

Deckblatt

Anlage: 11

Checkliste - Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen

Planungsgrundlage ist die DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

Vorhaben: HW Maßnahme 288 Brachwitzer Straße, Halle Trotha

Prüfung Vorplanung durch FB Bauen am 07.09.2017 Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am 08.02.2018
 Prüfung Entwurfsplanung durch FB Bauen am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am
 Prüfung Ausführungsplanung durch FB Bauen am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am
 Bauabnahme durch FB Bauen am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am

Hiermit wird bestätigt, dass bei obengenannten Vorhaben die Checkliste (Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen) mit ihren formulierten Planungsanforderungen eingehalten wird.

In folgenden begründeten Ausnahmen mußte von den Vorgaben abgewichen werden:

Pkt. DIN	Abweichung	Begründung
5.6.2	Bewegungsfläche vor dem Einstieg 2,40 m tief	Aufgrund der durchgängig geplanten Gehwegbreite von 2,40m und einer daraus resultierenden minimalen Reduzierung der geforderten Mindestbewegungstiefe von 2,50 m wird im Bereich der Einstiege sowie in Hinblick auf gestalterische Aspekte (durchgehender rückwärtiger Bordverlauf) auf eine Verbreiterung der Gehwege im Bereich der Haltestellen verzichtet. An den Gehweg schließt in der Tiefe eine ebenerdige Grünfläche an.
5.3.4	eingeschränkte Umsetzung von Bodenindikatoren	Die Berücksichtigung von Bodenindikatoren erfolgt vollständig für die geplanten Querungsstellen der Brachwitzer Straße. Für die Querung der Grundstückszufahrten wird aufgrund des nicht gegebenen Charakters einer einmündenden Straße ausschließlich ein visuell und taktil kontrastierendes Sperrfeld in Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn zur Absicherung der Nullabsenkung berücksichtigt. Die Überquerungsrichtung wird durch den zuvor begangenen Gehweg und dessen Flucht definiert.

Anlage 11.1

Formblatt: **Checkliste - Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen**
Planungsgrundlage ist die DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

Vorhaben: HW Maßnahme 288 Brachwitzer Straße, Halle-Trotha

Prüfung Vorplanung durch FB Bauen am 07.09.2017 Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am 08.02.2018
Prüfung Entwurfsplanung durch FB Bauen am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am (Baubeschluss)
Prüfung Ausführungsplanung durch FB Bauen am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am
Bauabnahme durch FB Bauen am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am

Hinweis: In der nachfolgenden Checkliste sind die wesentlichen Anforderungen für die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes aufgelistet. Sie orientiert sich an den jeweiligen Abschnitten der neuen DIN 18040-3.
Die Checkliste dient der Vorprüfung im Hinblick auf Barrierefreiheit, nicht der Detailplanung. Sie entbindet den Planer nicht vom Studium der einschlägigen DIN-Normen oder technischen Regelwerken der FGSV.

1. Grundelemente der Verkehrsinfrastruktur
 - 1.1 **Fußgängerflächen** (Gehwege, Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche)
 - 1.1.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung
 - Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
 - Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teil S Stadtstraßen (HBS)
 - Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)
 - Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
 - 1.1.2 Planungsparameter
 - lichter Raum (Bild 20 RASt), Regelbreiten (Bild 70 RASt)
 - Breiten- und Längenbedarf für Mobilitätsbehinderte (Tabelle 4 RASt)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5	Elemente der Verkehrsinfrastruktur	-	-	-	-
5.1/5.2	Gehwege, Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche		-	-	-
	stufenlose Gestaltung der nutzbaren Gehwegbreiten		x		
	nutzbare Gehwegbreite mind. 1,80 m zzgl. Sicherheitsstreifen		x		
	lichte Höhe von 2,25 m über nutzbare Gehwegbreite		x		
	Längsneigung von Bewegungsflächen und nutzbaren Gehwegbreiten max. 3 %		x		
	Längsneigung mit Zwischenpodesten zum Ausruhen und Abbremsen max. 6 %	x			
	Zwischenpodeste:				
	• Mindestlänge 1,50 m	x			
	• Längsneigung max. 3 %	x			
	• Anordnung im Abstand von höchstens 10 m	x			
	Querneigung von Bewegungsflächen und nutzbare Gehwegbreiten ^{1.)}				
	• bei vorhandener Längsneigung max. 2%		x		
	• ohne Längsneigung max. 2,5 %		x		
	Oberflächengestaltung der nutzbaren Gehwegbreite müssen				
	• eben		x		
	• erschütterungsarm berollbar		x		
	• rutschhemmend		x		
	Muldenrinnen: max. Tiefe 1/30 ihrer Breite ^{2.)}	x			
	Abgrenzung von niveaugleich angrenzenden Funktionsbereichen taktil und visuell				
	• unterscheidbarer Oberflächenbelag oder		x		
	• Trennstreifen (Begrenzungstreifen)		x		

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.1.1	Einbauten in nutzbaren Gehwegbreiten taktil rechtzeitig wahrnehmbar				
		x			
	Poller in der nutzbaren Gehwegbreite				
		x			
5.1.2	Engstellen barrierefrei nutzbar				
		x			
	• lichte Breite: max. Reduzierung 0,90 m				
		x			
• max. Länge der Engstelle 18,0 m					
	x				
• Durchgangsbreite (Tiefe) zwischen Umlaufschranken mind. 1,50 m					
	x				

1.2 Überquerungsstellen

- 1.2.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung
 Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
 Handbuch für die Bemessung von Straßenkehrsanlagen Teil S Stadtstraßen (HBS)
 Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)
- 1.2.2 Planungsparameter
 differenzierte Breiten im Seitenraum u. Maßnahmen im Querverkehr (EFA Tabelle 2)
 Einsatzkriterien von Querungsanlagen (EFA Punkt 3.3.2)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.3	Überquerungsstellen		-	-	-
5.3.1	Überquerungsstellen allgemein		-	-	-
	Einrichtung von Überquerungsstellen				
	• in Abhängigkeit der verkehrlichen Situation		x		
	• mind. an allen Straßeneinmündungen mit Fußgängerkehr		x		
	• Grundstückszufahrten ersetzen keine barrierefreien Überquerungsstellen		x		
	• Konfliktvermeidung an Radwegen	x			
5.3.2	Überquerungsstellen gesichert mit getrennter Querung				
	Bord				
	• differenzierte Bordhöhe	x			
	• mind. 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen (auf kreuzungsabgewandter Seite)	x			
	• auf Fahrbahnniveau (Nullabsenkung) für Rollstuhl- und Rollatornutzer (auf kreuzungszugewandter Seite)	x			
	Nullabsenkung				
	• 1 m Breite im Regelfall	x			
	• breitere Nullabsenkungen erfordern zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen	x			
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes				
	• durch Bodenindikatoren	x			
	• Kombination aus Auffindestreifen und Richtungsfeld	x			
	• visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord	x			

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
	Bodenindikatoren				
	• visuell und taktil kontrastierender Auffindestreifen in Noppenstruktur, der über die gesamte Gehwegbreite verlegt ist	x			
	• visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungsrichtung weist	x			
	• visuell und taktil kontrastierendes Sperrfeld in Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn zur Absicherung der Nullabsenkung	x			
5.3.2	Überquerungsstellen gesichert mit gemeinsamer Querung				
	Bord				
	• Bordhöhe 3 cm	x			
	• über die gesamte Überquerungsstellenbreite	x			
	• Ausrundung der Bordkante 20 mm	x			
	• visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord	x			
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes				
	• durch Bodenindikatoren	x			
	• Kombination aus Auffindestreifen und Richtungsfeld	x			
	Bodenindikatoren				
	• visuell und taktil kontrastierender Auffindestreifen in Noppenstruktur, der über die gesamte Gehwegbreite verlegt ist	x			
	• visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungsrichtung weist	x			
5.3.4	Überquerungsstellen ungesichert mit getrennter Querung				
	Bord				
	• differenzierte Bordhöhe		x		
	• mind. 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen (auf kreuzungsabgewandter Seite)		x		
	• auf Fahrbahnniveau (Nullabsenkung) für Rollstuhl- und Rollatornutzer (auf kreuzungszugewandter Seite)		x		
	Nullabsenkung				
	• 1 m Breite		x		

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes <ul style="list-style-type: none"> durch Bodenindikatoren Richtungsfeld am Fahrbahnrand bei Gehwegbreite > 5 m zusätzliches Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Leitlinie visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord 		x		
			x		
		x			
			x		
	Bodenindikatoren <ul style="list-style-type: none"> visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungsrichtung weist gegebenenfalls zusätzliches Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Leitlinie in Noppenstruktur visuell und taktil kontrastierendes Sperrfeld in Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn zur Absicherung der Nullabsenkung 			x	
				x	
5.3.4	Überquerungsstellen ungesichert mit gemeinsamer Querung				
	Bord <ul style="list-style-type: none"> Bordhöhe 3 cm über die gesamte Überquerungsstellenbreite Ausrundung der Bordkante 20 mm visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord 		x		
			x		
			x		
			x		
	Auffindbarkeit <ul style="list-style-type: none"> gegebenenfalls durch Bodenindikatoren (Richtungsfeld am Fahrbahnrand) 		x		
		Bodenindikatoren <ul style="list-style-type: none"> gegebenenfalls visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungsrichtung weist 		x	
5.3.3	Lichtsignalanlagen				
	• Mast von LSA visuell kontrastierend, akustisch und/oder taktil auffindbar	x			
	• Anforderungsgerät visuell kontrastierend zum Mast, Befestigungshöhe 85 cm	x			
	• Freigabesignal muss akustisch und/oder taktil übermittelt werden	x			
	• erhöhte visuelle Erkennbarkeit des Fußgänger-Rotsignals ggü. Fußgänger-Grünsignal	x			
	• Grünzeitbemessung mit einer Gehgeschwindigkeit von 1,20 m/s (näheres regelt RiISA) ^{3.)}	x			
5.3.5	Mittelinseeln				
	• Breite mind. 2,50 m, in der Regel 3,00 m	x			
	• visuell und taktil wahrnehmbare Querabgrenzung mit mind. 3 cm hohen Borden	x			

1.3 **Anlagen des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs ***

- 1.3.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung
 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt),
 Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)
 Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)
 Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teil S Stadtstraßen (HBS)
- 1.3.2 Planungsparameter
 Räumliche Nutzungsansprüche (RASt Punkt 4.4 und Tabelle 22) Entwurf (EAR Punkt 4)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.5	Anlagen des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs		-	-	-
	• 3% der PKW-Stellplätze je Anlage mit Seitenausstieg, mindestens einer (Stellplatz breit $\geq 3,50$ m lang $\geq 5,00$ m)	x			
	• mindestens ein PKW-Stellplatz je Anlage mit Heckausstieg	x			
	• Stellplatz lang $\geq 5,00$ m	x			
	• zusätzlich freizuhaltende Bewegungsfläche tief $\geq 2,50$ m in Breite des Pkw-Stellplatzes (Kombination von Seiten- und Heckeinstieg ist möglich)	x			
	• barrierefreie Zugänge zu den Stellplätzen (einschl. Taxi)	x			

- 1.4 **Öffentliche Anlagen des Personenverkehrs ***
- 1.4. Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung
 Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ
 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt),
 Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA)
- 1.4.2 Planungsparameter
 Bemessung und Gestaltung (EAÖ Punkt 6.4 und 6.5)
 Allg. Vorgaben (RASt Punkt 6.1.10)
 Anforderungen an Haltestellen (EFA Punkt 3.4)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.6	Öffentliche Anlagen des Personenverkehrs		-	-	-
5.6.1	müssen barrierefrei				
	• auffindbar,		x		
	• zugänglich,		x		
	• nutzbar sein		x		
	Haltestelle und Fahrzeug sind systemisch aufeinander abstimmen		x		
	Visuelle Orientierungshilfen nach DIN 32975		x		
	Bodenindikatoren nach DIN 32984		x		
5.6.2	Bewegungsfläche vor dem Einstieg mind. 2,50 m tief			x	
	bei aktivierter Einstiegshilfe eine Bewegungsfläche von 1,50 m x 1,50 m vor der Rampe erforderlich		x		
5.6.3	Höhenunterschied und Abstand zwischen Bahn- bzw. Busteigkante und Einstieg Fahrgastraum <= 5,00 cm ; siehe ^{4.)}		x		
5.6.4	Fahrgastinformation müssen barrierefrei				
	• auffindbar,		x		
	• zugänglich,		x		
	• nutzbar sein		x		
5.6.5	Orientierung				
	• Leitelemente nach DIN 32984	x			
	• visuelle Gestaltung nach DIN 32975	x			
	• taktile Handlaufbeschriftung nach DIN 18040-1 und E DIN 32986	x			

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.6.6	Witterungsschutz muss barrierefrei • auffindbar, • zugänglich, • nutzbar sein		x		
			x		
			x		
5.6.7	Bahn- und Reisendenübergänge sowie Gleisüberwege				
	stufenlose Gestaltung				
	Längsneigung für normale Zuwegung max. 3 %	x			
	Längsneigung bei schwieriger Topographie max. 6 %	x			
	Querneigung bei vorhandener Längsneigung max. 2 %	x			
	Querneigung ohne Längsneigung 2,5 %	x			
	Oberfläche erschütterungsarm berollbar	x			
	Oberfläche rutschhemmend	x			
	visuelle Abgrenzung zum zuführenden Fußgängerbereich	x			
	Leitelemente im zuführenden Fußgängerbereich	x			

1.5 **Ausstattung, Möblierung ***

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
6.1	Ausstattung, Möblierung (Element)		-	-	-
	Freizuhalten von Ausstattungen und Möblierung (z. B. Briefkästen, Mülleimer, Fahrradständer, Sitzbänke u. s. w.) sind				
	• Bewegungsflächen		x		
	• Gehwegmindestbreiten		x		
	• Überquerungsstellen		x		
	stufenlose Erreichbarkeit von Elementen		x		
	Sitzbänke mit				
	• Arm- und Rückenlehne	x			
	• Sitzhöhe zwischen 0,46 m und 0,48 m	x			
	• für Rollstuhlbenutzer neben Sitzbänken entsprechende Bewegungsflächen vorsehen	x			
	• Sitzbänke ohne Armlehnen punktuell vorsehen zum Umsetzen von Rollstuhlbenutzenden mit entsprechender Bewegungsfläche	x			
	rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch blinde Menschen: ^{5.)}				
	• taktil erfassbare Elemente nach DIN 18040-1 oder	x			
	• taktil deutlich erfassbarer Wechsel des Oberflächenbelages vor dem Element (mind. eine Tiefe von 0,60 m, mind. in Breite des Hindernisses) oder	x			
	• Bodenindikatoren nach DIN 32984	x			
	rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch sehbehinderte Menschen:				
	• kontrastierende Gestaltung der Elemente zu ihrer Umgebung	x			
	Deutlich visuelle Erkennbarkeit von:				
	• Glaswänden		x		
	• Glastüren	x			
	• großflächig verglaste Wände und Türen	x			
	mittels zwei Sicherheitsmarkierungen:				
	• mindestens 0,08 m hoch		x		
	• reichen über die gesamte Glasbreite		x		
	• visuell stark kontrastierend		x		
	• Wechselkontrast		x		
	Lage der Sicherheitsmarkierung in einer Höhe zwischen:				
	• 0,40 m bis 0,70 m		x		
	• 1,20 bis 1,60 m		x		

1.6 Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden *

- 1.6.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung
 Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- 1.6.2 Planungsparameter
 Planfreie Querungsanlagen (EFA Punkt 3.3.7); Rampen (RASt Tabelle 36)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.4.	Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden		-	-	-
5.4.2	Rampen (Beachtung DIN 18040-1)				
	Rampenläufe				
	• Längsneigung max. 6 %	x			
	• Rampenlänge max. 6,00 m	x			
	• Querneigung 0 %	x			
	• nutzbare Laufbreite mind. 1,20 m	x			
	• Bewegungsflächen mind 1,5m x 1,5m am Anfang und Ende der Rampe	x			
	bei einzelnen Rampenläufen mit Rampenlängen > 6,00 m und bei Richtungsänderung Zwischenpodeste erforderlich				
	• Mindestlänge 1,50 m	x			
	Entwässerung der Podeste von im Freien liegenden Rampen ist sicherzustellen	x			
	beidseitig Radabweiser mit einer Höhe von 10,00 cm an				
	• Rampenläufen	x			
	• Rampenpodesten	x			
	• Radabweiser nicht erforderlich, wenn Rampen seitlich durch eine Wand begrenzt werden	x			
	beidseitige Handläufe an Rampenläufen und Rampenpodesten mit den Anforderungen	x			
	• OK Handläufe in eine Höhe über OFF der Rampenläufe und -podeste 0,85 m bis 0,90 m	x			
	Handläufe sind so zu gestalten, dass sie den folgenden Anforderungen entsprechen:				
	• griffsicher	x			
	• gut umgreifbar	x			
	• runder oder ovaler Querschnitt des Handlaufes mit einem Durchmesser von 3,00 cm bis 4,50 cm,	x			
	• lichter seitlicher Abstand von mind. ≥ 5,00 cm zur Wand oder zu benachbarten Bauteilen	x			
	• Halterung an der Unterseite befestigen	x			
	• abgerundeter Abschluss von freien Handläufen nach unten oder zur Wandseite	x			

		Die Punkte sind:
--	--	------------------

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.4.2	bei abwärtsführenden Treppen • Sicherheitsabstand zur Rampe unten: 10,00 m • Sicherheitsabstand zur Rampe oben: 3,00 m	x			
5.4.3	Aufzug Anforderungen nach DIN 18040-1 im Detail nachweisen	x			
5.4.4	Treppen • Anforderungen nach DIN 18040-1 im Detail nachweisen • alle Stufen mit optisch kontrastreichen und dauerhaften Markierung versehen • Zwischenpodeste tiefer 3,50 m zusätzlich mit taktilen erfassbaren Feldern • Treppenbreiten > 12,00 m zusätzlicher mittiger Handlauf • Rutschhemmung • keine Einbauten (für Treppen, die nur zum Begehen vorgesehen sind) • rechtzeitig wahrnehmbare Einbauten (für Treppen die auch zum Verweilen vorgesehen sind)	x			
		x			
		x			
		x			
		x			
		x			
		x			

1.7 Baustellen

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
10	Baustellen		-	-	-
	Breite • durchgängig nutzbare Gehwegbreite von mind. 1,20 m • unvermeidbare Engstellen mit einer Breite von mind. 0,90 m • bei Engstellen mit mehr als 18 m Länge Begegnungsfläche von 1,80 m x 1,80 m		x		
			x		
			x		
	Baustellenabsperngeräte • 10 cm hohe Absperrschranken in 1 m Höhe • Tastleisten unter den Absperrschranken in maximal 15 cm Höhe • visuel stark kontrastierend		x		
			x		
			x		
	Überquerungsstellen • Sicherstellung einer provisorischen barrierefreien Überquerung der Fahrbahn, falls sich eine Baustelle an einer Überquerungsstelle befindet		x		

Erläuterung , wenn Barrierefreiheit nicht eingehalten werden kann

- * Gliederungspunkte 1.3 bis 1.6 können in der Liste entfallen, wenn das Vorhaben diese Anlagen nicht beinhaltet
- 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. Als Kompromiss wird bei Pflasterflächen eine max. Querneigung von $2,5\%$ angestrebt (statt erforderlicher 3%). Bei Asphalt soll $2,0\%$ angestrebt werden. Die Neigungen sind auch abhängig von der Seitenraumbebauung (Zugänge und Zufahrten, etc.).
 - 2.) Industriell vorgefertigte Muldenrinnen mit 30 cm Breite haben in der Regel eine Stichhöhe von mind. 1,5 cm ($> 1/30$). Die Höhe von 1,5 cm wird bei vorgefertigten Bauteilen akzeptiert. Bei Rinnen, die handwerklich aus Einzelsteinen gesetzt werden, ist die Stichhöhe 1,0 cm bei 30 cm Breite einzuhalten.
 - 3.) Konkretisierung zu den Räumzeiten in der Stadt Halle
 - a) Furten ohne Blindensignale:
 - Mindestfreigabezeit 6s
 - Freigabezeit so lang, dass die gesamte Furt bei Grün mit 1,2 m/s gequert werden kann
 - Räumzeit: 1,2 m/s
 - b) Furten mi Blindensignalisierung:
 - Mindestfreigabezeit 6s
 - Freigabezeit so lang, dass die gesamte Furt bei Grün mit 1,0 m/s gequert werden kann
 - Räumzeit: 1,0 m/s
 - c) Ausnahmen (Einzelfallprüfung und Bestätigung durch Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen der Stadt Halle)
 - Mindestfreigabezeit 6s
 - Freigabezeit so lang, dass $2/3$ der Furt bei Grün mit 1,2 m/s [1,0 m/s] gequert werden kann
 - Räumzeit: 1,2 m/s [1,0 m/s]
 - 4.) 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. In den Empfehlungen EAÖ (n. Bild 4.62) und der DIN 18040-3 wird ein Maß von 5 cm empfohlen. Bei der HAVAG wird an Straßenbahnhaltestellen eine Bahnsteighöhe von 24 cm über SO umgesetzt. Dieser Wert orientiert sich an dieser Empfehlung.

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen über entsprechende Vorrichtungen (Kneeling, Rampen usw.) verfügen, damit an mindestens einem barrierefreien Fahrzeugzugang der Höhenunterschied / Abstand Fahrgastraum zu Bahnsteig nicht größer als 5 cm ist. Gleichzeitig ist das Halten der Fahrzeuge an den dafür vorgesehenen Positionen abzusichern, damit das Einstiegsfeld (in Ausnahmefällen nur Auffindestreifen ohne besonderes Einstiegsfeld) von sehbehinderten/blinden Menschen für einen barrierefreien Einstieg genutzt werden kann.

An niederflurgerechten Bushaltestellen überschreitet die Spalthöhe aufgrund der zu gewährleistenden Überstreichung des Bordes durch den Fahrzeugüberhang beim fahrdynamischen Anfahren/Verlassen der Haltestelle deutlich die 5 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.
 - 5.) Nur Elemente, die nicht mit dem Langstock wahrnehmbar sind bzw. unterfahren werden können, sind entsprechend taktil zu kennzeichnen.

Michael Szlaza

Von: Fischer, Dr. Toralf <Toralf.Fischer@halle.de>
Gesendet: Donnerstag, 8. Februar 2018 16:32
An: Michael Szlaza
Betreff: AW: HW Maßnahme 288 Brachwitzer Straße, Halle Trotha - Stellungnahme
Barrierefreie Gestaltung

Sehr geehrter Herr Szlaza,

ich stimme den Ausnahmen der Planung zu, da die Nutzbarkeit auch für Menschen mit Behinderungen gegeben ist.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Toralf Fischer

Stadt Halle (Saale),
Beauftragter für die Belange von Menschen mit Behinderungen
Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters
06100 Halle (Saale)
Telefon: 0345 221-4022
Telefax: 0345 221-4004
behindertenbeauftragter@halle.de

www.halle.de

Von: Michael Szlaza [mailto:michael.szlaza@ib-dar.de]
Gesendet: Mittwoch, 7. Februar 2018 15:12
An: Fischer, Dr. Toralf
Cc: Vorsprecher, Gerd; Mahler, Steffen
Betreff: AW: HW Maßnahme 288 Brachwitzer Straße, Halle Trotha - Stellungnahme Barrierefreie Gestaltung

Sehr geehrter Herr Fischer,

anbei erhalten Sie das ausgefüllte Deckblatt zur o.g. Maßnahme als Grundlage für die weitere Bearbeitung unserer Anfrage.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Michael Szlaza

Diplom-Ingenieur (FH)
Zertifizierter Kanal-Sanierungs-Berater (DWA)

DAR - Ingenieurbüro für Umweltvorhaben
Deutsche Abwasser-Reinigungs-GmbH Berlin ▪ Reichsstraße 12 ▪ 14052 Berlin
1915-2015: *100 Jahre* Ingenieurtradition

BERLIN ▪ DRESDEN ▪ KÖLN

Tel.: +49 (0)30 - 890 44 -20 ▪ Fax: +49 (0)30 - 890 44 -14 ▪ Mob.: +49 (0)163 - 846 21 57
Mail: Michael.Szlaza@ib-dar.de ▪ Web: www.ib-dar.de

Deutsche Abwasser-Reinigungs-GmbH Berlin
Sitz der Gesellschaft: Berlin
Handelsregister: HRB 98537 B, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg
Geschäftsführer: Ludger Sent

Wir möchten darauf hinweisen, dass die Kommunikation mit E-Mail über das Internet unsicher sein kann und daher der Inhalt keinen rechtsverbindlichen Charakter haben kann. E-Mail Nachrichten können mit oder ohne Zutun von Dritten verloren gehen, verändert oder verfälscht werden. Sie sind nicht gegen den Zugriff von Dritten geschützt. Daher ist die Vertraulichkeit unter Umständen nicht gewährleistet. Die in dieser E-Mail und in den dazugehörigen Anhängen enthaltenen Informationen sind nur für den Adressaten bestimmt und

Von: Fischer, Dr. Toralf [<mailto:Toralf.Fischer@halle.de>]

Gesendet: Mittwoch, 7. Februar 2018 10:16

An: Michael Szlaza

Betreff: AW: HW Maßnahme 288 Brachwitzer Straße, Halle Trotha - Stellungnahme Barrierefreie Gestaltung

Sehr geehrter Herr Szlaza,

in der Anlage finden Sie noch eine „zusammenfassende“ Checkliste, die den Planungsunterlagen für den Stadtrat beigelegt werden muss, bitte füllen Sie diese aus und ergänzen Sie an welchen Stellen Dinge wie Bodenindikatoren (S. 6) und Bewegungsflächen (5.6.2.) nur eingeschränkt realisiert werden.

Wenn dies vorliegt, sende ich Ihnen meine Einschätzung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Toralf Fischer

Stadt Halle (Saale),
Beauftragter für die Belange von Menschen mit Behinderungen
Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters
06100 Halle (Saale)
Telefon: 0345 221-4022
Telefax: 0345 221-4004
behindertenbeauftragter@halle.de

www.halle.de

Von: Michael Szlaza [<mailto:michael.szlaza@ib-dar.de>]

Gesendet: Dienstag, 30. Januar 2018 15:34

An: Fischer, Dr. Toralf

Cc: Vorsprecher, Gerd; Mahler, Steffen

Betreff: HW Maßnahme 288 Brachwitzer Straße, Halle Trotha - Stellungnahme Barrierefreie Gestaltung

Projekt: HW Maßnahme 288 Brachwitzer Straße, Halle Trotha
hier: Checkliste - Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen

Sehr geehrter Herr Dr. Fischer,

wir planen im Auftrag der Stadt Halle die grundhafte Erneuerung der Brachwitzer Straße zwischen der Götschebrücke und dem Heizkraftwerk (ca. 200m östlich der Kreuzung Binnenhafenstraße). Aktuell erfolgen in der Brachwitzer Straße die Arbeiten zur Erneuerung des Mischwasserhauptsammlers DN 3000. Im Anschluss an die Kanalbaumaßnahme erfolgen die Straßenbauarbeiten im Rahmen der Beseitigung von Schäden des Hochwassers von 2013. Beiliegend erhalten Sie die ausgefüllte Checkliste für barrierefreies Bauen sowie einen Lageplan der Gesamtmaßnahme (fortgeschriebene VP) mit der Bitte um Stellungnahme. Unsere direkten Ansprechpartner für diese Maßnahme bei der Stadt Halle sind Hr. Vorsprecher sowie Hr. Mahler vom FB Bauen.

Ergänzend zu den in der Checkliste gemachten Angaben sowie der übermittelten Planunterlage können wir Ihnen noch folgende Angaben zum Projekt machen.

Die Brachwitzer Straße entspricht einer Haupteerschließungsstraße im historisch gewachsenen Industriegebiet des Hafens in Halle. Durch das Hochwasser der Saale im Juni 2013 wurde der betreffende Straßenabschnitt in der Brachwitzer Straße infolge von Überflutung, Rückstau und Wasserausspülungen erheblich geschädigt. Das Vorhaben ist als Objekt der Fluthilfe gelistet und soll mit Fördermitteln umgesetzt werden. Die Planung der Maßnahme hat sich zwingend an die Richtlinien des Fördermittelgebers für Hochwassermaßnahmen zu halten. Es werden ausschließlich bereits vorhandene Straßenanlagen erneuert. Der Bau zusätzlicher Straßen- und Wegenanlagen ist nicht vorgesehen, da nicht förderfähig.

Entlang der Brachwitzer Straße erstreckt sich das Industriegebiet Nord mit einer Vielzahl von mittelständischen Gewerbebetrieben und einem entsprechenden LKW-Aufkommen aus dem Anlieferverkehr. Wohnbebauung ist bis auf die Anlieger Nr. 46-48 nicht vorhanden. In der Brachwitzer Straße verkehrt wochentags die Buslinie 35 der HAVAG im 30 min – Takt zwischen Halle Trotha und Franzigmark.

Sofern die Relevanz besteht, werden die Forderungen der DIN 18040-3 weitestgehend umgesetzt. Im kompletten Baubereich ist keine Signalisierung vorhanden und somit auch nicht geplant. Überquerungsstellen der Brachwitzer Straße (0-Absenkung mit Querungsbord) werden zum einen an der Kreuzung mit der Binnenhafenstraße sowie an sämtlichen Bushaltestellen im Längsverlauf der Brachwitzer Straße berücksichtigt. Für die Querung sämtlicher Grundstückszufahrten wird ebenfalls eine 0-Absenkung mit Querungsbord berücksichtigt. Die Ausbildung der Haltestellen erfolgt ähnlich der Unterlage-Nr. 3, Blatt 1 des Gestaltungshandbuchs Stadtbahnprogramm Halle.

Wir bitten Sie um grundsätzliche Bestätigung der geplanten Maßnahmen sowie um Mitteilung eventueller, weiterer zu beachtender Auflagen Ihres Fachbereiches. Sollten Sie für eine Stellungnahme noch weitere Informationen oder Unterlagen benötigen bitten wir um kurze Rückinfo.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Michael Szlaza

Diplom-Ingenieur (FH)

Zertifizierter Kanal-Sanierungs-Berater (DWA)

DAR - Ingenieurbüro für Umweltvorhaben

Deutsche Abwasser-Reinigungs-GmbH Berlin ▪ Reichsstraße 12 ▪ 14052 Berlin

1915-2015: *100 Jahre* Ingenieurtradition

BERLIN ▪ DRESDEN ▪ KÖLN

Tel.: +49 (0)30 - 890 44 -20 ▪ Fax: +49 (0)30 - 890 44 -14 ▪ Mob.: +49 (0)163 - 846 21 57

Mail: Michael.Szlaza@ib-dar.de ▪ Web: www.ib-dar.de

Deutsche Abwasser-Reinigungs-GmbH Berlin
Sitz der Gesellschaft: Berlin
Handelsregister: HRB 98537 B, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg
Geschäftsführer: Ludger Sent

Wir möchten darauf hinweisen, dass die Kommunikation mit E-Mail über das Internet unsicher sein kann und daher der Inhalt keinen rechtsverbindlichen Charakter haben kann. E-Mail Nachrichten können mit oder ohne Zutun von Dritten verloren gehen, verändert oder verfälscht werden. Sie sind nicht gegen den Zugriff von Dritten geschützt. Daher ist die Vertraulichkeit unter Umständen nicht gewährleistet. Die in dieser E-Mail und in den dazugehörigen Anhängen enthaltenen Informationen sind nur für den Adressaten bestimmt und können vertraulich sein und/ oder rechtlich geschützte Angaben enthalten. Sollten Sie nicht der vorgesehene Adressat dieser E-Mail sein, setzen Sie sich bitte mit dem Absender in Verbindung und löschen Sie den Inhalt dieser Nachricht. Falls diese Mail PDF-Dateien enthält, bitten wir um Berücksichtigung der Tatsache, dass eine in ein PDF umgewandelte Zeichnung kein zu 100% genaues Abbild ist. Bei der Umwandlung können sich Abweichungen bei Strichstärken und Abmessungen ergeben.
