

Unterlage: 22.1

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 der Thomasiusstraße zwischen Willy-Brandt-Straße und Turmstraße**

Prüfung Vorplanung durch 61 am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am

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 am Kenntnisnahme 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	Kopfreiraum von Bewegungsflächen $\geq 2,30$ m		x		
	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	x			
	4.4	$b \geq 3,00$ m, $t \geq 2,00$ m als Verweilfläche auf Fußgängerüberwegen und Furten vor Erschließungsstraßen	x			
	4.5	$b \geq 2,00$ m auf Gehwegen an Sammelstraßen	x			
	4.6	$b \geq 1,50$ m, $t \geq 1,50$ m vor Haus- und Gebäudeeingängen u. a.		x		
	4.7	$b \geq 1,50$ m auf Gehwegen, auf Hauptgehwegen, an Treppenanlagen		x		
	4.8	$t \geq 1,50$ m neben Längsseite eines KFZ des Rollstuhlbenutzers auf Pkw-Stellplätzen		x		
	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			

Nr.	Pkt. DIN	Forderungen der DIN 18024-1	Die Punkte sind:			
			nicht relevant	werden umgesetzt	nur eingeschränkt umgesetzt	werden nicht umgesetzt
	4.11	b ≥ 0,90 m auf Nebengehwegen, in Durchgängen z.B. an Kassen/ Kontrollen	x			
	4.12	b ≥ 2,50 m tief entlang von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel		x		
	4.13	mind. 1,50 m x 1,50 m vor Fahrschichtüren, 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 ≥ 2,00 m, t ≥ 2,50 m in Sichtweite, Abstand ≤ 18 m Für Geh- und Nebengehwege: b ≥ 2,00 m, t ≥ 2,50 m in Sichtweite		x		
	5.2	b ≥ 1,80 m, t ≥ 1,80 m neben Baustellensicherungen in Sichtweite	x			
03	6	Oberflächenbeschaffenheit von Bewegungs-/ Begegnungsflächen				
		Bei jeder Witterung leicht, erschütterungsarm und gefahrlos begeh- und befahrbar		x		
04	7	Türen				
		b ≥ 0,90 m, h ≥ 2,10 m	x			
05	8	Fußgängerverkehrsflächen				
	8.1	Allgemeine Forderungen				
		anbaufreie Hauptverkehrsstreifen – Schutzstreifen ≥ 0,75 m anordnen	x			
		Bordauftritt ≥ 3 cm in Anlieger- und Sammelstraßen		x		
		Geh-/Radwegtrennung bei niveaugleicher Lage mit ≥ 0,50 m breitem Be- grenzungstreifen (taktil und optisch kontrastierend)	x			
		Muldentiefe ≤ 1/30 der Breite	x			

Nr.	Pkt. DIN	Forderungen der DIN 18024-1	Die Punkte sind:			
			nicht relevant	werden umgesetzt	nur eingeschränkt umgesetzt	werden nicht umgesetzt
	8.2	Längsfälle				
		≤ 3 % Längsgefälle		X		
		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.)}			X ^{a)}	
		bei Grundstückszufahrten ≤ 6 %			X ^{b)}	
	8.4	Richtungsänderungen taktil und optisch kontrastierend ausweisen		X		
	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	X			
07	10	Zugang, Fußgängerüberweg, Furt auf gleicher Ebene				
	10.1	abgesenkte Borde auf + 3 cm Auftritt, taktil und optisch kontrastierend kennzeichnen		X		
	10.2	Überquerungsstellen –rechtwinklig zur Fahrbahn, uneingeschränktes Sichtfeld Kfz-Wartende Personen (Sichthindernisse im Sichtdreieck h ≤ 0,50 m)		X		
		Abdeckung von Entwässerungs- und Revisionsschächten nicht im Überquerungsbereich anordnen		X		

Nr.	Pkt. DIN	Forderungen der DIN 18024-1	Die Punkte sind:			
			nicht relevant	werden umgesetzt	nur eingeschränkt umgesetzt	werden nicht umgesetzt
08	11	Straßenverkehrssignalanlage an Furten				
		Straßenverkehrssignalanlagen nach DIN 32981 und RILSA akustisch, optisch kontrastierend und taktil auffindbar und benutzbar anlegen			x ^{c)}	
		Querungsgeschwindigkeit nicht mehr als 80 cm/s ^{2.)}		x ^{d)}		
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			
	12.5	Rampe, Steigung ≤ 6 %, ohne Quergefälle ausbilden	x			
		Rampenlänge max. 6,00 m, dann Zwischenpodest mit Länge ab 1,50 m	x			
		Rampe und Zwischenpodest mit 10 cm hohen Radabweisern versehen	x			
		Rampe und Zwischenpodest mit Handlauf in h = 85 cm nach DIN 18025-1	x			
		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		x		
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		x		

Nr.	Pkt. DIN	Forderungen der DIN 18024-1	Die Punkte sind:			
			nicht relevant	werden umgesetzt	nur eingeschränkt umgesetzt	werden nicht umgesetzt
		Einstiegsstellen sind taktil und optisch kontrastierend auszubilden		X		
		Witterungsschutz, auch für Rollstuhlfahrer, und Sitzgelegenheiten vorsehen			X ^{e)}	
		Bewegungsflächen an Haltestellen dürfen nicht von Radfahrwegen gequert werden	X			
		an stark frequentierten, zentralen Bahnhöfen sind Sanitäranlagen nach DIN 18024-2 vorzusehen	X			
13	16	Pkw-Stellplätze				
		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 ^{f)}	
14	17	Öffentliche Fernsprechstellen und Notrufanlage	X			
15	18	Bedienungselement	X			
16	19	Ausstattung, Orientierung, Beschilderung und Beleuchtung				
		Bodenindikatoren nach DIN 32984		X		
		Ausstattung optisch kontrastierend wahrnehmbar und ohne Unterschneidung ausbilden	X			
		Hinweise optisch kontrastierend und taktil oder akustisch erkennbar	X			
		blendfreie Lesbarkeit mit Schriftzeichen guter Lesbarkeit	X			
		Beleuchtung blend- und schattenfrei, mit höherer Beleuchtungsstärke als nach DIN 5035-2 vorsehen			X ^{g)}	

Nr.	Pkt. DIN	Forderungen der DIN 18024-1	Die Punkte sind:			
			nicht relevant	werden umgesetzt	nur eingeschränkt umgesetzt	werden nicht umgesetzt
17		Forderungen der DIN 32984 (Bodenindikatoren)		x		
18		Forderungen der DIN 32975 (optische Kontraste)	x			

- 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 Empfehlungen EAÖ wird ein Maß von 5 cm empfohlen (n. Bild 4.62). Bei der HAVAG wird an Straßenbahnhaltestellen eine Bahnsteighöhe von 23 cm über SO umgesetzt. Dieser Wert orientiert sich an dieser Empfehlung der EAÖ.

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.

Erläuterungen:

- a) Aus Gründen der schnellen und gefahrlosen Entwässerung der Gehwegflächen wurde die Querneigung von 2,5 % angesetzt.
- b) Die Grundstückszufahrten und -zugänge erhalten eine geteilte Querneigung. Im Bereich des Gehweges wird die Regelquerneigung von 2,5 % beibehalten. Die sich ergebenden Höhenunterschiede zwischen Gehweg und Fahrbahn werden in dem verbleibenden Streifen von 2,0 m Breite ausgeglichen. Hierbei ergibt sich ein Grenzwert von 7,0 %, der aus den konkreten Situationen in der Thomasiusstraße herrührt.
- c) Die Nachrüstung der LSA im Knotenpunkt Willy-Brandt-Str./ Ernst-Toller-Str. / Thomasiusstr. mit akustischen Signalgebern wird im Zuge dieser Baumaßnahme nicht durchgeführt. Die hier eingesetzte MS-Technik (1994) wird nicht mehr produziert, so dass die Beschaffung der erforderlichen Teile nicht gewährleistet werden kann. Die bauseitigen Vorbereitungen für eine komplette Neuausrüstung werden jedoch getroffen.

- d) Die Neuberechnung bzw. Anpassung von Signalzeiten ist nicht Bestandteil des Straßenbauvorhabens, wird jedoch im Zuge der erforderlichen verkehrstechnischen Überprüfung der LSA vorgenommen, so dass von einer entsprechenden Berücksichtigung ausgegangen werden kann.
- e) Die Anordnung eines Witterungsschutzes wird aus technischen Gründen bzw. den zu erwartenden erheblichen finanziellen Aufwendungen nicht realisiert. Zur Herstellung eines Fahrgastunterstandes sind erheblich Leitungsänderungsmaßnahmen erforderlich, deren Kosten von der Stadt Halle (Saale) zu tragen wären (Veränderungen an Anlagen der Telekom nach BauGB). Die Forderungen des lichten Abstandes der Rückwand des Fahrgastunterstandes bis zur Zaunanlage einer Kleingartenanlage kann nicht erfüllt werden. Die Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer im Haltestellenbereich wären eingeschränkt. Daher wird als Kompromiss die Anordnung einer Drahtgittersitzbank vorgesehen.
- f) Aufgrund der nur zur Verfügung stehenden Breite von 2,0 m im Parkstreifen ist die Forderung einer Breite von 2,50 m nicht zu erfüllen. Die Länge des Längsstellplatzes in der Thomasiusstraße beträgt 7,50 m. Der zu markierende Stellplatz in der Dryanderstr. erhält eine Länge von 7,50 m.
- g) Die Beleuchtung wird blend- und schattenfrei ausgeführt, eine höhere Beleuchtungsstärke ist hingegen nicht vorgesehen.

ANMERKUNG

Die Checkliste wurde in Hinblick auf die Übereinstimmung mit den Forderungen der DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (Dezember 2014) überprüft. Die Anforderungen aus der DIN 18040-3 werden prinzipiell erfüllt; es gelten jedoch weiterhin die Erläuterungen a) bis g).