Freie Hansestadt Bremen

Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten

Inkrafttreten: 25.11.2008
Fundstelle: Brem.ABl. 2008, 949

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

1. Gültigkeitsbereich

1.1 Ausnahmeregelungen zum Anwendungsbereich

1.2 Beteiligungen bei der Vorhabenplanung

2. Allgemeine Anforderungen an die Barrierefreiheit

3. Gehwege

4. Querungsanlagen

5. Plätze

6. Haltestellenbereiche des Öffentlichen Personennahverkehrs

7. Lichtsignalanlagen

8. Rampen

9. Treppen

10. Absperrvorrichtungen

11. Behindertenparkplätze und Taxistände

12. Grünanlagen

13. Spielplätze

14. Sportanlagen

Quellenverzeichnis

Anlagen:

- Richtzeichnung für Leitsystem Kap-Haltestelle bzw. Haltestelle am Fahrbahnrand, 21. April 2008
- Richtzeichnung für Leitsystem Haltstelleninsel, 21. April 2008
- Richtzeichnung für Leitsystem Z-Überweg, 21. April 2008
- Richtzeichnung Beispiel einer Hochpflasterung, Mai 2008
- Richtzeichnung Beispiel von Überquerungsmöglichkeiten, Mai 2008
- Richtzeichnung Beispiel einer Überquerungsanlage mit Fahrbahnteiler, Mai 2008

Einleitung

Die barrierefreie Gestaltung der baulichen Anlagen des öffentlichen Raumes dient behinderten Menschen zur Führung eines weitestgehend selbst bestimmten Lebens und kommt dabei in gleichem Maße auch allen anderen Personen zu gute, die – wie z.B. ältere Menschen, Kleinkinder, Schwangere, Kranke oder Verletzte – gegebenenfalls auch nur geringfügig oder vorübergehend in ihren motorischen oder sensorischen Fähigkeiten eingeschränkt sind. Sie ist eine Voraussetzung für eine möglichst uneingeschränkte Teilhabe aller Personengruppen am öffentlichen Leben. Diese Forderung steht auch im Einklang mit der Initiative „2010 A Europe Accessible For All“ der Europäischen Kommission, die u.a. zum Ziel hat, in Europa im städtebaulichen Bereich Verhältnisse zu schaffen, die keine Personengruppe vom öffentlichen Leben ausgrenzt.

Die Einforderung einer baulichen Barrierefreiheit an den baulichen Anlagen der kommunalen Baulastträger hat erst eine verhältnismäßig kurze Tradition in der Bundesrepublik Deutschland. In den Städten und Gemeinden wurden bisher auch in Ermangelung eines bundesweit anerkannten, allgemeingültigen Standards unter Berücksichtigung lokaler Besonderheiten teilweise sehr unterschiedliche technische

Lösungen zur Barrierefreiheit entwickelt und realisiert. Auch in Bremen sind solche Standards teilweise – wenn oftmals auch nicht durchgängig – schon vorhanden. Auf diesem Vorhandenen baut die Richtlinie auf.

Technische Lösungen zur Herstellung der Barrierefreiheit unterliegen jedoch weiterhin einer dynamischen Entwicklung, die von ständiger Innovation geprägt ist. Während zum Beispiel in der Verkehrssignaltechnik ein vergleichsweise hoher Standard an Barrierefreiheit schon erreicht wurde, bleibt der Zielkonflikt zur optimalen Gestaltung von Querungsanlagen für Rollstuhlfahrer, Personen mit Sehbehinderungen und Radfahrer weitgehend noch ungelöst. Hieraus folgt, dass auch in Zukunft für diese Richtlinie immer wieder Anpassungsbedarfe gegeben sein werden.

Obgleich die Richtlinie vorrangig die Feststellung und Sicherung eines einheitlichen Standards gewährleistet, soll auch Raum für innovative Lösungen und Abweichungen gegeben werden, welche die Anforderungen in mindestens gleichwertiger Weise erfüllen.

1. Gültigkeitsbereich

Bauliche Anlagen in der Erhaltungslast des Landes und der Stadtgemeinde Bremen, die nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 BremLBO nicht im Anwendungsbereich der Bremischen Landesbauordnung liegen und für die nach § 8 Abs. 2 des Bremischen Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung und zur Änderung anderer Gesetze Barrierefreiheit gefordert wird, sind nach Maßgabe dieser Richtlinie barrierefrei zu gestalten, so weit dem nicht andere Rechtsbelange entgegenstehen. Dieses gilt für Neubauten und Umbauten, für die eine Neuplanung und eine Befassung der Träger öffentlicher Belange erforderlich sind. Die Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit beschränkt sich im Geltungsbereich dieser Richtlinie auf die Anlagen- und Gebäudeteile, die nach ihrer Bestimmung der Öffentlichkeit zugänglich sind. Auch ohne eine gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit sollen bei Erhaltungs- und Pflegemaßnahmen bestehende Barrieren nach Möglichkeit und nach Maßgabe dieser Richtlinie beseitigt oder entschärft werden. Leitungsträger und Konzessionäre, die zur Herstellung und Erhaltung ihrer Einrichtungen auf öffentlichem Grund in bauliche Anlagen des Landes und der Stadtgemeinde Bremen eingreifen, sind zu verpflichten, die Wiederherstellung dieser Anlagen nach der Maßgabe dieser Richtlinie vorzunehmen, so weit ihnen daraus keine Mehraufwendungen entstehen.

1.1 Ausnahmeregelungen zum Anwendungsbereich

Für Umbauten von Bauwerken im Bestand ist die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nach dieser Richtlinie nicht immer möglich bzw. nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand realisierbar. Dieses kann insbesondere Aufzüge, Rampen, Treppenanlagen, Fußgängerunterführungen und Fußgängerbrücken

betreffen. In diesen Fällen sind die baulichen Eigenschaften der Barrierefreiheit mit dem Umbau so weit vertretbar herzustellen und zuzüglich ist eine angemessene Alternative für eine vollständig barrierefreie Ersatzwegeverbindung anzubieten. Aufzüge sind aufgrund der hohen Herstellungs- und Betriebskosten nur in solchen Bereichen vorzusehen, die nicht nur gelegentlich von Fußgängern aufgesucht werden, wenn die Barrierefreiheit weder mit anderen Mitteln hergestellt noch eine angemessene, barrierefreie Ersatzwegeverbindung angeboten werden kann.

1.2 Beteiligungen bei der Vorhabenplanung

Träger von Vorhaben nach Nr. 1 Satz 2 haben bei der Vorhabenplanung regelmäßig den Landesbehindertenbeauftragten als einen Träger öffentlicher Belange zu beteiligen. Dementsprechend hat der jeweils zuständige Träger der Straßenbaulast den Landesbehindertenbeauftragten auch bei Vorhaben der Leitungsträger und Konzessionäre zu beteiligen, wenn davon Behindertenbelange betroffen sein könnten. Eine Beteiligung der nach § 12 Abs. 4 des Bremischen Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung und anderer Gesetze (BremBGG) anerkannten Verbände zu diesen Vorhaben erfolgt mittelbar durch den Landesbehindertenbeauftragten.

2. Allgemeine Anforderungen an die Barrierefreiheit

Verkehrsflächen und Verkehrsbauwerke für Fußgänger können als barrierefrei angesehen werden, wenn sie mit Ausnahme auf eine Resthöhe von ca. 3 cm abgesenkter Bordsteine in Querungsanlagen schwellenlos sind und die nachstehend aufgeführten, technischen Eigenschaften besitzen.[1] Blinden und sehbehinderten Personen sollen durchgängig geeignete Orientierungsmöglichkeiten gegeben werden, damit sie in angemessener Weise, ohne sich in Gefahr zu begeben, diese Anlagen selbstständig nutzen können.

Blinde und sehbehinderte Personen orientieren sich im öffentlichen Verkehrsraum neben den Geräuschen des Verkehrs im Allgemeinen an Hochborden (äußere Leitlinie), Grundstückseinfriedungen bzw. Gebäudefluchten (innere Leitlinie), den Signalgebern von Lichtsignalanlagen für Fußgänger und taktilen Bodenelementen. Die für blinde Fußgänger relevanten Signalgeber an Lichtsignalanlagen unterteilen sich in akustische Signale, haptische Signale in Form von Freigabevibratoren und Anforderungstastern mit in der Laufrichtung ausgerichteten, taktilen Richtungspfeilen. Taktile Bodenelemente sind mit unterschiedlichen Funktionen belegt, die blinden und sehbehinderten Personen eine eindeutige und sichere Orientierung bieten sollen. Es ist daher besonders darauf zu achten, dass taktile Bodenelemente möglichst einheitlich gestaltet werden.

Zu den taktilen Bodenelementen zählen Trennstreifen, Auffangstreifen, Aufmerksamkeitsfelder und Blindenleitstreifen. Mit Trennstreifen werden die

Grenzlinien aneinander niveaugleich anliegender, funktional unterschiedlicher Verkehrsflächen gekennzeichnet. Mit einem Auffangstreifen auf einem Gehweg wird dem Fußgänger eine Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs angezeigt. Er mündet stets in einen Blindenleitstreifen, der sehbehinderte Personen auf den vordersten Einstieg des öffentlichen Verkehrsmittels hinführt.
Taktile Aufmerksamkeitsfelder können folgende Funktionen haben:

– Blinden und Sehbehinderten die Überquerung eines Gefahrenbereiches anzeigen,

– eine Hochpflasterung im Einmündungsbereich einer Nebenstraße anzeigen,

– einen Abzweig eines Blindenleitstreifens markieren oder

– vor dem vordersten Einstieg einer ÖPNV-Haltestelle den Wartebereich markieren (s. Kapitel 9).

Blindenleitstreifen dienen der zielorientierten Führung von Fußgängern.
Alle taktilen Bodenelemente sind von Einbauten (Maste, Schilder, Werbetafeln, etc.) freizuhalten. Hiervon können Maste ausgenommen sein, die Bedienvorrichtungen für Lichtsignalanlagen für Fußgänger tragen. Bei Schachtdeckeln und sonstigen Unterflureinrichtungen sollten diese nach Möglichkeit außerhalb taktiler Bodenelemente gelegt werden oder mit zu den taktilen Bodenelementen ähnlich strukturierten Abdeckungen versehen sein. Bei der Planung ist auch darauf zu achten, dass taktile Bodenelemente nach Möglichkeit nicht durch mobile Gegenstände verstellt oder zugeparkt werden können.
Taktile Trennstreifen von mindestens 30 cm Breite, die in der Regel aus Kleinpflaster mit bruchrauer Oberfläche bestehen, sind durchgängig zur Abgrenzung von Radwegen zu anliegenden, niveaugleichen Gehwegbereichen vorzusehen. Dieses gilt auch für Geh- und Radwege auf Hochpflasterungen einer Straßeneinmündung oder auf Fahrbahnteilern. Die Mindestbreite des taktilen Trennstreifens erhöht sich in einem Teilabschnitt einer Nebenanlage auf 50 cm, wenn die Breite des angrenzenden Gehweges einschließlich des Trennstreifens durchgängig mindestens 2,25 m beträgt. Der taktile Trennstreifen ist ein integrierter Bestandteil der Nebenanlage. Ein Fugenverguss darf zur Erhaltung der Taktilität des Trennstreifens nicht oberflächenbündig ausgeführt werden, so dass neben der rauen Oberfläche des Pflasters auch die Fugen noch ertastet werden können.
Taktile Aufmerksamkeitsfelder sind vor Gefahrenbereichen vorzusehen. Als Gefahrenbereiche sind insbesondere alle Übergänge von Gehwegbereichen auf Straßen bzw. von Gehwegbereichen auf Gleiszonen im Zuge angelegter Fußgängerfurten/Querungsstellen anzusehen. Dieses betrifft auch Gehwegbereiche auf Fahrbahnteilern. Sie bestehen aus mindestens 25 cm tiefen und mindestens in

der Breite der Furt angelegten Streifen mit Noppenstruktur. Sie grenzen unmittelbar an den Gefahrenbereich (z.B. auf 3 cm Resthöhe abgesenkter Bordstein). Gefahrenbereiche stellen auch die Überquerungen von an die Gehwegbereiche niveaugleich anliegenden Radwegen dar. Dort erfüllen taktile Trennstreifen gleichzeitig auch die Funktion taktiler Aufmerksamkeitsfelder.
Bei niveaugleichen Hochpflasterungen in Einmündungsbereichen von Nebenstraßen sind im Gehweg der Hauptstraße beiderseits der Einmündung und mindestens über die gesamte Gehwegbreite taktile Aufmerksamkeitsfelder quer zur Gehrichtung anzulegen. Diese Aufmerksamkeitsfelder sind mindestens 60 cm tief und weisen den sehbehinderten Fußgänger einerseits auf kreuzende Verkehre hin, andererseits ermöglichen sie vielen blinden Passanten die Orientierung, weil diese oft Nebenstraßen abzählen, um zu einer bestimmten Adresse zu gelangen.[2]
Die Aufmerksamkeitsfelder auf einer Mittelinsel/Fahrbahnteiler sind mit Blindenleitstreifen zu verbinden. Aufmerksamkeitsfelder, die einen Abzweig eines Blindenleitstreifens markieren, bestehen aus nach DIN 32984 kontrastreich gestalteten Rillenplatten und haben eine Kantenlänge von mindestens je 60 cm. Endet ein Arm des verzweigten Blindenleitstreifens in dem Aufmerksamkeitsfeld, sind die Rillen des Aufmerksamkeitsfeldes in der Laufrichtung dieses Armes auszulegen. Das Aufmerksamkeitsfeld liegt unmittelbar am durchlaufenden Blindenleitstreifen an.
Blindenleitstreifen führen insbesondere Personen, die sich eines Taststockes bedienen oder deren Restsehvermögen stark eingeschränkt ist. Sie bestehen aus mindestens 30 cm breiten, nach DIN 32984 in der Regel in weiß gestalteten Rillenplatten, deren Rillen in die Führungsrichtung des Streifens weisen. Die Stege der Rillen sind im Querschnitt als Wellen- oder Trapezprofil angelegt. Die Breite der Rillen an der Plattenoberfläche beträgt mindestens 20 mm (gemessen zwischen den Wellenspitzen bzw. den oberen Kanten der Stege), die Höhe der Stege beträgt mindestens 3 mm.[3] Durch die kontrastreiche, in der Regel weiße Farbgebung können sich auch Personen mit Sehvermögen an diesen Leitstreifen orientieren. In Kreuzungsbereichen mit Straßen werden Blindenleitstreifen unterbrochen. Sie enden vor diesen, besonders für blinde Fußgänger gefahrträchtigen Verkehrsflächen in einem Aufmerksamkeitsfeld. In notwendigen Kreuzungsbereichen mit Radwegen werden Blindenleitstreifen hingegen nicht unterbrochen.
Besondere Gefahrenbereiche können auch Querungen von Gleisanlagen an Verkehrsknotenpunkten darstellen, weil dort insbesondere sehbehinderten Fußgängern eine Orientierung an den Verkehrsgeräuschen oftmals nicht mehr möglich ist, Sichtbeziehungen zwischen Fahrzeugführern und Fußgängern eingeschränkt sein können und die Fahrtrichtung von schienengebundenen Fahrzeugen von Fußgängern falsch eingeschätzt werden kann. Für solche besonderen Gefahrenbereiche sind eigene Konzepte zu entwickeln, wie diesen Gefährdungen begegnet werden kann. Gleisanlagen in gemischten Verkehrsflächen

ohne eigenen Gleiskörper sind in einem entsprechenden Sicherheitsabstand beidseitig durch taktil gestaltete Trennstreifen einzufassen.

3. Gehwege

Die Mindestbreite von Gehwegen beträgt 1,75 m. Sie darf nur unterschritten werden, wenn dieses aufgrund vorhandener Bebauung, bestehender Grundstücksgrenzen und zwingender Anforderungen an die Querschnittsgestaltung von Straßen und anderen Verkehrswegen unumgänglich ist. Die Längsneigung von Gehwegen sollte 6 % nur in Ausnahmefällen überschreiten, wenn dieses aufgrund besonders schwieriger topographischer Verhältnisse oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu behebender Zwangspunkte erforderlich wird.
Das Quergefälle von Gehwegen darf 2,5 % nur überschreiten, wenn sich dieses aufgrund vorhandener Zwangspunkte nicht vermeiden lässt. Auf eine Absenkung des Gehweges in querenden Grundstückszufahrten ist nach Möglichkeit zu verzichten. Wenn auf eine solche Gehwegabsenkung nicht verzichtet werden kann, darf das maximale Gefälle des Gehweges in den Übergangsbereichen zur abgesenkten Grundstückszufahrt 6 % nicht überschreiten.
Bei einer Gehweg kreuzenden Grundstückszufahrt von mehr als 6 Meter Breite sind die unterbrochene Flucht der Gebäude bzw. der Einfriedungen (innere Leitlinie) und ein niveaugleich angelegter Übergangsbereich zwischen Gehwegbereich und angrenzender Straße (äußere Leitlinie) mit jeweils einem taktilen Leitstreifen von mindestens 30 cm Breite zu schließen, wenn die Führungsfunktion für blinde Fußgänger nicht anderweitig (z.B. durch einen mindestens 3 cm hohen Absatz) erreicht werden kann. Hierfür eignet sich z.B. Natursteingroßpflaster mit einer uneben strukturierten, taktil wahrnehmbaren Oberfläche.
Wenn die örtlichen Verhältnisse es zulassen, sollten bei längeren Steigungen von mehr als 4 % in regelmäßigen Abständen Sitzmöglichkeiten vorgesehen werden.
Ablaufrinnen und zu querende Entwässerungsmulden sollen so gestaltet sein, dass sie mit dem Rollstuhl leicht und ohne Kippgefahr überquert werden können.
Für die Gehwegflächen ist ein rutschhemmendes, ebenes, fugenarmes und erschütterungsarm befahrbares Oberflächenmaterial zu verwenden, dass auch bei ungünstiger Witterung gefahrlos begangen und befahren werden kann.
Die Verwendung einer Kombination unterschiedlicher Pflastermaterialien und Plattenbeläge in einer Gehwegfläche (gemischter Verband) ist zulässig, wenn jede dieser Materialien die oben genannten Anforderungen erfüllt und dadurch die Funktion taktiler Bodenelemente nicht beeinträchtigt wird. Eine Verwendung von Kleinpflaster in Randbereichen von Gehwegflächen ist zulässig, wenn dafür ausschließlich Pflastersteine mit glatter Oberfläche verwendet werden. Die Fugen solcher Kleinpflasterflächen sind vollständig und oberflächenbündig zu vergießen, um

eine Verwechslung mit taktilen Trennstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern zu vermeiden.
An Gehwegen niveaugleich anliegende, befestigte Radwege sollen in der Regel nur mit rotem Pflastermaterial oder in Asphaltbauweise angelegt werden, damit diese für Fußgänger gut erkennbar sind. Für den anliegenden Gehweg ist ein dazu farblich kontrastierendes Pflastermaterial (z.B. graue Betonplatten) zu wählen.
Freie Stufen sind in einem Gehweg nur zulässig, wenn es parallel dazu eine angemessene, schwellenfreie Wegeverbindung gibt. Die Trittstufen müssen eine mindestens 4 cm breite, nicht mehr als 2 cm von der Trittstufenkante abgerückte, dauerhafte und deutlich kontrastierende Farbmarkierung aufweisen. Bei handelsüblichen Gehwegbelägen aus hellgrauem Beton sollte diese vorzugsweise weiß sein, bei helleren Belägen dagegen vorzugsweise schwarz, um einen entsprechenden Hell-/Dunkelkontrast zu erzielen.

4. Querungsanlagen

Überquerungsstellen sind für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlich zu gestalten. Fußgängerüberwegungen und Furten sind nach Möglichkeit rechtwinklig zur Fahrbahn anzuordnen. Kann aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine rechtwinklige Querung nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand hergestellt werden bzw. ändert sich in einer Fußgängerüberwegung die Laufrichtung, sind ausreichende bauliche Vorkehrungen dafür zu treffen, dass sehbehinderten und blinden Fußgängern die Laufrichtung sicher vorgegeben wird.
Die in der Fußgängerüberwegung zu querenden Bordsteine sind für Blinde taktil erfassbar auszubilden und müssen von Rollstuhlfahrern ohne fremde Hilfe überwunden werden können. Die Bordsteine in einer Fußgängerüberwegung sind dazu auf eine Resthöhe von ca. 3 cm abzusenken. Um die Überfahrbarkeit mit Rollstühlen und Rollatoren zu erleichtern, dürfen in einer solchen Absenkung nur Bordsteine mit einer ausgerundeten Kante eingebaut werden.
Auf die Ausrüstung einer Querungsanlage mit einer Lichtsignalanlage für Fußgänger kann nach Maßgabe der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) verzichtet werden, wenn die zu querende Straße nur ein geringes Verkehrsaufkommen aufweist.
Gehwege auf Fahrbahnteilern und Verkehrsinseln sind beidseitig mit mindestens 6 cm hohen Hochborden einzufassen, die die Laufrichtung vorgeben. Einfassungen können abgeflacht hergestellt werden bzw. auf sie kann ganz verzichtet werden, wenn sich an diese Gehwegsflächen ein Haltestellenbereich bzw. ein Radweg angrenzend anschließt. Die Breite der Aufstellfläche auf Fahrbahnteilern und Verkehrsinseln beträgt mindestens 2,0 m. Die Tiefe der Aufstellfläche sollte mindestens 2,0 m sein und darf auch in Ausnahmefällen 1,20 m nicht unterschreiten,

um beispielsweise für einen Rollstuhlfahrer mit einer Begleitperson bzw. Eltern mit Kinderwagen einen sicheren Aufenthalt auf der Aufstellfläche zu gewährleisten.
An die Beläge von Fußgängerüberwegungen auch im Bereich der Fahrbahnen werden die gleichen Anforderungen wie für Gehwege gestellt.
Z-Übergänge an Gleisanlagen dürfen dann eingerichtet werden, wenn sie unbedingt erforderlich werden und unter Abwägung aller verkehrstechnischen Belange nicht durch einen Übergang mit gerader bzw. rechtwinklig abgelenkter Wegführung mit entsprechender Signalisierung ersetzt werden können. Sie sind nach Maßgabe der anliegenden Richtzeichnung zu gestalten.

5. Plätze

Plätze stellen insbesondere für die Orientierung blinder und sehbehinderter Fußgänger oft eine hohe Herausforderung dar, weil ihnen dort die sonst gegebenen Orientierungsmerkmale (Gebäudeflucht, Bordsteinkante, etc.) meist fehlen und sie dort unvermittelt auf gefährdende Hindernisse treffen können. Aus diesem Grund sind auf größeren, vielschichtig strukturierten Plätzen die Hauptwegebeziehungen festzulegen und diese mit geeigneten, taktilen Leiteinrichtungen zu versehen. Dabei müssen auch die Nutzung und die Sondernutzungen des Platzes entsprechend mitberücksichtigt werden.
Neben der Verwendung in Haltestellenbereichen und in Querungsanlagen sind Blindenleitstreifen ggf. in Kombination mit Aufmerksamkeitsfeldern und Auffangstreifen auch auf Plätzen zur Markierung komplexer Hauptwegebeziehungen vorzusehen, wenn die Orientierung auf diesen Hauptwegebeziehungen nicht durch andere Elemente in vergleichbarer Weise erreicht werden kann.
An den Belag in Gehwegbereichen auf Plätzen werden grundsätzlich die gleichen Anforderungen wie an die Beläge von Gehwegen gestellt. Fachgerecht verlegtes, glattes und nahezu ebenes Granitkleinpflaster erfüllt z.B. diese Voraussetzungen noch, handelsübliches Natursteingroßpflaster mit gewölbter Oberfläche hingegen nicht. Erfüllt das für die Platzbefestigung gewählte Pflastermaterial die Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht, so müssen zumindest die Hauptwegebeziehungen in ausreichender Breite mit Belägen, die den Anforderungen an Barrierefreiheit entsprechen, versehen werden.
In Ausnahmefällen, in denen aus Gründen der Stadtgestaltung Oberflächenbeläge verwendet werden, die keinen ausreichenden Kontrast zu taktil wahrnehmbaren Bodenelementen zulassen, können diese Bodenelemente entweder beidseitig von mindestens jeweils 30 cm breiten, ebenen und fugenarmen Plattenbelägen eingerahmt werden oder es kann an Stelle von taktil wahrnehmbaren Bodenelementen auf einen mindestens 90 cm breiten Leitstreifen fugenarmen Belagmaterials mit ebener Oberfläche ausgewichen werden, das die Anforderungen an Gehwegbeläge erfüllt.

6. Haltestellenbereiche des Öffentlichen Personennahverkehrs

Haltestellenbereiche sollen grundsätzlich so gestaltet sein, dass auch mobilitätseingeschränkten Personen der Einstieg in das öffentliche Verkehrsmittel ermöglicht wird.[4]

Jede ÖPNV-Haltestelle erhält auf dem anliegenden Gehweg einen taktilen Auffangstreifen, der sehbehinderte und blinde Fußgänger auf das Blindenleitsystem der Haltestelle zuführt. Der taktile Auffangstreifen hat die Funktion, blinden und sehbehinderten Fußgängern das Vorhandensein einer Haltestelle des ÖPNV zu signalisieren. Er wird quer zur Laufrichtung eines Gehweges bzw. auf Plätzen quer zur Hauptwegebeziehung verlegt, nimmt mittig den Blindenleitstreifen auf und besteht im Übrigen bei einer Gesamtmindesttiefe von 90 cm aus Noppenplatten, die eine, auch durch Schuhsohlen noch deutlich spürbare, erhabene Struktur aufweisen. Der taktile Auffangstreifen führt gezielt auf den vordersten Einstieg der ÖPNV-Haltestelle hin. Wenn es sich um eine in Mittellage befindliche ÖPNV-Haltestelle handelt, wird er in geradliniger Verlängerung der Fußgängerfurt verlegt, die diese Haltestelle erschließt. Jede Haltestelle erhält dann jeweils nur einen Auffangstreifen, selbst wenn mehrere Fußgängerfurten die Haltestelle erschließen sollten.

Der Blindenleitstreifen im Haltestellenbereich besteht aus mindestens 30 cm breiten, nach DIN 32984 kontrastreich gestalteten Rillenplatten, die im Abstand von mindestens 60 cm und parallel zur Bordsteinkante des Haltestellenbereiches verlegt werden. An das Material der Blindenleitstreifen im Haltestellenbereich werden die gleichen Anforderungen wie an das Material von Blindenleitstreifen in Gehwegbereichen (s. Kapitel 2) gestellt. Wenn der Blindenleitstreifen im Haltestellenbereich nicht an einen weiteren Blindenleitstreifen in einer Querungsfurt angeschlossen ist, endet er in Fahrtrichtung vorne in dem Aufmerksamkeitsfeld etwa in Höhe des vordersten Einstiegs und in Fahrtrichtung hinten etwa in Höhe des hintersten Fahrzeugeinstieges. Der Auffangstreifen führt in diesem Fall geradlinig auf das Aufmerksamkeitsfeld am vordersten Einstieg zu.

Jeder Blindenleitstreifen im Haltestellenbereich erhält nur ein Aufmerksamkeitsfeld, das den vordersten Einstieg markiert. Aufmerksamkeitsfelder zur Markierung von Einstiegsbereichen sind quadratisch, haben eine Kantenlänge von mindestens 90 cm und bestehen in der Regel aus dem gleichen Material wie der Blindenleitstreifen. Ihr Sicherheitsabstand zur Kante des Haltestellenbereichs entspricht dem Sicherheitsabstand des Blindenleitstreifens.

7. Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen für Fußgänger sind mit einem akustischen Auffindsignal, einem akustischem Grünphasensignal nach DIN 32981 und mit einem in ca. 85 cm Höhe angebrachten haptischen Signalgeber mit Vibrator auszurüsten. Der taktil gestaltete Anforderungstaster des Signalgebers befindet sich an der Unterseite des

Signalgebergerätes und trägt einen erhabenen Richtungspfeil, der in der Gehrichtung zur Überquerung der Straße ausgerichtet sein muss. Begründete Ausnahmen hiervon sind insbesondere zulässig für Lichtsignalanlagen an Straßenkreuzungen mit geringem Verkehrsaufkommen und wenn akustische Signale an einer Lichtsignalanlage zu einer unangemessenen Beeinträchtigung von Anliegern führen würden. Die Planung, die Einrichtung und der Betrieb von Lichtsignalanlagen für Fußgänger erfolgt im Übrigen nach den jeweils gültigen Regelwerken (zurzeit insbesondere die Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA 1992), die DIN VDE 0832-100 Straßenverkehrs Signalanlagen und die DIN 32981).
Um zu vermeiden, dass insbesondere sehbehinderte Fußgänger unbeabsichtigt auf angrenzende Radwegfurten gelangen, sind die Standorte von Masten für Lichtsignalanlagen für Fußgänger nach Möglichkeit von dem Trennstreifen zwischen Rad- und Gehweg um mindestens 20 cm abgerückt in die Fußgängerfurt zu legen.
Lichtsignalanlagen für Fußgänger stehen oft an sehr komplex gestalteten Knotenpunkten. Insbesondere wenn an einer Fußgängerfurt auch noch ein Radweg angrenzt, kann es für einen sehbehinderten Fußgänger wichtig sein zu erfahren, ob sich der Fußweg rechts oder links vom Ampelmast befindet. Es wird daher empfohlen, am Anforderungstaster eine entsprechende zusätzliche Kennzeichnung zur Lage der Fußgängerfurt vorzunehmen.

8. Rampen

Eine Rampe im Sinne dieser Richtlinie ist ein Bauwerk, das eine Treppe ersetzt oder zuzüglich zu einer Treppe errichtet wird, um einen stufenlosen Zugang zwischen zwei unterschiedlich hohen Ebenen herzustellen. Da ein Teil der mobilitätseingeschränkten Fußgänger eine Treppe besser und sicherer nutzen kann als eine Rampe, sollte nach Möglichkeit neben jeder Rampe auch noch eine Treppe vorgesehen werden.
Die max. Längsneigung einer Rampe beträgt 6 %. In Ausnahmefällen kann eine Rampe eine höhere Längsneigung haben, wenn die zulässige Längsneigung von 6 % insbesondere aufgrund schwieriger topographischer Verhältnisse nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand hergestellt werden könnte. Die Ausbildung einer Querneigung ist unzulässig.
Die maximale Länge einzelner Rampenläufe ist auf 6 m zu begrenzen. Zwischen zwei Rampenläufen ist ein Podest vorzusehen, das mindestens 1,50 m tief sein muss und maximal 1,5 % Längsneigung aufweisen darf. Auf Podesten ist ein geringes Quergefälle von maximal 1,5 % zulässig, wenn dieses zur Entwässerung erforderlich wird. Ist der Verlauf einer Rampe nicht gradlinig und sind auf der gesamten Länge in beiden Richtungen durchgehende Sichtbeziehungen für Rollstuhlfahrer nicht gegeben, sind mindestens die erforderlichen Zwischenpodeste auf eine nutzbare Breite von 1,8 m auszulegen.

Eine Rampe muss beidseitig mit mindestens 10 cm hohen Radabweisern ausgestattet sein. Die Anfahrkante des Radabweisers fluchtet mit der Vorderkante des Handlaufes bzw. steht leicht zur Rampenfläche vor, um ein versehentliches Unterfahren des Handlaufes zu verhindern.
Rampen von mehr als 6 m Gesamtlänge müssen auf beiden Seiten mit in etwa 85 cm Höhe (Achsmaß) angebrachten Handläufen versehen sein. Bei kürzeren Rampen ist ein Handlauf ausreichend. Die Handläufe haben einen kreisrunden oder ovalen Querschnitt von 3,0 cm bis 4,5 cm Durchmesser. Die Handlaufhalter sind an der Unterseite des Handlaufes so zu befestigen, dass der Benutzer in Höhe eines Handlaufhalters nicht umgreifen muss. Äußere Handläufe müssen vor ihren Enden am Anfang und am Ende der Rampe noch ein jeweils mindestens 30 cm langes, waagerecht verlaufendes Handlaufstück aufweisen.
Die Mindestbreite einer Rampe zwischen den beiden Radabweisern beträgt 1,20 m. Die Rampenbreite soll mindestens 1,8 m betragen, wenn es sich um eine Rampe mit einer Abwicklung von mehr als 21 m handelt oder diese in einer vielbegangenen Wegebeziehung liegt. Am Anfang und am Ende einer Rampe sind mindestens 1,5 m x 1,5 m große Bewegungsflächen vorzusehen.
Im gradlinigen Verlauf unterhalb einer Rampe darf keine Treppe vorgesehen werden. Dieses gilt auch dann, wenn sich unterhalb der Rampe zunächst ein Zwischenpodest anschließt.
Die Übergänge einer Rampe zu den angrenzenden Verkehrsflächen sind so zu gestalten, dass keine Kippgefahr für Rollstühle entstehen kann. Rampen sind einschließlich der angrenzenden Bewegungsflächen von allen Einbauten freizuhalten. Die Anforderungen an die Beläge von Rampen entsprechen denen von Gehwegen.

9. Treppen

Wegeverbindungen, die nur über Treppen begangen werden können, sind nicht als barrierefrei anzusehen. Gleichwohl werden auch an Treppen besondere Anforderungen gestellt, um sie für einen möglichst großen Personenkreis nutzbar und sicher zu gestalten.
Für Treppen ist ein Steigungsverhältnis von 14,5/34 cm anzustreben, wobei im Regelfall ein Steigungsverhältnis von 16/31 cm als Grenzwert anzusehen ist. Stufenunterschneidungen sind unzulässig. Nach maximal 18 Stufen sind Zwischenpodeste mit einer Mindesttiefe von 1,5 m vorzusehen. Gradlinige Treppenläufe sind ungradlinigen vorzuziehen. Die Stufentiefe an der Treppeninnenseite (Treppenauge) beträgt mindestens 12 cm.
Die Mindestbreite von Treppen sollte 1,5 m nur in besonderen Ausnahmefällen unterschreiten. Die Unterseite von Treppen ist zur Verhinderung schwerer Kopfverletzungen von sehbehinderten Fußgängern mindestens bis zu einer Höhe von 2,3 m baulich vollständig zu schließen.

An die Handläufe von Treppen werden die gleichen Anforderungen wie an die Handläufe von Rampen gestellt. Der Handlauf soll in etwa 85 cm (Achsmaß) über Mitte der Trittstufe montiert werden. Befinden sich auf der Treppe Führungsschienen für Fahrräder und/oder Kinderwagen, so sind diese am Rand der Treppe zu verlegen und zur inneren Schiene ein weiterer Mittelhandlauf vorzusehen.
Alle Trittstufen sind mit einer mindestens 4 cm breiten Kontrastmarkierung zu versehen, die nicht weiter als 2 cm von der Vorderkante der Trittstufe abgerückt sein darf. Zur Farbgebung der Kontrastmarkierung gelten die gleichen Vorgaben wie für freie Stufen in einem Gehweg (s. Kapitel 3).

10. Absperrvorrichtungen

Unverzichtbare Absperrvorrichtungen auf Gehwegen und Plätzen wie z.B. Poller zur Absperrung gegen unbefugtes Parken sind zum Untergrund farblich abgesetzt und deutlich kontrastierend zu gestalten. Hiervon kann nur in begründeten Einzelfällen abgewichen werden, insbesondere dann, wenn nicht für Fußgänger bestimmte Verkehrsflächen voneinander abgegrenzt werden.
Umlaufschranken müssen, um von Rollstuhlfahrern noch passiert werden zu können, eine Mindestöffnungsbreite von 90 cm und eine mindestens 1,3 m breite Bewegungsfläche zwischen den Schrankenteilern aufweisen. In 10 – 15 cm Höhe ist an jedem Schrankenteiler eine Tastleiste anzubringen, die Fußgängern mit Taststock als Orientierung dient. In dem Wegeabschnitt von 1,5 m vor bis 1,5 m hinter einer Umlaufschranke darf die Längsneigung des Weges maximal nur 1,5 % betragen. Dieser Abschnitt ist als Gehweg befestigt anzulegen. Die Verwendung einer wassergebundenen Decke ist dort nicht zulässig.

11. Behindertenparkplätze und Taxistände

Im öffentlichen Verkehrsraum sind nicht an individuelle Benutzer gebundene Behindertenparkplätze in angemessener Anzahl vorzusehen, wenn diese nicht anderweitig und ortsnah (z.B. in Parkhäusern) zur Verfügung gestellt werden können. In der Regel sind dieses mindestens 1 bis 2 Parkplätze in der Nähe aller öffentlichen Einrichtungen, Stadtteilzentren, Kliniken und Ärztehäuser, etc.
Behindertenparkplätze sollen vorzugsweise in 3,5 m Breite und in einer Anordnung angelegt werden, dass Personen weder von der Fahrer- noch von der Beifahrerseite aus auf die Fahrbahn aussteigen müssen. Es ist zu gewährleisten, dass in jedem Fall in angemessener Entfernung ein barrierefreier Zugang zu anliegenden Gehwegen geschaffen wird. Gegebenenfalls sind für diesen Zugang geeignete Vorkehrungen gegen unbefugtes Zuparken zu treffen.
Um behinderten und älteren Fahrgästen den Einstieg in ein Taxi zu erleichtern, sind an Taxistände auf der Beifahrerseite angrenzende Nebenanlagen und Verkehrsflächen so zu gestalten, dass mindestens im Aufstellbereich des vordersten

Taxis das Niveau der Bewegungsflächen für Fahrgäste auf diesen Anlagen so weit angeglichen wird, dass dieses von der Höhe der Aufstellfläche für das Taxi um nicht mehr als 3 cm abweicht.

12. Grünanlagen

Grundsätzlich sind Grünanlagen baulich barrierefrei herzustellen. Soweit daraus Konflikte mit anderen Gestaltungsanforderungen entstehen, sind unter Beteiligung der Behindertenverbände und/oder des Landesbehindertenbeauftragten Kompromisslösungen zu suchen.
Längs- und Querneigungen von Wegen sind in Anlehnung an die DIN 18024-1 herzustellen. Jede Grünanlage sollte über mindestens zwei barrierefreie Zugänge verfügen, die die Hauptwegebeziehung unterstützen. Wegebefestigungen sollen so hergestellt und unterhalten werden, dass sie erschütterungsarm für Rollstuhlfahrer befahrbar sind. Häufig benutzte Hauptwegeverbindungen sollen mindestens 2 Meter breit sein und so befestigt werden, dass sie auch mit leichten Kraftfahrzeugen befahrbar sind. Im Übrigen gelten hinsichtlich der baulichen Barrierefreiheit die gleichen Anforderungen wie an Straßen begleitende Gehwege und die sonstigen Verkehrsanlagen. Die Herstellung und Sanierung wassergebundener Decken in Grünanlagen entspricht diesen Anforderungen wenn bei der Planung und Ausführung der Stand der Technik eingehalten wird.
Sitzmöglichkeiten sind in ausreichender Zahl und angemessener Verteilung anzubieten. Abfallbehälter sind so aufzustellen, dass sie für sehbehinderte Menschen kein unvermitteltes Hindernis darstellen. Sofern in einer Grünanlage öffentliche Toiletten vorgesehen sind, ist mindestens eine dieser Anlagen nach DIN 18024-2 barrierefrei herzustellen und für eine entsprechende Hinweisbeschilderung zu sorgen.

13. Spielplätze

Für die Erreichbarkeit, Wegequalität, Möblierung und Ausstattung gelten die Festlegungen für Grünanlagen entsprechend. Abweichend davon reicht für Spielplätze in der Regel ein barrierefreier Zugang aus. Neben herkömmlichen Spielgeräten sollen anteilig auch solche Spielgeräte eingerichtet werden, die auch behinderten Kindern das Spielen ermöglichen. Spielgeräte, die für mobilitätseingeschränkte Kinder geeignet sind, müssen mit einem Rollstuhl erreicht werden können. Für Begleitpersonen sollen ausreichend Sitzmöglichkeiten vorhanden sein, von denen aus eine möglichst uneingeschränkte Sicht auf die Spielgeräte möglich sein muss.

14. Sportanlagen

Bei der Planung und Herstellung von Sportanlagen soll berücksichtigt werden, dass insgesamt über alle öffentlich zugänglichen Sportanlagen in einem angemessenen

Umfang auch ein entsprechendes Angebot für behinderte Sportler vorgesehen wird.
Die äußere Erschließung einer Sportstätte muss barrierefrei hergestellt werden. Dieses gilt im angemessenen Umfang auch für die innere Erschließung einer Sportanlage.
Wenn Sanitäranlagen erforderlich werden, sind für Sportler und Zuschauer auch den Anforderungen der Landesbauordnung entsprechende Sanitäranlagen in ausreichender Anzahl vorzusehen, die ggf. von beiden Personengruppen auch gemeinsam genutzt werden können. Eine entsprechende Hinweisbeschilderung ist vorzusehen. Zu den Sportanlagen im Sinne dieser Richtlinie zählen auch solche Anlagen, die üblicherweise nicht als Sportstätten im engeren Sinne gelten (z.B. öffentliche Freibäder, Skateboard- oder Mountainbike-Landschaften).
Wenn an Badeseen mit öffentlicher Nutzung Sanitäranlagen eingerichtet werden, muss auch mindestens jeweils eine Sanitäranlage gemäß Landesbauordnung barrierefrei hergestellt werden, für die auch eine entsprechende Hinweisbeschilderung vorzusehen ist.
Über die Mindestanforderungen anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften hinausgehend wird grundsätzlich empfohlen, in Umkleideanlagen eigene Bereiche einzurichten, in denen sich Sportler oder Badegäste auch von Begleitpersonen des jeweils anderen Geschlechtes beim An- und Auskleiden helfen lassen können.
Wassersportanlagen und Schiffsanleger an tidefreien Gewässern müssen barrierefrei erreichbar sein. An tideabhängigen Gewässern sollen diese Anlagen nach Möglichkeit weitestgehend barrierefrei hergestellt werden.

Anlagen (nichtamtliches Verzeichnis)

Weitere Informationen siehe rechte Spalte oben.

Fußnoten

1) Die Festlegung auf eine Kantenhöhe von 3 cm stellt einen Kompromiss zwischen den Anforderungen für blinde und sehbehinderte Personen einerseits und insbesondere Rollstuhlfahrer und Rollatornutzern andererseits dar, der für alle Personengruppen auch Nachteile beinhaltet. Andere technische Lösungen als Alternative zur 3 cm-Kante befinden sich zurzeit noch in der Entwicklung bzw. in Erprobung. Es ist daher vorgesehen, diese Festlegung entsprechend zu modifizieren, wenn gesicherte Erkenntnisse über bessere Lösungen vorliegen.

2) Vor einer endgültigen Festlegung der Materialeigenschaften für diese Art von Aufmerksamkeitsfeldern vor Hochpflasterungen sollen im Einvernehmen mit dem Landesbehindertenbeauftragten und den in Bremen anerkannten Verbänden zunächst noch verschiedene Ausführungen unter realen Bedingungen auf ihre Tauglichkeit getestet werden. Dieses können z.B. Rippenplatten, Noppenplatten oder Schuppenplatten sein.

3)

Nach den Erkenntnissen des Gemeinsamen Fachausschusses für Umwelt und Verkehr im Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. erfüllen Rillenplatten ihre Funktion je besser desto gröber ihre Rillenstruktur ausgeprägt ist. Da gröbere Oberflächenstrukturen jedoch auch zunehmend zu Beeinträchtigungen insbesondere von Rollstuhl- und Radfahrern, sowie Rollatornutzern führen können, bedarf es noch weiterer Erprobungen und Erkenntnisgewinne bis eine allen Anforderungen optimal gerecht werdende Rillenplatte ausgewählt werden kann. Die hier aufgeführte Detailspezifikation stellt nach heutigem Wissensstand eine Mindestanforderung dar, damit blinde Personen diese Strukturen überhaupt mit zufriedenstellendem Ergebnis nutzen können.

4) Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa prüft zur Zeit die baulichen Anforderungen für Haltestellenbereiche, mit denen an der Schnittstelle zu sehr unterschiedlichen, betriebenen Fahrzeugtypen das größtmögliche wirtschaftlich vertretbare Maß an Barrierefreiheit erreicht werden könnte. Es ist beabsichtigt, diese Richtlinie um die diesbezüglich konkretisierten baulichen Anforderungen zum gegeben Zeitpunkt zu ergänzen.