiefe 60 cm, vorzugsweise 90 cm.</u>	Im Regelfall werden an Stadtbahnhaltestellen keine Rampen mit einer Längsneigung > 6% gebaut. Trotzdem werden Aufmerksamkeitsfelder vorgesehen. Die Vorgaben der Regelwerke werden erfüllt und überschritten.
Rampenlänge	max. 6 bis 8 m. Bei längeren Rampen Zwischenpostest Länge min. 1,50 m.	max. 6 m; bei längeren Rampen Zwischenpostest Länge 1,50 m.	keine Abweichung.
Längsneigung	max. 6%.	max. 6%.	keine Abweichung.
Querneigung	nicht zulässig.	nicht zulässig.	keine Abweichung.
Nutzbare Laufbreite	<u>min. 1,50 m.</u>	<u>min. 1,20 m.</u>	Die Vorgaben der Regelwerke werden erfüllt und überschritten.
Radabweiser	in einer Höhe von 10 cm über der Lauffläche, nur wenn keine Seitenwände vorhanden sind.	beidseitig in einer Höhe von 10 cm. Nicht erforderlich, wenn die Rampen seitlich durch eine Wand begrenzt werden.	keine Abweichungen.
Handlauf	wenn möglich beidseitig, in einer Höhe von ca. 85 bis 90 cm.	Oberkante der Handläufe in einer Höhe von 85 bis 90 cm.	keine Abweichungen.

Treppen (Stadtbahn)

Allgemeines

Treppen werden im Zusammenhang mit dem barrierefreien Zugang zu Hochbahnsteigen der Stadt-
bahn und zu den Tunnelhaltestellen gebaut.

Definition und Gestaltung der Treppen (Stadtbahn)

Aus Sicherheitsgründen ist eine einheitliche **Trittstufentiefe** erforderlich. Nach ca. 15 bis 18 Stufen ist ein **Zwischenpodest** von mindestens 1,35 m Tiefe anzuordnen.

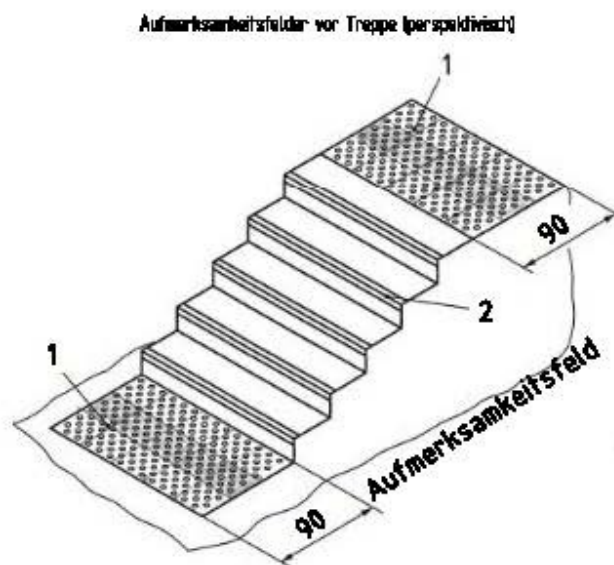
An der obersten und untersten Stufe einer Treppenanlage ist ein **Aufmerksamkeitsfeld** vorzusehen. Das Aufmerksamkeitsfeld ist 90 cm, in Ausnahmefällen 60 cm, tief. Es besteht aus Noppenplatten 30/30/8 cm, weiß, anthrazit, weiß. Führt ein Leitstreifen auf die Treppe zu, ist immer ein Aufmerksamkeitsfeld vorzusehen. Ein Leuchtdichtekontrast zwischen dem Aufmerksamkeitsfeld und dem Stufenbelag ist zu vermeiden, um die Stufenvorderkantenmarkierung hervorzuheben. Bei Podesten, die länger als 3,50 m sind, sollen Aufmerksamkeitsfelder erneut angeordnet werden.

Die Elemente der Treppe müssen durch eine **Trittstufenmarkierung** leicht erkennbar sein. Die Vorderkanten der Treppenstufen sind mit einem deutlichen visuellen Kontrast zur umgebenden Oberfläche auszubilden. Mindestens die oberste und unterste Trittstufe müssen über die gesamte Stufenbreite mit einem ca. 4 cm bis 5 cm breiten Kontraststreifen versehen werden. An der Setzstufe ist eine ca. 1 cm bis 2 cm hohe Markierung notwendig. Bei weniger als 4 Stufen sind alle Stufen zu markieren, da die Gefahr besteht, die dazwischenliegenden Stufen nicht wahrzunehmen. Auf das Anbringen von Werbung an den Setzstufen ist zu verzichten.

Handläufe sind beidseitig anzuordnen. Der Handlauf hat eine Höhe von 85 cm bis 90 cm. Die Handläufe sollten auf Zwischenpodesten durchgeführt werden und mindestens 30 cm vor / nach den Treppenantritten waagerecht fortgeführt werden. An den Handläufen können mit tastbarer Normal- und Punktschrift (Braille) Informationen vermittelt werden.

Die **Durchgangshöhe** unter Treppen muss mindestens 2,25 m betragen. Die Unterseiten von Treppenläufen mit geringerer Höhe müssen bis zu dieser Höhe geschlossen sein, um ein Unterlaufen zu verhindern. Als Mindestabspernung sind Geländer anzuordnen, die eine Sockelleiste in einer Höhe von maximal 15 cm über dem Boden aufweisen und so auch die Erfassbarkeit mit einem Blindenlangstock ermöglichen.

ENTWURF



Neben allen Bodenindikatorflächen sind, falls erforderlich, Begleitstreifen anzuordnen

Legende

- 1 Aufmerksamkeitsfeld möglich (weiß, anthrazit, weiß)
- 2 Stufenkantenmarkierung

Treppen

Stadtbahn

o.M.

-660 Amt für Verkehr- 09.2019 Kr

Gegenüberstellung der Empfehlungen für die zukünftige Ausführung
Stadt Bielefeld - DIN 32984 / 18040-3

Treppen (Stadtbahn)

Leitelement	Empfehlung Stadt Bielefeld	Angaben DIN 32984 / 18040-1	Bemerkungen
Trittstufen	einheitliche Trittstufentiefe	Trittstufen mit sich verjüngender Tiefe sind nicht geeignet.	keine Abweichungen
Trittstufenmarkierung	4 - 5 cm breiter Kontraststreifen auf der Trittstufe und 1 – 2 cm hoher Kontraststreifen auf der Setzstufe über die gesamte Breite der Stufe. Markierung an der untersten und obersten Stufe; bis zu 3 Stufen: Markierung aller Stufen.	Durchgehender Streifen auf Trittstufe 4 bis 5 cm breit; auf Setzstufe min. 1 cm, vorzugsweise 2 cm breit; bis zu 3 Einzelstufen: Markierung jeder Stufe.	keine Abweichungen
Zwischenpodest	<u>Nach ca. 15 bis 18 Stufen; Tiefe min. 1,35 m.</u>	<u>Keine Angaben</u>	
Handlauf	beidseitig; Höhe ca. 85 bis 90 cm; auf Zwischenpodesten durchführen.	in einer Höhe von 85 bis 90 cm, ohne Unterbrechung an Zwischenpodesten.	keine Abweichungen
Aufmerksamkeitsfeld	Tiefe 90 cm; 3 Reihen Noppenplatten 30/30/8 cm weiß / anthrazit / weiß an der untersten und obersten Stufe über die gesamte Breite der Stufen; bei Podesten länger als 3,50 m.	Aufmerksamkeitsfeld vor der obersten und untersten Stufe. Tiefe 60 bis 90 cm. Zusätzlich Aufmerksamkeitsfeld auf Zwischenpodesten die tiefer als 3,5 m sind.	keine Abweichungen
Durchgangshöhe	min. 2,25 m; Geländer mit Sockelleiste um ein Unterlaufen zu verhindern.	der Bereich mit einer lichten Höhe von weniger als 2,25 m ist abzusichern.	keine Abweichung.

Gehwegüberfahrt (Querung von Nebenstraßen und großen Zufahrten)

Allgemeines

Die Anbindung von Nebenstraßen und breiten Zufahrten (die über das normale Maß beansprucht werden) an Hauptverkehrsstraßen geschieht häufig über eine Gehwegüberfahrt. Damit wird die Bevorrechtigung sowohl des Kfz-Verkehrs als auch des Fußgängerverkehrs gegenüber der Nebenstraße betont. Der Gehweg im Zuge der bevorrechtigten Straße wird nicht unterbrochen. Sehbehinderte und blinde Fußgänger werden auf diese Situation durch ein besonderes Leitsystem hingewiesen. In den geltenden Regelwerken ist für diese Situation kein optisches und taktiles Leitsystem definiert. Dieses Leitsystem wurde in Bielefeld entwickelt und seit mehreren Jahren erfolgreich eingesetzt.

Definition und Gestaltung der Gehwegüberfahrt

Die Führung der sehbehinderten und blinden Fußgänger im Bereich der Einmündung von Nebenstraßen und breiten Zufahrten erfolgt durch ein optisches und taktiles Leitsystem auf dem Niveau des durchgehenden Gehweges. Da dieser Gehweg der übergeordneten Straße nicht unterbrochen oder verändert wird, sind besondere Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte Fußgänger nicht erforderlich.

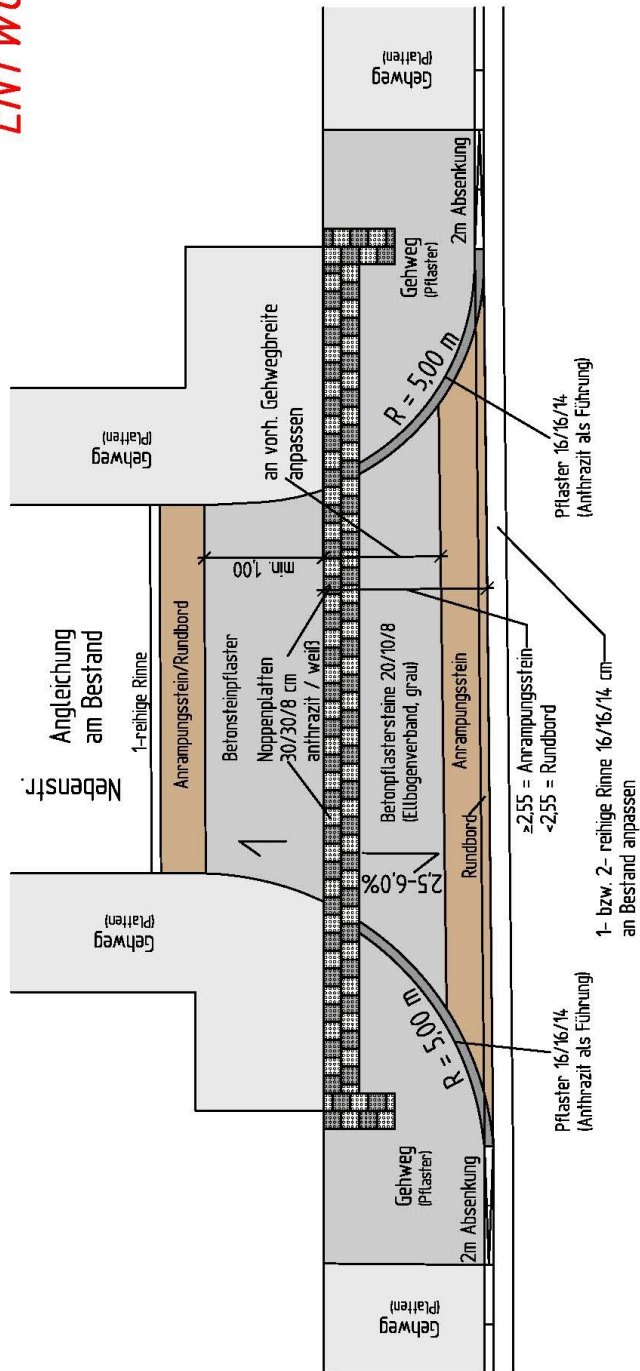
Das optische und taktile Leitsystem besteht aus Noppenplatten 30/30/8 cm, weiß / anthrazit. Sie werden im Einmündungsbereich der Nebenstraße bzw. der Zufahrt, in Verlängerung der Gehweghinterkante (innere Leitlinie) verlegt. Die Platten werden in zwei Reihen abwechselnd weiß / anthrazit, zur Herstellung des optischen Kontrastes, eingebaut. Zur besseren ertastbarkeit ist zu beiden Seiten der Einmündung eine Überlappung mit der inneren Leitlinie (in der Regel Hauskante) von 30 bis 60 cm vorzusehen. Am jeweiligen Ende dieses Leitsystems wird, ebenfalls zur besseren Auffindbarkeit, ein ca. 100 cm langer und 60 cm breiter Streifen senkrecht zur inneren Leitlinie vorgesehen.

Gegenüberstellung der Ausführungen der Stadt Bielefeld und der DIN 32984 / 18040-3

Gehwegüberfahrt (Querung von Nebenstraßen und großen Zufahrten)

Eine Gegenüberstellung mit vorhandenen Regelwerken entfällt, da dieses Leitsystem bisher nur in Bielefeld angewendet wird (Bielefelder Standard).

ENTWURF



Gehwegüberfahrt
o.M.

-660 Amt für Verkehr- 11/2019 Kr

Trennstreifen / Begrenzungstreifen

Allgemeines

Um Flächen mit unterschiedlichen Nutzungsfunktionen gegeneinander abzugrenzen – getrennter Radweg auf Hochbord zum angrenzenden Gehweg – ist die bauliche Anlage eines **Trennstreifens** notwendig. Diese Abgrenzung ist für blinde und auch für sehbehinderte Fußgänger erforderlich, um ein unbeabsichtigtes Betreten des Radweges zu verhindern.

Definition und Gestaltung des Trennstreifens / Begrenzungstreifens

Durch den Einbau von **Kleinpflasterstrukturen**, Profilsteinen oder Grünstreifen wird ein **optischer und taktiler Kontrast** zum Belag des Gehweges hergestellt. Beim Kleinpflaster werden nicht geschnittene, sondern geschlagene Steine eingesetzt. Dadurch entsteht eine ausreichend unregelmäßige und raue Oberfläche.

Die Breite des Trennstreifens beträgt **mindestens 30 cm**, vorzugsweise 40 cm. In beengten Situationen (Ausnahmefall) sind 20 cm zulässig. Er besteht aus 3 bzw. 4 Reihen Natursteinpflaster, 10/10 cm.

Bodenindikatoren werden nicht eingesetzt. Taktile erfassbare Höhenunterschiede (Kanten) zwischen angrenzenden Geh- und Radwegen werden nicht gebaut.

Gegenüberstellung der Empfehlungen für die zukünftige Ausführung Stadt Bielefeld - DIN 32984 / 18040-3

Trennstreifen / Begrenzungstreifen

Leitelement	Empfehlung Stadt Bielefeld	Angaben DIN 32984 / 18040-1	Bemerkungen
Taktile Abgrenzung	Kleinpflasterstrukturen, die sich vom umgebenden Belag abheben, Profilsteine, Grünstreifen	Kleinpflasterstrukturen, die sich vom umgebenden Belag abheben, Profilsteine, Grünstreifen	keine Abweichungen
Optische Abgrenzung	Optischer Kontrast des Trennstreifens zum angrenzenden Gehweg, in der Regel dunkles Kleinpflaster.	Optischer Kontrast zwischen Trennstreifen und Gehweg.	keine Abweichungen
Breite	<u>Mindestens 30 cm, vorzugsweise 40 cm.</u>	<u>Mindestens 30 cm, bei ausreichender Flächenverfügbarkeit 50 cm.</u>	Nach praktischen Versuchen wurde das Regelmaß auf 40 cm festgesetzt.
Bodenindikatoren	Werden nicht eingesetzt.	Radwege dürfen nicht mit Bodenindikatoren abgegrenzt werden.	keine Abweichungen
Kanten zwischen den Verkehrsflächen	Nicht zulässig.	Keine Angaben	



