

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Beirat für Behindertenfragen	20.11.2019	öffentlich
Seniorenrat	20.11.2019	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	03.12.2019	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Barrierefreie Standards der Stadt Bielefeld</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Planungen bis zum politischen Beschluss</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>-</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>Stadtentwicklungsausschuss, 30.11.2010, TOP 11, Dr.-Nr. 1313/2009-2014</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Der Beirat für Behindertenfragen / der Seniorenrat empfiehlt, 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 Dr.-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.</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, haben 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.</p>

Einzelne Elemente der barrierefreien Gestaltung werden somit auch weiterhin in die Definition der Standards einfließen. Darüber hinaus wird das in Bielefeld entwickelte und bislang nur hier erfolgreich angewendete Leitsystem an einem überfahrbaren Gehweg (Gehwegüberfahrt) in die Auflistung der Standards aufgenommen.

Dies wurde zum Anlass genommen, nicht nur die 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 einheitlich zu gestalten.

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

- Gesicherte Querungsstelle
- Ungesicherte Querungsstelle
- Gehwegüberfahrt
- Trennstreifen
- Gleisquerung Stadtbahn ohne / mit Umlaufsperrung (BOStrab)
- Gleisquerung Eisenbahn (EBO)
- Rampe und Treppe (Stadtbahn)

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.

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 Dr.-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).

Allerdings wird empfohlen, die Breiten der beiden Querungsbereiche der Gesicherten Querungsstelle geringfügig zu verändern. Der 6 cm Bord und damit die Querungsstelle für blinde und sehbehinderte Menschen soll von z.Zt. 1,80 m um 60 cm auf 1,20 m reduziert werden. Um dieses Maß soll der Bereich der Nullabsenkung von 1,80 m auf 2,40 m erweitert werden. Damit wird der wachsende Anteil der mobilitätseingeschränkten Menschen besser berücksichtigt ohne die Sicherheit der blinden und sehbehinderten Menschen zu vermindern.

Gemäß Regelwerk beträgt die Breite des 6 cm Bordes 60 bis 90 cm. Mit der Empfehlung, eine zukünftige Breite von 120 cm 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 Anpassung der Doppelquerung 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 Stadtbahngleise mit und ohne Umlaufsperrung.

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 auf notwendige Wegeverbindungen zu beschränken.

Die Ungesicherte Querungsstelle entspricht der Gesicherten Querungsstelle, mit dem Unterschied, dass der Auffindestreifen zum Richtungsfeld nicht gebaut wird. Der Hinweis zur Ungesicherten Querungsstelle erfolgt durch ein Abzweigfeld an der hinteren Gehwegkante (innere Leitlinie).

Gehwegüberfahrt: Dieses Leitsystem wurde vor einigen Jahren als Bielefelder Standard entwickelt und dient der optischen und taktilen Führung an Einmündung 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. Obwohl dieses Leitsystem nicht in den Regelwerken enthalten ist, soll es weiter angewendet werden, da es sich in der Vergangenheit bewährt hat. Das Leitsystem besteht aus abwechselnd verlegten weißen und anthrazitfarbenen Platten in Noppenstruktur, die über die gesamte Breite der Nebenstraße verlegt werden.

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 30 cm breiten Kleinpflasterstreifen, mit dem die optische und taktiler Abgrenzung erfolgt.

2. Leitsysteme Stadtbahn / Eisenbahn

Gleisquerung Stadtbahn ohne / mit Umlaufsperrung (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. Es wird daher empfohlen, für den Bord des Richtungsfeldes die in den Regelwerken zulässigen Mindestmaße anzuwenden: 90 cm Breite und 3 cm Bordhöhe. Zusätzlich wird ein Vibrationstaster vorgesehen, der die Freigabe zur Querung der Gleise angibt. An der Umlaufsperrung sind Richtungspfeile anzubringen, die zum Vibrationstaster führen.

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)

Moss