

Mitteilung an den StEA zur Sitzung am 29.11.2022

TOP 4.3: Barrierefreie Standards der Stadt Bielefeld Ergänzende Informationen zur Nachtragsvorlage 3354/2020-2025/1

An 600.1, Frau Lange

Das Amt für Verkehr teilt zu den Änderungen der o.g. Nachtragsvorlage in Bezug auf die Ursprungsvorlage mit:

Hinweis:

Die folgenden Änderungen gegenüber der Ursprungsvorlage sind aus den Vorlagen extrahiert und tabellarisch nach Themenbereichen sortiert:

Ursprüngl. Vorlage 3354/2020-2025	Nachtragsvorlage 3354/2020-2025/1
Der Text wurde in der Nachtragsvorlage hinzugefügt.	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.
Der Text wurde in der Anlage 2 der Nachtragsvorlage hinzugefügt	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. siehe Anlage 2 (Seite 1)
Ungesicherte Querungsstelle Die ungesicherte Querungsstelle entspricht der gesicherten Querungsstelle, mit dem Unterschied, dass der Auffindestreifen min. 80 cm vor dem Richtungsfeld endet.	Ungesicherte Querungsstelle Die ungesicherte Querungsstelle entspricht der gesicherten Querungsstelle, mit dem Unterschied, dass der Auffindestreifen min. 60 cm vor dem Richtungsfeld endet. siehe auch Anlage 2 Definition und Gestaltung der Ungesicherten Querungsstelle (Seite 6)
Gehwegüberfahrt: Obwohl dieses Leitsystem nicht in den Regelwerken enthalten ist, soll es weiter angewendet werden, da es sich in der Vergangenheit bewährt hat. Die Anwendung anderer Gestaltungen barrierefreier Gehwegüberfahrten wie im Handbuch „IM DETAIL: Gestaltung barrierefreier Verkehrsraum (Ausgabe 2021)“ dargestellt, soll daher nicht erfolgen. Das Leitsystem besteht aus abwechselnd verlegten weißen und anthrazitfarbenen Platten in Noppenstruktur, die über die gesamte Breite der Nebenstraße verlegt werden.	Gehwegüberfahrt: Dieses Leitsystem wird nun der DIN 32984:2020-12 angepasst. Zur Führung über die gesamten Breite der Nebenstraße wird ein Leitelement vorgesehen. Auf das Leitelement ist mit einem Auffindestreifen hinzuweisen, das Leitelement ist mit einem Abzweigefeld im Auffindestreifen anzuschließen. siehe auch Anlage 2 Definition und Gestaltung der Gehwegüberfahrt (Seite 26)

<p>Gleisquerung Stadtbahn mit Umlaufsperr (BOStrab):</p> <p>Die Grundlagen der Gestaltung einer Gleisquerung mit Umlaufsperr entsprechen denen einer Gleisquerung ohne Umlaufsperr.</p>	<p>Gleisquerung Stadtbahn mit Umlaufsperr (BOStrab):</p> <p>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.</p> <p>siehe auch Anlage 2 Definition und Gestaltung der Gleisquerung mit Umlaufsperr (Seite 15)</p>
<p>Trennstreifen/Begrenzungsstreifen:</p> <p>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.</p>	<p>Trennstreifen/Begrenzungsstreifen:</p> <p>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.</p> <p>Trennstreifen können z.B. aus spaltrauem Kleinpflaster, Profilsteinen oder Grünstreifen (Rasen oder ähnlichem) bestehen. Eine nur visuelle Trennung ist nicht hinreichend. Die Erkennbarkeit der Trennstreifen kann durch Aufwölbung oder Muldenstrukturen verbessert werden.</p> <p>siehe Anlage 2 Allgemeines Trennstreifen/Begrenzungsstreifen (Seite 28)</p>
<p>Bushaltestellen:</p> <p>Bei Bushaltestellen am Gehweg weist ein Auffindestreifen (Rippenplatten) mit einer Tiefe von 90 cm (30x30 cm weiß) über die gesamte Gehwegbreite auf die Haltestelle hin. Er endet an der Position für den Einstieg in das Verkehrsmittel.</p>	<p>Bushaltestellen:</p> <p>Bei Bushaltestellen am Gehweg weist ein Auffindestreifen (Rippenplatten) mit einer Tiefe von mindestens 60 cm (30x30 cm weiß) über die gesamte Gehwegbreite auf die Haltestelle hin. Er endet mittig in einem Einstiegsfeld, das die Position für den Einstieg in das Verkehrsmittel markiert (i. d. R. die erste Fahrzeugtür). Das Einstiegsfeld weist eine Größe von 1,20 m parallel zur Bordsteinkante und eine Tiefe von 90 cm auf.</p> <p>siehe Anlage 2 Definition und Gestaltung der Bushaltestelle (Seite 30)</p>

i.A.

gez. Lewald