



Trotha

Giebichenstein

BR 029

Paulusviertel

Mühlwegviertel

Montzburgerpark

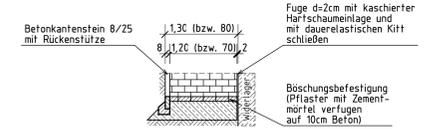
Friedhof

Landrain

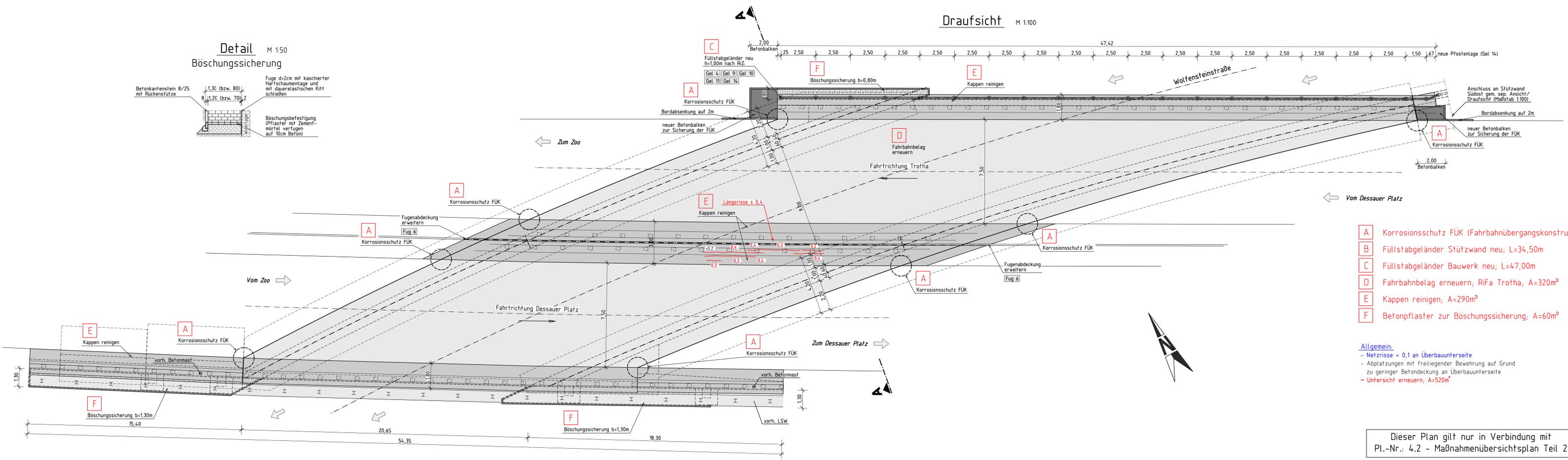
Friedhof



Detail M 1:50
Böschungssicherung



Draufsicht M 1:100



- A** Korrosionsschutz FÜK (Fahrbahnübergangskonstrukt.)
- B** Füllstabgeländer Stützwand neu; L=34,50m
- C** Füllstabgeländer Bauwerk neu; L=47,00m
- D** Fahrbahnbelag erneuern; RiFa Trotha; A=320m²
- E** Kappen reinigen; A=290m²
- F** Betonpflaster zur Böschungssicherung; A=60m²

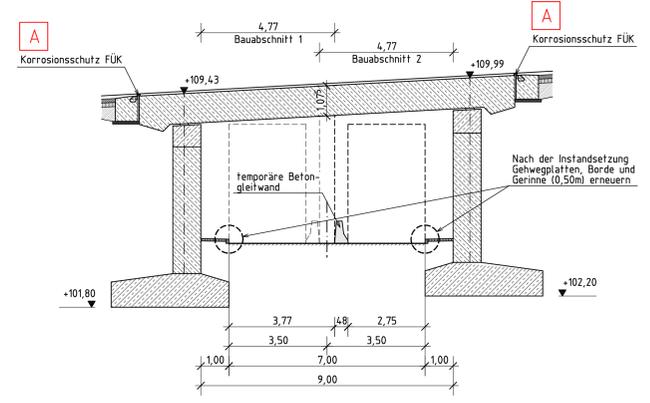
Allgemein:
 - Netzrisse < 0,1 an Überbauunterseite
 - Abplatzungen mit freiliegender Bewehrung auf Grund zu geringer Befondeckung an Überbauunterseite
 - **Untersicht erneuern; A=520m²**

Dieser Plan gilt nur in Verbindung mit Pl.-Nr.: 4.2 - Maßnahmenübersichtsplan Teil 2

Hierzu gehören:
 Zchn. Bl.-Nr. 4.2: Maßnahmenübersichtsplan Teil 2

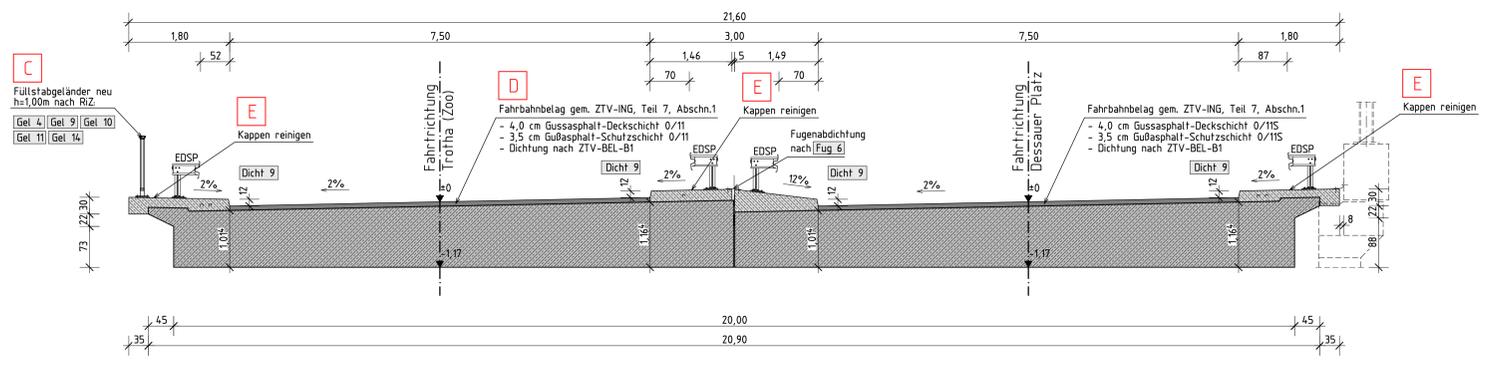
Endgültige Abmessungen nach statischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen.

Längsschnitt A-A M 1:100
in Fahrtrichtung



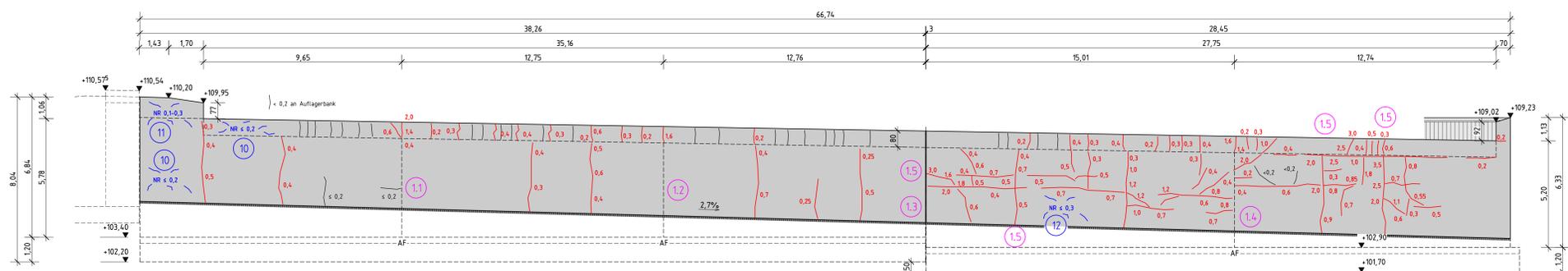
Verkehrsführung Wolfensteinstraße

Querschnitt M 1:50



Entwurfsbearbeitung:		Projekt-Nr.:	
IBV	06114 Halle	Tel: 0345/231 36 - 0	Datum
Regenwasserbau für Verkehrsanlagen GmbH		Fax: 0345/231 36 - 28	Zeichen
Gez.:	Jan. 2020	DG	SF
Gepr.:	Jan. 2020	AL	DG
Datum	Gez.	Geprüft	
Strassenbauverwaltung:		Unterlage: 4	
Stadt Halle, Tiefbaumt		Blatt-Nr.: 1	
Straßenklasse und Nr.:		Projekt-Nr.:	
Streckenbezeichnung: Wolfensteinstraße			
Gemarkung: Halle			
Bauwerk / Baumaßnahme		Datum	
Halle BR 029 - Instandsetzung		Bearb. Jan. 2020	
Brücke über die Wolfensteinstraße		Gez. Jan. 2020	
		Gepr. Jan. 2020	
		Ing.-Büro	
		ASB-Nr.:	
Plandarstellung: Anlage 1		Übersichtsplan Teil 1	
Draufsicht, Längsschnitt, Querschnitt		Maßstab: 1:100, 1:50	
Aufgestellt:	Überprüft und Genehmigt:		
in Auftrag:	in Auftrag:		
Gesehen:	Gesehen:		

Widerlageransicht M 1:100
Richtung Dessauer Platz



- A Korrosionsschutz FÜK (Fahrbahnübergangskonstrukt.)
- B Füllstabgeländer Stützwand neu; L=34,50m
- C Füllstabgeländer Bauwerk neu; L=47,00m
- D Fahrbahnbelag erneuern; RiFa Trotha; A=320m²
- E Kappen reinigen; A=290m²
- F Betonpflaster zur Böschungssicherung; A=60m²

Übersicht Risse und Ausbrüche
Widerlageransichten und Flügel

Nr.	Bezeichnung	Einzellänge	Gesamtlänge
1	Risse, Rissbr. bis 0,2 mm	0,50m - 3,40m	28,00m
2	Risse, Rissbr. bis 0,2 mm (Auflagerbank)	0,80m	25,00m
3	Risse, Rissbr. über 0,2 bis 0,5 mm	0,50m - 4,00m	87,00m
4	Risse, Rissbr. über 0,5 bis 1,0 mm	0,50m - 4,20m	52,00m
5	Risse, Rissbr. über 1,0 bis 1,5 mm	0,60m - 3,80m	34,00m
6	Risse, Rissbr. über 1,5 bis 2,0 mm	0,70m - 3,50m	16,00m
7	Risse, Rissbr. über 2,0 bis 3,0 mm	0,80m - 2,50m	5,50m
8	Risse, Rissbr. über 3,0 bis 5,0 mm	2,00m	2,00m
9	Risse, Rissbr. ca. 15,0 bis 20,0 mm, mit freil. Bew.	5,00m	5,00m
Gesamtlänge			254,50m

Nr.	Bezeichnung
10	Netzrisse bis 0,2 mm
11	Netzrisse über 0,1 bis 0,3 mm
12	Netzrisse bis 0,3 mm
13	Netzrisse über 0,2 bis 0,4 mm
14	Netzrisse über 0,2 bis 0,8 mm
15	Netzrisse bis 1,2 mm
16	Ausbruch 1,10x0,25x0,06m
17	Gesimsausbruch 0,20x0,10m
18	Gesimsausbruch 0,40x0,10m

- 11 AF gerissen, bis 2,5mm
- 12 AF gerissen, bis 1,4mm
- 13 Raumfuge gerissen, bis 0,5mm
- 14 AF gerissen, bis 2,0mm
- 15 Gipsmarke gerissen
- 16 Fugenmasse porös, an Flanke bereichsweise abgelöst
- 17 Fugenmasse porös, an Flanke bereichsweise abgelöst, verschmutzt, vereinzelt bewachsen
- 21 AF gerissen, bis 1,4mm
- 22 Raumfuge gerissen, bis 2,5mm
- 23 AF gerissen, bis 1,0mm
- 24 AF gerissen, bis 0,5mm
- 25 Gipsmarke gerissen, -0,2

Dieser Plan gilt nur in Verbindung mit Pl.-Nr.: 4.1 - Maßnahmenübersichtsplan Teil 1

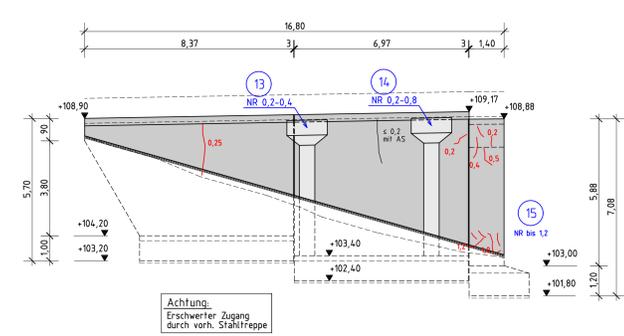
Hierzu gehören:
Zchg. Bl.-Nr. 4.1: Maßnahmenübersichtsplan Teil 1

Endgültige Abmessungen nach statischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen.

Entwurfsbearbeitung		Projekt-Nr.	
IBV Ingenieurbüro Verkehrswesen Group	0814 Halle Reichardtstraße 7 Tel: 0345/231 36 - 0 Fax: 0345/231 36 - 28	Datum	Zeichen
		Bearb. Jan. 2020 SF	
		Gez. Jan. 2020 OS	
		Gepr. Jan. 2020 AL	
		Datum	Gez. Geprüft

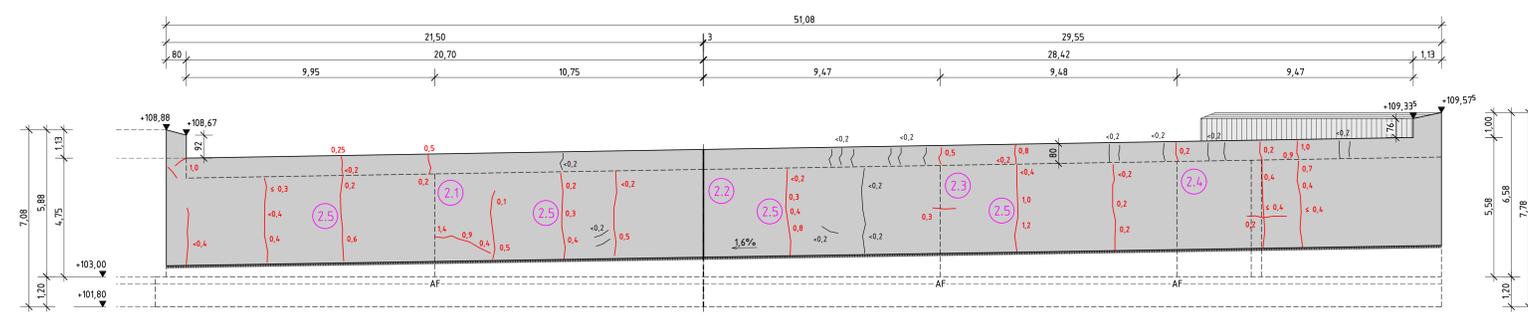
Straßenbauverwaltung:		Unterlage: 4	
Stadt Halle, Tiefbauamt		Blatt-Nr.: 2	
Streckenbezeichnung: Wolfensteinstraße		Projekt-Nr.:	
Gemarkung: Halle			
Bauwerk / Baumaßnahme Halle BR 029 - Instandsetzung Brücke über die Wolfensteinstraße		Datum	Zeichen
		Bearb. Jan. 2020	Jan. 2020 SF
		Gez. Jan. 2020	OS
		Gepr. Jan. 2020	AL
		ASB-Nr.:	
Plandarstellung: Anlage 2		Übersichtsplan Teil 2	
Ansichten		Maßstab: 1:100	
Aufgestellt:		Überprüft und Genehmigt:	
im Auftrage:		im Auftrage:	
Gesehen:		Gesehen:	

Flügelansicht Nordwest M 1:100
Richtung Trotha

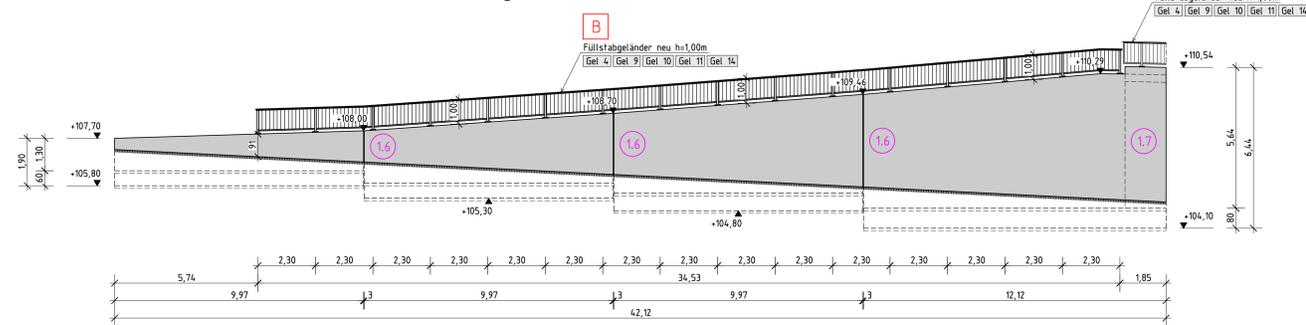


Achtung:
Erschwerter Zugang
durch vorh. Stahltreppe

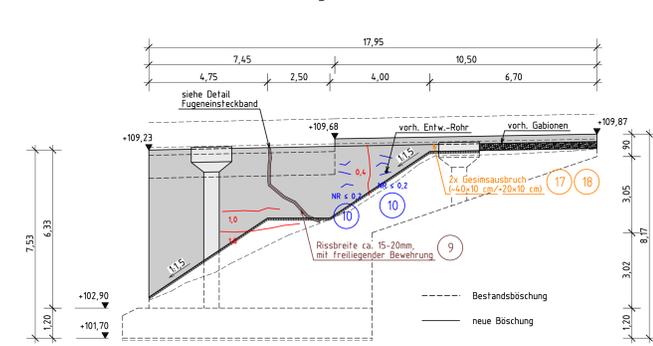
Widerlageransicht M 1:100
Richtung Trotha



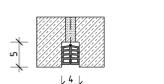
Stützwandansicht Südost M 1:100
Richtung Dessauer Platz



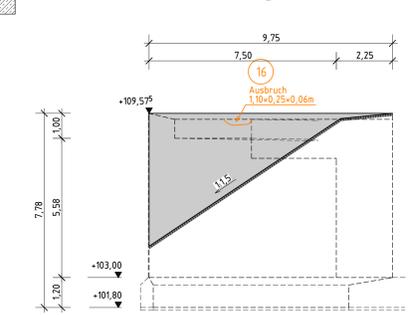
Flügelansicht Südwest M 1:100
Richtung Dessauer Platz



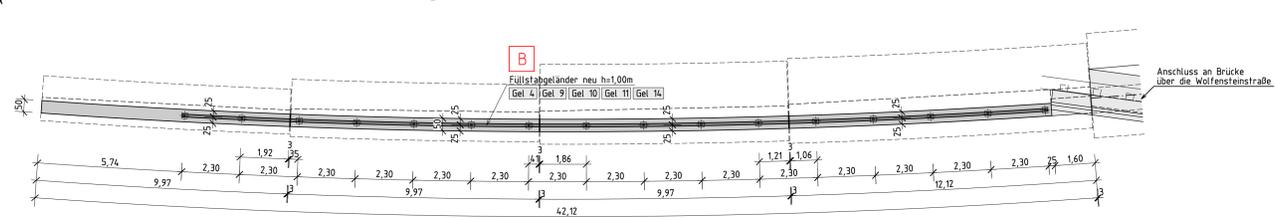
Detail M 1:5
Fugeneinsteckband



Flügelansicht Nordost M 1:100
Richtung Trotha



Draufsicht Stützwand Südost M 1:100
Richtung Dessauer Platz



Familienverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage des Kriterienkataloges B

BR 029 Brücke Wolfensteinstraße

	Fragen	Relevant		Berücksichtigt		Bemerkung
		ja	nein	ja	nein	
1	Sind verkehrsberuhigte Straßen geplant/realisiert?	-	x	-	-	
2	Sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung eingeleitet/geplant?	-	x	-	-	
3	Gibt es für Kinder speziell reservierte Straßenräume?	-	x	-	-	
4	Sind die neuralgischen Verkehrspunkte bekannt (verkehrsreiche Straßen, vielbefahrene Kreuzungen, schwer einsehbare Kurven)?	-	x	-	-	
5	Welche Maßnahmen sind geplant/realisiert, um die benannten neuralgischen Verkehrspunkte kind- und behindertengerecht zu gestalten?	-	x	-	-	
6	Wurden Fußgängerzonen geplant/eingereicht?	-	x	-	-	
7	Wurden Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens auf Gehwegen, Spiel- und Grünflächen ergriffen?	-	x	-	-	
8	Wie sind die Haltestellen abgesichert?	-	x	-	-	
9	Sind die Bürgersteige kind- und behindertengerecht gestaltet?	-	x	-	-	
10	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Schulwege der Kinder berücksichtigt und die Schulwegeplanung einbezogen?	-	x	-	-	
11	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Belange der Eltern (Umsteigen, Verkehrstaktung) berücksichtigt?	-	x	-	-	
12	Erfolgte bei der Straßenbeleuchtung eine Berücksichtigung der Interessen von Fußgängern?	-	x	-	-	
13	Wurden Querungshilfen (Brücken, Tunnel, Fußgängerüberwege usw.) geplant/gesichert?	-	x	-	-	

Formblatt: **Checkliste - Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen**

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

Vorhaben: **BR 029 Brücke Wolfensteinstraße**

Prüfung Vorplanung durch FB Planen am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am

Prüfung Entwurfsplanung durch FB Bauen am 12/2019 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

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 Fußgängerkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
 - Handbuch für die Bemessung von Straßenkehrsanlagen 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 • Trennstreifen (Begrenzungstreifen)		-	-	-
		X			
		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 • unter Treppen, wenn lichte Höhe kleiner als 2,25 m ist • unter Balkonen, wenn lichte Höhe kleiner als 2,25 m ist		-	-	-
		X			
		X			
	Poller in der nutzbaren Gehwegbreite • Höhe mindestens 0,90 m • visuell stark kontrastierende Sicherheitsmarkierung mindestens im oberen Drittel		-	-	-
		X			
		X			
5.1.2	Engstellen barrierefrei nutzbar • lichte Breite: max. Reduzierung 0,90 m • max. Länge der Engstelle 18,0 m • Durchgangsbreite (Tiefe) zwischen Umlaufschranken mind. 1,50 m		-	-	-
		X			
		X			
		X			

1.2 Überquerungsstellen

- 1.2.1 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)
 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 Fußgängerverkehr	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		-	-	-

<ul style="list-style-type: none"> • durch Bodenindikatoren • Kombination aus Auffindestreifen und Richtungsfeld • visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord 	X			
	X			
	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			
	• Abrundung 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			

<ul style="list-style-type: none"> • mind. 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen (auf kreuzungsabgewandter Seite) • auf Fahrbahnniveau (Nullabsenkung) für Rollstuhl- und Rollatornutzer (auf kreuzungszugewandter Seite) 	X			
	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		-	-	-
	• durch Bodenindikatoren	X			
	• Richtungsfeld am Fahrbahnrand	X			
	• bei Gehwegbreite > 5 m zusätzliches Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Leitlinie	X			
	• visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord	X			
	Bodenindikatoren		-	-	-
	• visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungsrichtung weist	X			
	• gegebenenfalls zusätzliches Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Leitlinie in Noppenstruktur	X			
	• visuell und taktil kontrastierendes Sperrfeld in Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn zur Absicherung der Nullabsenkung	X			
	5.3.4 Überquerungsstellen ungesichert 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		-	-	-
	• gegebenenfalls durch Bodenindikatoren (Richtungsfeld am Fahrbahnrand)	X			
	Bodenindikatoren		-	-	-
	• 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	Mittelinsele		-	-	-
	• 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 > = 3,50 m lang > = 5,00 m)	X			
	• mindestens ein PKW-Stellplatz je Anlage mit Heckausstieg	X			
	• Stellplatz lang > = 5,00 m	X			
	• zusätzlich freizuhaltende Bewegungsfläche tief > = 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 Fußgängerverkehrsanlagen (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 $\leq 5,00$ cm ; siehe ^{4.)}	X			
5.6.4	Fahrgastinformation müssen barrierefrei • auffindbar, • zugänglich, • nutzbar sein		-	-	-
		X			
		X			
		X			
5.6.5	Orientierung • Leitelemente nach DIN 32984 • visuelle Gestaltung nach DIN 32975 • taktile Handlaufbeschriftung nach DIN 18040-1 und E DIN 32986		-	-	-
		X			
		X			
		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	X			
	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	X			
	mit entsprechender Bewegungsfläche	X			

rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch blinde Menschen: ^{5.)} <ul style="list-style-type: none"> • taktil erfassbare Elemente nach DIN 18040-1 oder • taktil deutlich erfassbarer Wechsel des Oberflächenbelages vor dem Element (mind. eine Tiefe von 0,60 m, mind. in Breite des Hindernisses) oder • Bodenindikatoren nach DIN 32984 		-	-	-
	X			
	X			
rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch sehbehinderte Menschen: <ul style="list-style-type: none"> • kontrastierende Gestaltung der Elemente zu ihrer Umgebung 	X			
Deutlich visuelle Erkennbarkeit von: <ul style="list-style-type: none"> • Glaswänden • Glastüren • großflächig verglaste Wände und Türen 		-	-	-
mittels zwei Sicherheitsmarkierungen: <ul style="list-style-type: none"> • mindestens 0,08 m hoch • reichen über die gesamte Glasbreite • visuell stark kontrastierend • Wechselkontrast 	X			
	X			
	X			
	X			
Lage der Sicherheitsmarkierung in einer Höhe zwischen: <ul style="list-style-type: none"> • 0,40 m bis 0,70 m • 1,20 bis 1,60 m 		-	-	-
X				
X				

1.6 **Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden ***

- 1.6.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung
 Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (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) Doppelläufe, Längsneigung mit Zwischenpodesten zum Ausruhen und Abbremsen max. 6 %		-	-	-
	Rampenläufe		-	-	-
	• Längsneigung max. 6 %	X			
	• Rampenlänge max. 6,00 m	X			
	• Querneigung 0 %	X			

<ul style="list-style-type: none"> • nutzbare Laufbreite mind. 1,20 m • Bewegungsflächen mind 1,5m x 1,5m am Anfang und Ende der Rampe 		X				
		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	X				
	• 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					

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		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			
		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		-	-	-
		X			
		X			
		X			
		X			

<ul style="list-style-type: none"> • 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			

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	X			
	• unvermeidbare Engstellen mit einer Breite von mind. 0,90 m	X			
	• bei Engstellen mit mehr als 18 m Länge Begegnungsfläche von 1,80 m x 1,80 m	X			
	Baustellenabsperngeräte			-	-

<ul style="list-style-type: none"> • 10 cm hohe Absperrschranken in 1 m Höhe • Tastleisten unter den Absperrschranken in maximal 15 cm Höhe • visuel stark kontrastierend 	x			
	x			
	x			
Überquerungsstellen			-	-
<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung einer provisorischen barrierefreien Überquerung der Fahrbahn, falls sich eine Baustelle an einer Überquerungsstelle befindet 	x			

* 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 Seitenraumbauung (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.