

**Beschlussvorlage der Verwaltung
Nachtragsvorlage**

Diese Vorlage

- ersetzt die Ursprungsvorlage.
- ergänzt die Ursprungsvorlage.

Gremium	Sitzung am	Beratung
Beirat für Behindertenfragen	16.11.2022	öffentlich
Seniorenrat	16.11.2022	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	29.11.2022	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Barrierefreie Standards der Stadt Bielefeld</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.01 Öffentliche Verkehrsfläche</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Planungen bis zum politischen Beschluss</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>Keine Auswirkungen</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>Stadtentwicklungsausschuss, 30.11.2010, TOP 11, Drs.-Nr. 1313/2009-2014 Stadtentwicklungsausschuss, 14.06.2022, TOP 6, Drs.-Nr. 3354/2020-2025</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Der Beirat für Behindertenfragen und der Seniorenrat empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die zukünftig anzuwendenden Standards der Barrierefreiheit gemäß Anlage 2.</p> <p>Begründung:</p> <p>Nach vorausgehenden Beratungen im Beirat für Behindertenfragen und Seniorenrat hat der Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 30.11.2010 auf der Grundlage der Drs.-Nr. 1313/2009-2014 die Ausführung der gesicherten Querungsstelle beschlossen. Seither wurde sie an sämtlichen Querungsstellen mit Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen und Querungshilfen als Doppelquerung mit einem 6 cm Bord und einer Nullabsenkung gebaut. Diese Konstruktion hat sich bis heute bewährt, da sie sowohl für blinde und sehbehinderte, als auch für mobilitätseingeschränkte Menschen ein hohes Maß an Sicherheit bietet. Bei einer 3-fach Querung mit Radverkehr wird neben der Nullabsenkung für mobilitätseingeschränkte Personen diese für den Radverkehr erweitert.</p> <p>Erfahrungen aus der Nutzung der bisher realisierten Anlagen und die Fortschreibung der einschlägigen Regelwerke, vor allem in der Form der neuen DIN 18040-3 und DIN 32984, haben</p>

dazu geführt, die bisher angewendeten Standards zu überprüfen und den aktuellen Vorgaben der Regelwerke anzupassen. Dabei wird einerseits das Ziel verfolgt, die in Bielefeld geltenden barrierefreien Standards so weit wie möglich an die geltenden Regelwerke (vor allem DIN 32984 und 18040-3) anzupassen und andererseits bewährte Gestaltungselemente weiter zu entwickeln und auch zukünftig anzuwenden.

Einzelne Elemente der barrierefreien Gestaltung werden somit auch weiterhin in die Definition der Standards einfließen.

Dies wurde zum Anlass genommen, nicht nur die gesicherte Querungsstelle zu überarbeiten, sondern auch andere Elemente und Leitsysteme der Barrierefreiheit zu definieren und einer Beratung und Beschlussfassung vorzulegen. Damit soll für alle Beteiligten einschließlich der Bauausführung eine eindeutige Vorgabe geschaffen werden, mit dem Ziel, die Barrierefreiheit im Stadtgebiet für alle mobilitätseingeschränkten Personen einheitlich und wiedererkennbar zu gestalten. Die Strukturen der Rippen oder Noppen müssen aus dem Umgebungsbelag hervorstehen. Dieses soll von der Bauüberwachung überprüft werden.

Da die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes auf Grundlage der DIN-Normen ein dynamischer Prozess ist, wird der Bielefelder Standard unter Mitwirkung des Beirates für Behindertenfragen alle 2 Jahre überprüft und ggfs. Überarbeitet.

In dieser Beschlussvorlage werden folgende Leitsysteme und Elemente der Barrierefreiheit behandelt:

- Gesicherte Querungsstelle (Lichtsignalanlage, Fußgängerüberweg)
- Ungesicherte Querungsstelle (sonstige Querungsstellen)
- Gehwegüberfahrt
- Trennstreifen
- Gleisquerung Stadtbahn ohne / mit Umlaufsperrung (BOStrab)
- Gleisquerung Eisenbahn (EBO)
- Rampe und Treppe (Stadtbahn)
- Bushaltestelle

In der **Anlage 1** werden die im Text der Vorlage verwendeten Abkürzungen und Fachbegriffe kurz erläutert.

In der **Anlage 2** werden die jeweiligen Leitsysteme ausführlich beschrieben und abgebildet. Darüber hinaus wird der Vergleich des Bielefelder Standards mit den Vorgaben der Regelwerke tabellarisch dargestellt. Diese Standards werden grundsätzlich beim Neubau angewandt. Bei partiellen Baumaßnahmen im Bestand erfolgt eine Einzelfallprüfung, inwieweit deren Anwendung sinnvoll und umsetzbar ist.

1. Leitsysteme Straße

Gesicherte Querungsstelle: Die Gesicherte Querungsstelle wird ausschließlich an Querungen mit Lichtsignalanlagen oder an Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) eingesetzt. Der Grundsatz der Doppelquerung mit einem 6 cm Bord für sehbehinderte und blinde Menschen und einer Nullabsenkung für mobilitätseingeschränkte Fußgänger bleibt bestehen. Sie wird auch weiterhin in Anlehnung an die DIN 18040-3 / DIN 32984 und auf der Grundlage des Beschlusses des Stadtentwicklungsausschusses am 30.11.2010 Drs.-Nr. 1313/2009-2014 gebaut.

Die Gesicherte Querungsstelle besteht aus einem 6 cm Bord, der durch ein Richtungsfeld in Rippenstruktur angezeigt wird und einer Nullabsenkung, die durch ein Sperrfeld in Rippenstruktur ein unbeabsichtigtes Betreten der Fahrbahn durch blinde Fußgänger verhindern soll. Von der hinteren Gehwegkante (innere Leitlinie) führt ein Auffindestreifen in Noppenstruktur zum Richtungsfeld (6 cm Bord).

Der 6 cm Bord und damit die Querungsstelle für blinde und sehbehinderte Menschen wird 1,70 m breit und auf der abgewandten Seite der Kreuzung bzw. Einmündung erfolgen. Der Bereich der Nullabsenkung soll 1,70 m breit werden. Bei gleichzeitiger Querung des Radverkehrs soll neben der Nullabsenkung für mobilitätseingeschränkte Personen diese um min. 2,00 m für den Radverkehr erweitert werden. (siehe auch Leitfaden Straßen NRW). Bei höherem Fußverkehrsaufkommen oder breiteren Radverkehrsanlagen sind auch die Übergänge entsprechend breiter auszubilden. Dabei ist der Bereich mit 6cm Kante auf 1,70 m zu belassen. Gleiches gilt ebenso für alle anderen Übergänge.

Gemäß DIN 32984 beträgt die Breite des 6 cm Bordes 60 bis 90 cm. Mit der Empfehlung, eine Breite von 1,70 m anzuwenden, werden diese Vorgaben erfüllt und übertroffen.

Zu der Breite der Nullabsenkung liefern die Regelwerke unterschiedliche Angaben. In den DIN 18040-3 / 32984 wird eine 1,00 m breite Nullabsenkung angegeben, die gemäß DIN 18040-3 bei höherem Fußgängeraufkommen breiter gebaut werden darf. Der "Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum" geht von einer Mindestbreite der Nullabsenkung von 1,00 m aus. Aus diesen Darstellungen ergibt sich, dass auch breitere Nullabsenkungen durchaus angewendet werden dürfen, wenn sie durch ein Sperrfeld gesichert sind. Angesichts der hohen Nutzungsdichte und der erforderlichen Mindestmaße der technischen Hilfsmittel (Rollstuhl, Rollator, mindestens 90 cm breit) wird die hier dargestellte Doppelquerung (bei Radverkehr 3-fach Querung) empfohlen.

Eine detaillierte Gegenüberstellung zwischen der von der Verwaltung vorgeschlagenen Ausführung der Gesicherten Querungsstelle und den Vorgaben der DIN 32984 / 18040-3 ist der Tabelle aus der Anlage 2 zu entnehmen.

Die hier vorgeschlagene Gestaltung der Gesicherten Querungsstelle dient als Grundlage für die Definition folgender Leitsysteme:

- Ungesicherte Querungsstelle
- Querung der Stadtbahnleiße mit und ohne Umlaufsperrre.

Ungesicherte Querungsstelle: Sie wird neu eingeführt und nur an Querungsstellen ohne Lichtsignalanlage oder Fußgängerüberweg gebaut. Da an diesen Querungen die Fußgänger keinen Vorrang vor dem fließenden Kfz-Verkehr haben, ist deren Bau in Einzelfallabstimmung mit dem Beirat für Behindertenfragen auf notwendige Wegeverbindungen zu beschränken. Die ungesicherte Querungsstelle entspricht der gesicherten Querungsstelle, mit dem Unterschied, dass der Auffindestreifen min. 60 cm vor dem Richtungsfeld endet.

Gehwegüberfahrt: Dieses Leitsystem wurde vor einigen Jahren als Bielefelder Standard entwickelt und dient der optischen und taktilen Führung an Einmündungen von Nebenstraßen und stark frequentierten Zufahrten. Es wird nur dort angewendet, wo der Kfz-Verkehr der Nebenstraße über den Gehweg der bevorrechtigten Straße geführt wird. Dieses Leitsystem wird nun der DIN 32984:2020-12 angepasst. Zur Führung über die gesamte Breite der Nebenstraße wird ein Leitelement vorgesehen. Auf das Leitelement ist mit einem Auffindestreifen hinzuweisen, das Leitelement ist mit einem Abzweigefeld im Auffindestreifen anzuschließen. Der Übergang vom Gehweg zur übergeordneten Straße wird mit einem 7 cm hohen und 44 cm tiefen Fahrradbordstein und zur Nebenstraße bzw. Zufahrt je nach örtlicher Gegebenheit möglichst ebenfalls mit einem Fahrradbord, ansonsten soweit nicht möglich mit einem Rundbord oder als Rampe (min. 10%) in Asphalt hergestellt.

Hinweis zu Standard Radverkehrskonzept:

Die bauliche Ausführung mit einem Fahrradbord wird laut Ratsbeschluss auch an untergeordneten Einmündungen der Rad-Hauptadrouen der Kategorie 1 und 2 empfohlen.

Trennstreifen: Er wird vorwiegend zur Abgrenzung des Gehweges zum Radweg auf Hochbord eingesetzt. Im Rahmen einer am 19.06.2017 stattgefundenen Ortsbegehung mit Vertretern des Beirats für Behindertenfragen und der anschließenden Beratungen im Beirat für Behindertenfragen wurde dieser Standard festgelegt. Die Trennung der beiden Bereiche besteht aus einem mindestens 40 cm breiten Kleinpflasterstreifen, mit dem die optische und taktile

Abgrenzung erfolgt. Eine Tastkante ist aus Gründen der Verkehrssicherheit (Stolpergefahr) nicht vorgesehen.

Bushaltestellen: Da sich behinderte Menschen auch häufig mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewegen, ist auf die barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen besonderer Wert zu legen. Neben der Auffindbarkeit für sehbehinderte und blinde Menschen ist der barrierefreie Ein-/Ausstieg in das Fahrzeug für mobilitätseingeschränkte Menschen von besonderer Bedeutung. Der in Bielefeld angewandte Ausbau der Bushaltestellen hat sich bewährt und wird auch weiterhin angewandt (siehe Anlage 2). Grundsätzlich mit getrennter Führung des Rad- und Gehweges (Aufstellfläche 2,50 m, Radweg 2,00 m und Gehweg 2,50 m). Bei Unterschreitung dieser Breiten wird die Bushaltestelle als Mischverkehrsfläche (Pflaster) ausgebaut. Bei ausreichenden Breiten ist der Radverkehr außerhalb der Aufstellbereiche zu führen.

2. Leitsysteme Stadtbahn / Eisenbahn

Gleisquerung Stadtbahn ohne Umlaufsperr (BOStrab): Auch die Querung von Stadtbahngleisen erfolgt auf der Grundlage der Gesicherten Querungsstelle. Ausgehend von dem hohen Gefahrenpotential durch den Stadtbahnbetrieb (genereller Vorrang der Stadtbahn), kommt dem schnellen und ungehinderten Verlassen des Gleisbereichs eine besonders hohe Bedeutung zu. Aus diesem Grund sind Kanten möglichst zu vermeiden. Grundsätzlich wird für den Bord des Richtungsfeldes die in den Regelwerken zulässigen Mindestmaße angewandt: 90 cm Breite und 3 cm Bordhöhe. Zusätzlich wird ein Vibrationstaster vorgesehen, der die Freigabe zur Querung der Gleise angibt. An der Umlaufsperr sind Richtungspfeile anzubringen, die zum Vibrationstaster führen.

Gleisquerung Stadtbahn mit Umlaufsperr (BOStrab):

An Bahnübergängen mit Umlaufsperr, sowohl bei geraden als auch bei z-förmig angeordneten Übergängen, ist im Wartebereich des Bahnübergangs ein Richtungsfeld in der Breite der Überquerung vorzusehen, das die Überquerungsrichtung anzeigt und das nicht in den Gleisbereich hineinragen darf.

Gleisquerung Eisenbahn (EBO): Hiermit wird die Querung von Eisenbahngleisen mit Lichtsignalanlage und Schranke gemäß Regelwerk definiert. Vor der Schranke wird neben der Lichtsignalanlage ein Aufmerksamkeitsfeld (Noppenstruktur) und daran anschließend ein Richtungsfeld (Rippenstruktur) vorgesehen. Die Vorgaben der Regelwerke werden angewendet.

Rampe und Treppe (Stadtbahn): Bei der Gestaltung von Rampen und Treppen als Zugang zu Hochbahnsteigen oder anderen Stadtbahnanlagen werden die Vorgaben der Regelwerke angewendet oder überschritten (z.B. größere Mindestbreite, siehe auch entsprechende Tabelle in der Anlage 2).

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Adamski