

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0738/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 20.07.2023
		Verfasser/in: Dez. III/ FB61/700
Barrierefreiheit im Straßenraum: Überarbeitung der Standards - Ergänzungsvorlage		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
24.08.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme
30.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Kenntnisnahme
06.09.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
28.09.2023	Ausschuss für Soziales, Integration und Demographie	Kenntnisnahme
18.10.2023	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Kenntnisnahme
18.10.2023	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Kenntnisnahme
18.10.2023	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme
19.10.2023	Planungsausschuss	Kenntnisnahme
25.10.2023	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Kenntnisnahme
25.10.2023	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Kenntnisnahme
26.10.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung in Ergänzung der Vorlage
FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der Standards" zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung in Ergänzung der Vorlage
FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der Standards" zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Brand nimmt den Bericht der Verwaltung in Ergänzung der Vorlage
FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der Standards" zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf nimmt den Bericht der Verwaltung in Ergänzung der Vorlage
FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der Standards" zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren nimmt den Bericht der Verwaltung in Ergänzung der Vorlage
FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der Standards" zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim nimmt den Bericht der Verwaltung in
Ergänzung der Vorlage FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der
Standards" zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt den Bericht der Verwaltung in Ergänzung der Vorlage FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der Standards" zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt den Bericht der Verwaltung in Ergänzung der Vorlage FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der Standards" zur Kenntnis.

Der Ausschuss für Soziales, Integration und Demographie nimmt den Bericht der Verwaltung in Ergänzung der Vorlage FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der Standards" zur Kenntnis.

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung in Ergänzung der Vorlage FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der Standards" zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung in Ergänzung der Vorlage FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der Standards" sowie einschließlich der Beratungsergebnisse aus den vorangegangenen Sitzungen der Bezirksvertretungen und des Planungsausschusses zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
 überwiegend (50% - 99%)
 teilweise (1% - 49 %)
 nicht
 nicht bekannt

Erläuterungen:

Die Stadt Aachen verfügt bereits seit 2009 über Ausbaustandards zur Schaffung von Barrierefreiheit im Straßenraum (Vorlage FB61/0052/WP16 <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=6803>). Diese Standards sind auf Basis der damals verfügbaren Kenntnisse und in Zusammenarbeit mit der Kommission Barrierefreies Bauen entwickelt worden. Einen einheitlichen Standard für Deutschland oder Nordrhein-Westfalen gab es zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Aachen hat seinerzeit in freiwilliger Selbstverpflichtung Pionierarbeit geleistet, weil das Thema der Barrierefreiheit in Aachen damals wie heute als grundlegend wichtig erkannt wurde. Auch wurden die Aachen-Standards entsprechend der lokalen Erfahrungen weiterentwickelt, was erklärt, warum im Straßenraum zum Teil unterschiedliche Bodenindikatoren zu finden sind. Was 2009 als pionierhaft galt, weicht heute – knapp 15 Jahre später – an vielen Stellen deutlich von dem ab, was in den mittlerweile eingeführten DIN-Normen zu einer einheitlichen Gestaltung der Leitsysteme für Deutschland verlangt wird. Offensichtlich wurde dies mit der Veröffentlichung der Regelungen der neuen DIN 32984 "Bodenindikatoren im öffentlichen Raum" im Jahr 2020.

Die Fachverwaltung – hier: FB 61 | Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur sowie FB 56 | Fachbereich Soziales, Wohnen und Integration – initiierte im selben Jahr gemeinsam mit der Kommission Barrierefreies Bauen einen intensiven und kooperativen Planungs- und Abstimmungsprozess. Ziel war es, für Aachen zukunftsfeste Standards zu entwickeln, die ein deutliches Plus an Barrierefreiheit ermöglichen.

Stetig begleitet und moderierend unterstützt wird die Kommission Barrierefreies Bauen bei ihrer Arbeit und bei der zielgerichteten Verbreitung fachlicher Einlassungen und Bedenken von der Behindertenbeauftragten der Stadt Aachen.

Im Ergebnis des Planungsprozesses brachte die Fachverwaltung im Frühjahr 2023 die Vorlage FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der Standards" in die politischen Gremien ein.

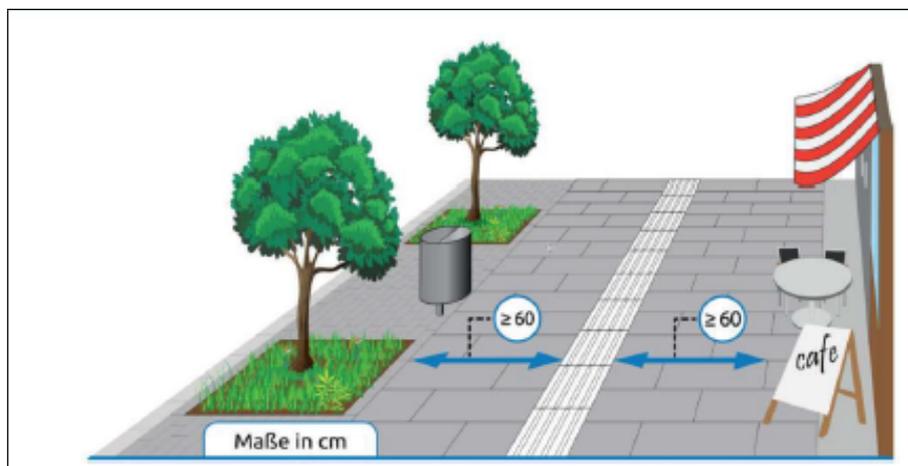
Die Kommission Barrierefreies Bauen hat nunmehr ausführlich zu den Inhalten dieser Vorlage Stellung genommen. Die Stellungnahme liegt in ihrer finalen Fassung von August 2023 in Anlage 1 bei. Darin fasst die Kommission zusammen, welche Kritikpunkte es aus ihrer Sicht insbesondere an den ab Seite 6 der Vorlage dargestellten Abweichungen zwischen den bisherigen Aachener Standards und den nun vorgeschlagenen Anpassungen gibt.

Mit dieser Vorlage ergänzt die Fachverwaltung die Vorlage FB61/0679/WP18

Kritikpunkte der Kommission | Hinweise der Fachverwaltung

Zunächst lehnt die Kommission **Punkt A** der Vorlage ab. Dieser empfiehlt, die „bisher durchgehende Nutzung von Bodenindikatoren (taktile Leitstreifen) in Gehwegen und Verkehrsflächen die von Fuß-, Rad- und motorisiertem Verkehr (...) genutzt werden“ zu reduzieren und stattdessen den Ansatz der sparsamen Verwendung dieser unter Zuhilfenahme bereits erkennbarer Leitstrukturen (z.B. vorh. Kanten) zu verfolgen. Die Kommission legt ausführlich dar, dass aus ihrer Sicht weiterhin ein durchgängiges Leitsystem in Form von Bodenindikatoren erforderlich sei.

Die Fachverwaltung hat in der Vorlage FB61/0679/WP18 stets die Bedeutung des durchgängigen Leitsystems betont, aber in begründeten räumlichen Situationen auch Alternativen zur durchgängigen Verwendung taktiler Leitelemente formuliert. Im Detail wird auf die Erläuterungen ab Seite 9 der Vorlage verwiesen. Mit Hilfe taktil und optisch erfassbarer Kanten, Gehbahnen oder Bodenindikatoren (Rippen- und Noppenplatten) werden Menschen mit Beeinträchtigung auch nach der Anpassung der Standards in Aachen kontinuierliche Orientierungshilfen geboten. Die Priorisierung von Kanten und Gehbahnen gegenüber Bodenindikatoren erfolgt, da damit eine sichere und intuitive Führung aller Verkehrsteilnehmenden (auch der eingeschränkten) ohne spezielle Erläuterungen oder Schulung (Mobilitätstrainings) möglich wird. Zudem reduzieren sich ohne Bodenindikatoren Stolperkanten und Rollwiderstände für Rollstuhl- und Rollatorennutzer*innen sowie für Kinderwagen und sonstige Räder aller Art. Anschaulich werden die unterschiedlichen Führungsformen in dem durch die Kommission in ihrer Stellungnahme zitierten „Leitfaden zur Barrierefreiheit“ dargestellt. Er beschreibt neben der kommissionsseitig herangezogenen Variante mit Bodenindikatoren gleichzeitig die Gehbahn-Variante, hier nun in [Abbildung 1](#) gemeinsam dargestellt.



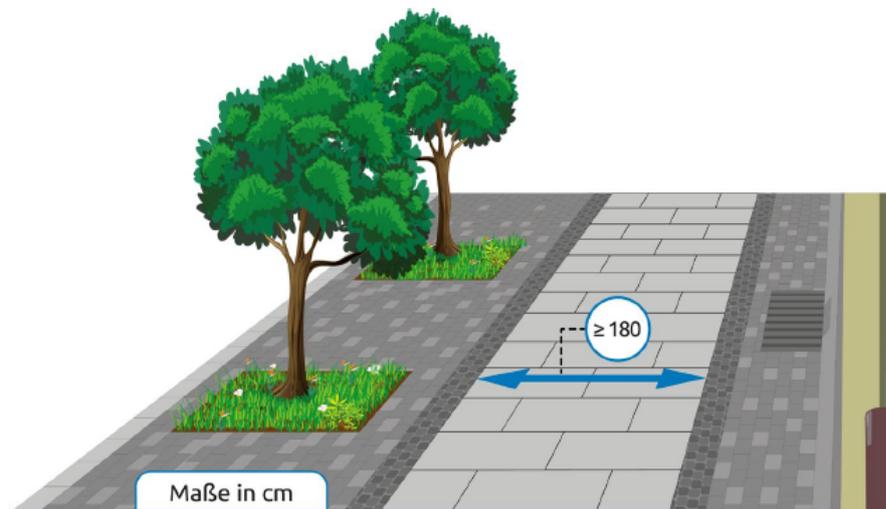


Abbildung 1: Darstellungen zu Leitsystemen aus dem Leitfaden Barrierefreies Bauen
(oben: mithilfe von Bodenindikatoren, unten in Form der Gehbahn)

Punkt B der Vorlage beschäftigt sich mit der Führung von Menschen mit Sehbeeinträchtigung im Bereich ungesicherter Querungsstellen (FGÜs oder sonstige Querungsstellen ohne LSA). Die Verwaltung empfiehlt hier, entsprechend der Richtlinienvorgaben anders als an gesicherten Querungen zu leiten. Die vorgeschlagene Herangehensweise ist nicht neu, sie wurde in Aachen bisher nur nicht berücksichtigt. Die Unterscheidung von gesicherten und ungesicherten Überquerungsstellen wurde z.B. bereits in der H BVA aus 2011 (Seite 51) und im Leitfaden: „Barrierefreiheit im Straßenraum“ von Straßen NRW (Seite 40, Bild 22) aus dem Jahr 2012 beschrieben. Laut nun gültiger DIN 32984:2023-04 (Seite 28) *müssen* gesicherte und ungesicherte Überquerungsstellen für den Nutzer unterscheidbar sein. Die zur Unterscheidung verwendete „Unterbrechung des Leitstreifens“ stellt keine wirkliche Unterbrechung der Führung dar, wie es die Kommission in ihrer Stellungnahme beschreibt, sondern ist so dimensioniert, dass bei Verwendung des Langstocks mit einem Schwenkbereich von 60-90cm stets sowohl die Leit- oder Auffindestreifen, die Lücke dazwischen und das anschließende Richtungsfeld ertastet werden kann.

Wie auch von der Kommission erläutert muss diese Führungsform aus Bodenindikatoren korrekt entschlüsselt werden können. Hierzu bedarf es entsprechender Schulungen der Sehingeschränkten. Solche „Schulungen in Orientierung und Mobilität“ müssen allerdings nicht seitens der Stadt finanziert werden, sie werden bei entsprechender Indikation von den Krankenkassen finanziert. Erforderlich ist hierfür eine Verordnung durch den Augenarzt. In besonderen Fällen können auch die Agentur für Arbeit, die Berufsgenossenschaften, das Sozialamt oder andere Kostenträger zuständig sein. (Quelle: https://www.vdk.de/deutschland/pages/themen/68026/mobilitaetstraining_fuer_sehbehinderte_menschen und <https://www.bsvw.org/orientierungs--und-mobilitaetstraining/>)

Punkt C der Vorlage beschäftigt sich ebenfalls mit der Führung im Bereich Querungsstellen. Hier geht es allerdings darum, zukünftig neben der getrennten Querungsansatz (rollende und sehingeschränkte Menschen haben eine jeweils eigenen Querungsstellenbereich) auch unter

bestimmten Voraussetzungen den Ansatz der gemeinsamen Querungsstelle zu nutzen. In diesen Fällen wird der Bordstein durchgängig auf 3 cm Anschlag gesetzt, was laut DIN 18040-3 (Seite 5 und 20) „die dabei beste Lösung (ist), um die Anforderungen zwischen leichter Überrollbarkeit und sicherer taktiler Wahrnehmbarkeit in Übereinstimmung zu bringen (..) (wenn) im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum konkurrierende Nutzungsansprüche auftreten (...), die im Rahmen des Planungsprozesses untereinander abgewogen werden (müssen).“ 3 cm Bordsteinhöhe stellt also einen Kompromiss dar, der immanently auch Nachteile für bestimmte Nutzergruppen mit sich bringt. Daher wird er nur verwendet, wenn im konkreten Fall stark beengte Verhältnisse gegeben sind oder z.B. bei Umbauten im Bestand ansonsten keine Wasserführung hergestellt werden.

Der gemeinsame Querungsansatz ist ein in allen relevanten Regelwerken bekannter Ansatz, der im Rahmen des Verwaltungshandelns zum Einsatz kommen kann, soweit die dafür geltenden Einschränkungen berücksichtigt werden. Hierzu bedarf es zunächst keiner expliziten Abstimmungen, wie von der Kommission mit ihrer Stellungnahme angeregt. Sind allerdings von den Regelwerken abweichende Gestaltungen erforderlich, weil sehr spezielle Querungen auszugestaltet sind, wäre diese abweichende Gestaltung zusammen mit der Kommission zu erarbeiten.

Die Stellungnahme der Kommission erwähnt auf Seite 7 diverse Themen, die die Vorlage bisher nicht kommentiert. Zum Teil sind diese Themen hinreichend in den geltenden Richtlinien beschrieben (z.B. Treppen, Rampen, Baustellensicherung), zum Teil betreffen sie nicht den eigentlichen Straßenbau (Ausstattungsdetails) und zum Teil wurden Lösungsmöglichkeiten bereits an anderer Stelle erarbeitet und gebaut, könnten aber in einer weiteren Vorlage zusammenfassend dargestellt werden (Trennung zw. Rad- und Gehweg, Führungsformen an Bushaltestellen etc.).

Mit dem letzten Absatz auf Seite 7 der Stellungnahme der Kommission unterstreicht diese unter Zuhilfenahme einer Internetquelle („Nullbarriere.de“) das auch in der Vorlage der Verwaltung explizit formulierte Ziel, zukünftig „in Aachen nach den aktuellen DIN-Normen zur Barrierefreiheit zu planen und zu bauen (s. I auf Seite 11 der Vorlage). Die Erreichung der Barrierefreiheit im Straßenraum entspricht so immer den letzten Stand der Normung und unterstützt somit die Vereinheitlichung der Standards zur Barrierefreiheit in Deutschland / Europa.

Im Moment werden neben der in der Stellungnahme erwähnten DIN EN 17210 bzw. DIN 18040 weitere relevante Regelwerke überarbeitet:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RaST:2006)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA:2011)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA:2002)

Fazit

In der Zusammenschau empfiehlt die Fachverwaltung, an dem Beschlussvorschlag und den Inhalten der Vorlage FB61/0679/WP18 "Barrierefreiheit im Straßenraum – Überarbeitung der Standards" festzuhalten.

Anlage/n:

Stellungnahme der Kommission Barrierefreies Bauen vom 31.07. | 10.08.2023