

Anlage: 7

Formblatt: **Checkliste – Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen**
 Planungsgrundlage ist die DIN 18024-1 Barrierefreies Bauen, Teil 1 Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze

Vorhaben: **Ausbau/ Umgestaltung Torstraße und Rannischer Platz - Teilobjekt Torstraße**

Prüfung Vorplanung durch 61 am 30.01.2012 Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am 30.01.2012
 Prüfung Entwurfsplanung durch 66 am..... Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am
 Prüfung Ausführungsplanung durch 66 am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am
 Bauabnahme durch 66 amKenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am

Nr.	Pkt. DIN	Forderungen der DIN 18024-1	Die Punkte sind:			
			nicht relevant	werden umgesetzt	nur eingeschränkt umgesetzt	werden nicht umgesetzt
01	4	Maße von Bewegungsflächen				
	4.1	Kopffreiraum von Bewegungsflächen $\geq 2,30$ m		wird realisiert		
	4.2	$b \geq 4,00$ m, $t \geq 2,50$ m als Verweilfläche auf Schutzinseln/Fahrbahnteilern von Hauptverkehrsstraßen	X			
	4.3	$b \geq 3,00$ m auf Gehwegen an Kindergärten, Schulen, Einkaufszentren, Pflegeeinrichtungen, Fußgängerüberwegen und Furten		wird im Eingangsbereich der Schule realisiert, ansonsten durchgängig $b \geq 2,5$ m		
	4.4	$b \geq 3,00$ m, $t \geq 2,00$ m als Verweilfläche auf Fußgängerüberwegen und Furten vor Erschließungsstraßen		wird realisiert		
	4.5	$b \geq 2,00$ m auf Gehwegen an Sammelstraßen		wird realisiert ($b \geq 2,5$ m)		
	4.6	$b \geq 1,50$ m, $t \geq 1,50$ m vor Haus- und Gebäudeeingängen u. a.		wird realisiert		
	4.7	$b \geq 1,50$ m auf Gehwegen, auf Hauptgehwegen, an Treppenanlagen		wird realisiert		
	4.8	$t \geq 1,50$ m neben Längsseite eines KFZ des Rollstuhlbenutzers auf Pkw-Stellplätzen	X			

Nr.	Pkt. DIN	Forderungen der DIN 18024-1	Die Punkte sind:			
			nicht relevant	werden umgesetzt	nur eingeschränkt umgesetzt	werden nicht umgesetzt
	4.9	$b \geq 1,30$ m zwischen Umlaufschranken	X			
	4.10	$b \geq 1,20$ m zwischen Radabweisern von Rampen, situationsbedingt auf Hauptgehwegen	X			
	4.11	$b \geq 0,90$ m auf Nebengehwegen, in Durchgängen z.B. an Kassen/ Kontrollen	X			
	4.12	$b \geq 2,50$ m tief entlang von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel		wird realisiert (b>=3,0m)		
	4.13	mind. 1,50 m x 1,50 m vor Fahrschachttüren, keine Überlagerung mit anderen Bewegungsflächen, nicht gegenüber abwärts führenden Treppen/ Rampen anordnen	X			
02	5	Maße von Begegnungsflächen für Rollstuhlbenutzer auf Gehwegen				
	5.1	Für Hauptgehwege: $b \geq 2,00$ m, $t \geq 2,50$ m in Sichtweite, Abstand ≤ 18 m Für Geh- und Nebengehwege: $b \geq 2,00$ m, $t \geq 2,50$ m in Sichtweite		wird realisiert (durchgängig $t \geq 2,5$ m)		
	5.2	$b \geq 1,80$ m, $t \geq 1,80$ m neben Baustellensicherungen in Sichtweite		In der Bauausführung		
03	6	Oberflächenbeschaffenheit von Bewegungs-/ Begegnungsflächen				
		Bei jeder Witterung leicht, erschütterungsarm und gefahrlos begeh- und befahrbar		wird realisiert		
04	7	Türen				
		$b \geq 0,90$ m, $h \geq 2,10$ m	X			
05	8	Fußgängerverkehrsflächen				
	8.1	Allgemeine Forderungen				
		anbaufreie Hauptverkehrsstreifen – Schutzstreifen $\geq 0,75$ m anordnen	X			

Nr.	Pkt. DIN	Forderungen der DIN 18024-1	Die Punkte sind:			
			nicht relevant	werden umgesetzt	nur eingeschränkt umgesetzt	werden nicht umgesetzt
		Bordauftritt ≥ 3 cm in Anlieger- und Sammelstraßen		wird realisiert		
		Geh-/Radwegtrennung bei niveaugleicher Lage mit $\geq 0,50$ m breitem Begrenzungsstreifen (taktil und optisch kontrastierend)	X			
		Muldentiefe $\leq 1/30$ der Breite	X			
	8.2	Längsfälle				
		≤ 3 % Längsgefälle		wird realisiert, evtl. wird der Wert am westlichen Bereich der Haltestelle geringfügig überschritten. Dies ist erst in der weiteren Planung prüfbar.		
		bei 3 - 6 % Verweilplätze mit ≤ 3 % in Abständen von max. 10,00 m	X			
		stärkere Längsgefälle – Angebot von Alternativen (geeignete Umgehung)	X			
	8.3	Quergefälle				
		bei Gehwegen ≤ 2 % ^{1.)}		Querneigung 2,5% wird durch den Behindertenverband akzeptiert		
		bei Grundstückszufahrten ≤ 6 %		wird realisiert		
	8.4	Richtungsänderungen taktil und optisch kontrastierend ausweisen		taktil über Plattenstreifen, optisch über Farbkontrast Bord/Fahrbahn		

Nr.	Pkt. DIN	Forderungen der DIN 18024-1	Die Punkte sind:			
			nicht relevant	werden umgesetzt	nur eingeschränkt umgesetzt	werden nicht umgesetzt
	8.5	Verkehrsberuhigter Straßenraum				
		Leitsystem taktil und optisch kontrastierend ausbilden, Leitsysteme nach DIN 32984	X			
06	9	Verweilplatz				
		in Bereichen z. B .von Gehwegen, Treppen, Rampenanlagen, sollten taktil und optisch kontrastierend ausgewiesene überdachte Verweilplätze verfügbar sein				nicht vorgesehen
07	10	Zugang, Fußgängerüberweg, Furt auf gleicher Ebene				
	10.1	abgesenkte Borde auf + 3 cm Auftritt, taktil und optisch kontrastierend kennzeichnen		wird realisiert		
	10.2	Überquerungsstellen –rechtwinklig zur Fahrbahn, uneingeschränktes Sichtfeld Kfz-Wartende Personen (Sichthindernisse im Sichtdreieck $h \leq 0,50$ m)		wird realisiert		
		Abdeckung von Entwässerungs- und Revisionsschächten nicht im Überquerungsbereich anordnen		Erst in weiteren Planungsphasen prüfbar.		
08	11	Straßenverkehrssignalanlage an Furten				
		Straßenverkehrssignalanlagen nach DIN 32981 und RILSA akustisch, optisch kontrastierend und taktil auffindbar und benutzbar anlegen		wird realisiert		
		Querungsgeschwindigkeit nicht mehr als $80 \text{ cm/s}^{2)}$			im Entwurf zu prüfen 2.)	
09	12	Zugang zu unterschiedlichen Ebenen (Treppe, Fahrtreppe, Fahrsteig, Rampe, Aufzug)				
	12.2	Treppe (die Forderungen der DIN 18024-1, Pkt. 12.2 sind zu prüfen)	X			
	12.3	Fahrtreppe (die Forderungen der DIN 18024-1, Pkt. 12.3 sind zu prüfen)	X			
	12.4	Fahrsteig (die Forderungen der DIN 18024-1, Pkt. 12.4 sind zu prüfen)	X			

Nr.	Pkt. DIN	Forderungen der DIN 18024-1	Die Punkte sind:			
			nicht relevant	werden umgesetzt	nur eingeschränkt umgesetzt	werden nicht umgesetzt
	12.5	Rampe, Steigung ≤ 6 %, ohne Quergefälle ausbilden		im Entwurf zu prüfen		
		Rampenlänge max. 6,00 m, dann Zwischenpodest mit Länge ab 1,50 m		wird realisiert		
		Rampe und Zwischenpodest mit 10 cm hohen Radabweisern versehen				an Haltestellenrampen nicht üblich 4.)
		Rampe und Zwischenpodest mit Handlauf in h = 85 cm nach DIN 18025-1				an Haltestellenrampen nicht üblich 4.)
		in Verlängerung einer Rampe keine abwärts führende Treppe	X			
12.6	Aufzug (die Forderungen der DIN 18024-1, Pkt. 12.6 sind zu prüfen)	X				
10	13	Öffentlich zugängliche Grünanlagen und Spielplatz	X			
11	14	Baustellensicherung		Wird in späterer Planungsphase betrachtet.		
12	15	Haltestelle öffentlicher Verkehrsmittel und Bahnsteig				
		Höhenunterschied und Abstand Fahrgastraum zu Bahnsteig nicht über 3 cm ^{3.)} , größere Unterschiede sind durch bauliche oder fahrzeugtechnische Maßnahmen an mind. einem Zugang auszugleichen			Kann nicht zu 100% gewährleistet werden 3.)	
		Einstiegsstellen sind taktil und optisch kontrastierend auszubilden		Wird realisiert		
		Witterungsschutz, auch für Rollstuhlfahrer, und Sitzgelegenheiten vorsehen		Wird realisiert		
		Bewegungsflächen an Haltestellen dürfen nicht von Radfahrwegen gequert werden		wird realisiert für die Wartefläche		
		an stark frequentierten, zentralen Bahnhöfen sind Sanitäreinrichtungen nach DIN 18024-2 vorzusehen	X			
13	16	Pkw-Stellplätze				

Nr.	Pkt. DIN	Forderungen der DIN 18024-1	Die Punkte sind:			
			nicht relevant	werden umgesetzt	nur eingeschränkt umgesetzt	werden nicht umgesetzt
		3 % aber mind. ein Stellplatz nach DIN 18025-1 behindertengerecht gestalten	X			
		Maße Bewegungsfläche nach 4.8, Borde nach 10.1	X			
		bei Längsparkplätzen mind. ein Pkw-Stellplatz l = 7,50 m, b = 2,50 m	X			
14	17	Öffentliche Fernsprechstellen und Notrufanlage	X			
15	18	Bedienungselement	X			
16	19	Ausstattung, Orientierung, Beschilderung und Beleuchtung				
		Bodenindikatoren nach DIN 32984		wird realisiert an Haltestellen und vor LSA		
		Ausstattung optisch kontrastierend wahrnehmbar und ohne Unterschneidung ausbilden		Wird in späterer Planungsphase betrachtet.		
		Hinweise optisch kontrastierend und taktil oder akustisch erkennbar		Wird in späterer Planungsphase betrachtet.		
		blendfreie Lesbarkeit mit Schriftzeichen guter Lesbarkeit		Wird in späterer Planungsphase betrachtet.		
		Beleuchtung blend- und schattenfrei, mit höherer Beleuchtungsstärke als nach DIN 5035-2 vorsehen			nur Umsetzung des Bestandes, im Entwurf zu prüfen 5.)	
17		Forderungen der DIN 32984 (Bodenindikatoren)		Wird in späterer Planungsphase betrachtet		
18		Forderungen der DIN 32975 (optische Kontraste)		Wird in späterer Planungsphase betrachtet		

1.) Die DIN konkurriert mit weiteren Vorschriften deren Umsetzung auch im Interesse einer sicheren Begehbarkeit notwendig ist, u. a. RAS-Ew mit der Forderung $\geq 2,0\%$ allgemein für Gehwegflächen und $\geq 3,0\%$ für gepflasterte Gehwegflächen. Die Forderung begründet sich zur Durchsetzung der Wasserabführung und Verminderung von Eisbildung.

2.) Nach der RILSA gibt es abweichende Forderungen. Es gilt 1,2 m/s als Regelwert. (1,0...1,5m/s). Es ist zu prüfen, welche Querungsgeschwindigkeit umsetzbar ist.

3.) Das Maß ist an Straßenbahnhaltestellen abhängig von den eingesetzten Straßenbahnfahrzeugen. Die Bahnsteighöhe muss so angelegt sein, dass die Sicherheit für die Funktion zur Türöffnung immer gewährleistet bleibt. Diese Sicherheit ist unter allen Bedingungen mit unterschiedlichster Witterung, Fahrzeuglast und Verschleißzuständen zu gewährleisten. Ein Maß von 3 cm ist unter den betrieblichen Randbedingungen insbesondere der Fahrzeugeinfederung unter Last nicht umsetzbar. In den RAS-Ö wird ein Maß von 5 cm empfohlen. Bei der HAVAG wird an Straßenbahnhaltestellen eine Bahnsteighöhe von 23 cm über SO umgesetzt. Dieser Wert orientiert sich an der Empfehlung der EAÖ (5 cm n. Bild 4.62).

An niederflurgerechten Bushaltestellen überschreitet die Spalthöhe aufgrund der zu gewährleistenden Überstreichung des Bordes durch den Fahrzeugüberhang beim fahrdynamischen Anfahren/Verlassen der Haltestelle deutlich die 3 cm. An niederflurgerechten Bushaltestellen mit einem 18 cm hohen Kasseler Sonderbord im Stadtgebiet verbleibt nach Absenkung (Kneeling) der rechten Fahrzeugseite eine Restspalthöhe von ca. 10 cm. Dieser Höhenunterschied wird durch fahrzeugtechnische Maßnahmen an einem Zugang ausgeglichen. Alle niederflurgerechten Busse der HAVAG sind an der mittleren Tür mit einer manuellen Rampe ausgestattet, die bei Bedarf vom Busfahrer ausgeklappt wird.

4.) Radabweiser und Geländer an Rampen für Haltestellenzugänge engen die Rampenbreite ein. Eine Anwendung ist in Halle bisher nicht umgesetzt.

5.) Die Beleuchtungsanlage ist nach derzeitigem Stand nicht Bestandteil der Umgestaltungsmaßnahme, es erfolgt nur eine Umsetzung der vorhandenen Masten.