

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0738/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		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.

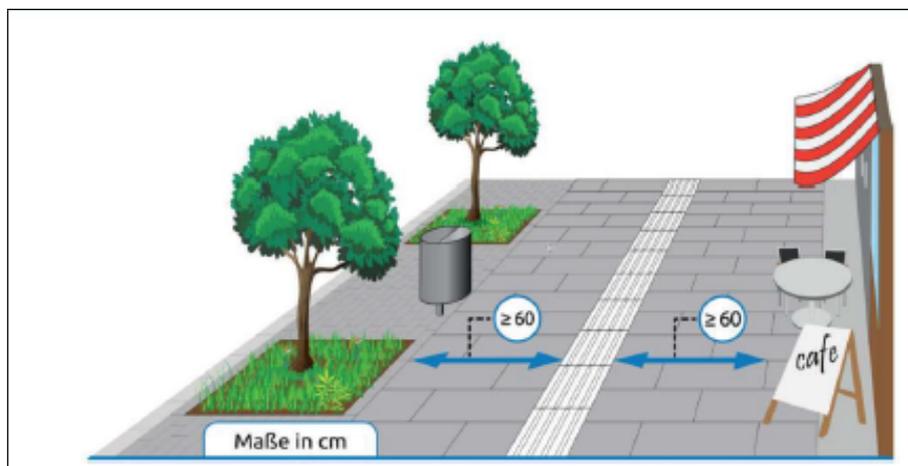
Die Kommission Barrierefreies Bauen hat nunmehr ausführlich zu den Inhalten dieser Vorlage Stellung genommen. Die Stellungnahme liegt in ihrer finalen Fassung von August 2023 in Anlage 1 bei. Darin fasst die Kommission zusammen, welche Kritikpunkte es aus ihrer Sicht insbesondere an den ab Seite 6 der 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.



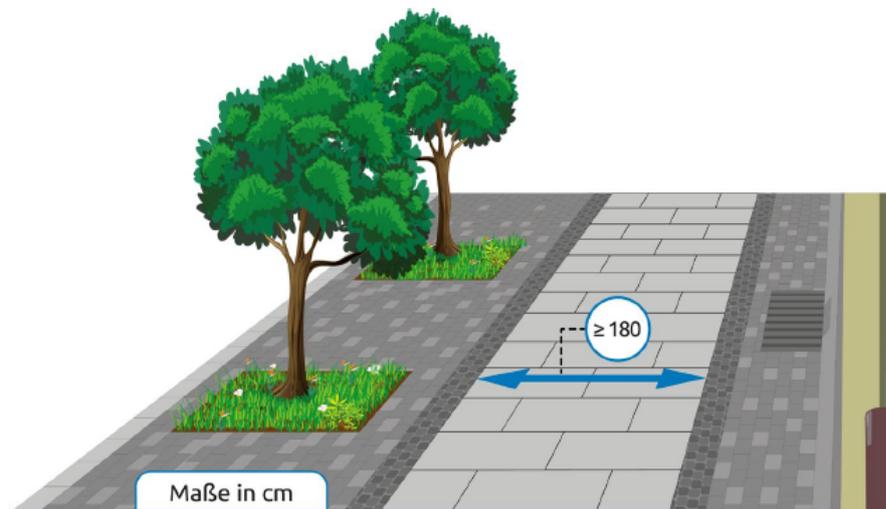


Abbildung 1: Darstellungen zu Leitsystemen aus dem Leitfaden Barrierefreies Bauen
(oben: mithilfe von Bodenindikatoren, unten in Form der Gehbahn)

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



Erläuterungen zur Vorlage FB 61/0679/WP 18 „Barrierefreiheit im Straßenraum Überarbeitung der Standards“ vom 02.05.2023

Die Kommission Barrierefreies Bauen begrüßt im Grundsatz die Vorlage „Barrierefreiheit im Straßenraum“, allerdings hätte sie die Vorlage gerne vor Einstellung in das Ratsinformationssystem erhalten bzw. wäre an der Entstehung mit beteiligt worden. Dies war im Vorfeld im Rahmen der Abstimmungstermine mit FB 61 so vereinbart worden.

Stellungnahme der Kommission Barrierefreies Bauen zu den in der Vorlage auf Seite 6 beschriebenen Abweichungen A-C:

PUNKT A: AUSFÜHRUNGEN FB 61 (SEITE 6 DER VORLAGE):

Die durchgehende Nutzung von Bodenindikatoren (taktile Leitstreifen) in Gehwegen und Verkehrsflächen soll zukünftig durch den Ansatz einer „sparsamen Verwendung“ und unter „Zuhilfenahme bereits erkennbarer Leitstrukturen (vorh. Kanten)“ aufgegeben werden bzw. entfallen.

Dies lehnt die Kommission Barrierefreies Bauen ab.

Die Kommission Barrierefreies Bauen fordert als Regel weiterhin ein durchgängiges Leitsystem für die Menschen mit Behinderungen. Dies widerspricht nicht den DIN-Normen. Ziel der DIN-Norm 32984¹ ist es, durch die Schaffung lückenloser Wegekette eine Verbesserung der Mobilität blinder und sehbehinderter Menschen zu erreichen. Rollstuhlnutzer*innen werden nicht so sehr durch den taktilen Leitstreifen gestört, aber das Fehlen von Bordsteinabsenkungen verhindert die Teilhabe am öffentlichen Leben (siehe Seite 5, Abbildung 9).

Eine sparsame Verwendung von taktilen Leitelementen bedeutet, dass nicht um jedes Hindernis herum ein Leitstreifen verlegt werden muss. Eine gerade verlaufende Leitlinie aus Rippenplatten ist weiterhin als Standard im Gehweg notwendig. Die Hauskante als Leitlinie oder gar die Bordsteinkante als innere und äußere Leitlinie ist keine Lösung für blinde und hochgradig sehgeschädigte Menschen.



Abbildung 1 und 2: Leydelstraße in Aachen

Beispiel: Gehweg ohne Leitstreifen und Hindernissen an der Hauswand

Lösung: Einbau eines taktilen Leitsystems.

¹ DIN 32984, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

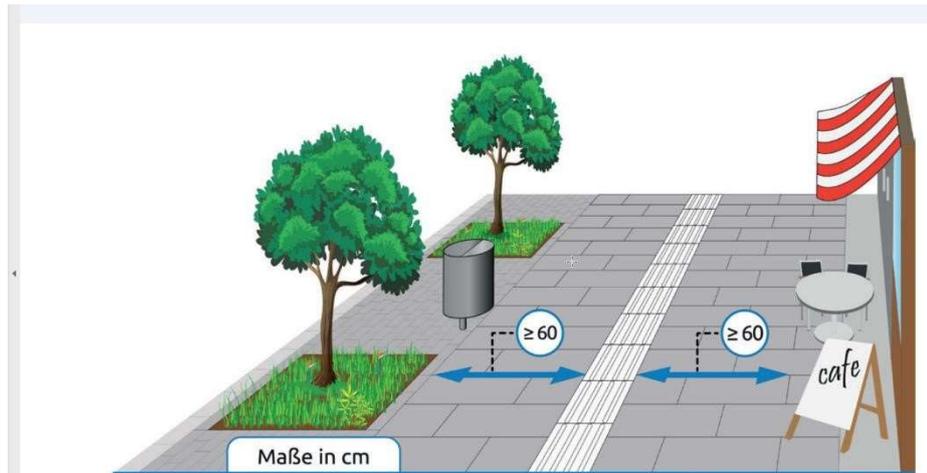


Abbildung 3: Leitstreifen, der an Ausstattungselementen vorbeiführt

Quelle: Leitfaden zur Barrierefreiheit -Bauen für alle im Verkehrsraum- und Freiraum Agentur Barrierefrei NRW.

Fußgänger*innen, hier insbesondere Rollende, benötigen einen gut begehbaren und berollbaren Bereich, können sich aber unter Inkaufnahme von Unannehmlichkeiten neben und über das Leitsystem fortbewegen. Das in der Vorlage genannte Argument, die Rippenplatten wären wie eine Spur, die Rollende nur mit höherem Aufwand verlassen können, trifft nur auf nicht DIN-gerechte Rippenplatten, wie sie vor dem Aquis Plaza vorzufinden sind, zu.

Blinde und sehbehinderte Menschen können sich hingegen nicht selbstständig im öffentlichen Straßenraum bewegen, wenn ein durchgängiges Leitsystem fehlt. Durch einen permanenten Wechsel zwischen unterschiedlichen Leitelementen kommt es zu Irritationen, was eine autarke Fortbewegung dieses Personenkreises unmöglich macht. Einfachste Wege müssten mit einem Mobilitätstrainer erlernt und regelmäßig geübt werden (Mobilitätstrainer sind schwer zu bekommen und verursachen zusätzliche Kosten, wobei unklar ist wer diese bezahlen muss). Ferner erschwert die Stadt Aachen als touristisches Ziel sehbehinderten und blinden Menschen eine autarke Teilhabe an ihren kulturellen Ereignissen und Sehenswürdigkeiten. Gemäß BGG NRW² § 7 sind bauliche Anlagen barrierefrei zu gestalten und die Verbände sind frühzeitig einzubeziehen. Gemäß DIN 18040-1³ müssen Gehwege und Verkehrsflächen gefahrlos nutzbar sein.

Die nutzbare Gehwegbreite darf nicht durch Sondernutzungen eingeschränkt werden, viel mehr ist eine Gewährung der Sondernutzung dann nicht zulässig.

Ein mittig verlegtes Leitsystem steht weder in den Normen noch hat es die Kommission Barrierefreies Bauen gefordert.

Ein Leitsystem nützt allen Menschen mit kognitiv und/oder psychisch eingeschränkten Fähigkeiten ein einfaches Leitsystem verstehen, Kindern und älteren Menschen sowie stark sehbehinderten Menschen ermöglicht es die Orientierung ebenso. Grundsätzlich dienen Bodenindikatoren daher nicht nur blinden Menschen, welche sich mittels einem Langstock fortbewegen, als Orientierung, sondern durch den geforderten visuellen

² BGG NRW, Behindertengleichstellungsgesetz NRW

³ DIN 18040-1, Barrierefreies Bauen-Planungsgrundlagen- Teil 1: Öffentliche zugängliche Gebäude



Farbkontrast zwischen Bodenindikator und angrenzenden Bodenbelag allen Menschen mit Sehbeeinträchtigung. Die sinnvolle Nutzung eines Leitsystems ist nicht in Abhängigkeit von der Fähigkeit eines Langstock nutzen zu können, zu bewerten.

Ein durchgängiges Leitsystem bedeutet nicht, dass damit von einer Einheitlichkeit durch andere Straßenbaulastträger abgewichen wird, es steht auch nicht den DIN-Normen 18040-3⁴ oder 32984 entgegen. Vielmehr gibt es keine bundesweiten Standards, die ein lückenloses Leitsystem ablehnen.

Wenn das Argument der „bundesweiten Standards“ genutzt wird, um eine Einheitlichkeit herzustellen, muss an dieser Stelle erwähnt werden, dass in der Stadt Aachen andere einheitlichen Standards, wie bspw. die DIN 32975⁵ Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“ aus rein gestalterischen Gründen noch nie eingehalten worden sind, da keine weiße Rippenplatten und auch kein Begleitstreifen verlegt werden. Bei Nässe ist der Unterschied zwischen einer grauen Platte und einer anthrazitfarbigen Rippenplatte kaum erkennbar und entspricht dann eventuell nicht dem geforderten Leuchtdichtkontrast der Norm*. Auch die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)⁶ der Forschungsgesellschaft für Straßen- Verkehrswesen (FGSV) werden in Aachen kaum angewandt, siehe Abbildung 4.

➤ Folgende Lösung wird vorgeschlagen:

Sollte aus Platzmangel oder in gestalterisch bedeutsamen Bereichen ein Leitsystem nicht gelegt werden können, bedarf es einer Sonderlösung zur Gestaltung des öffentlichen Raumes, bei der die Kommission Barrierefreies Bauen als Vertretung der Vereine und Organisationen der Menschen mit Behinderungen intensiv einbezogen werden sollte.



Abbildung 4: Einheitlichen Standards von visuellen Kontrasten der DIN 32975.

Quelle: © Verlagsgesellschaft Rudolf Müller GmbH & Co. KG, Atlas Barrierefrei bauen

⁴ DIN 18040-3, Barrierefreies Bauen-Planungsgrundlagen- Teil 3: Öffentlicher verkehrs- und Freiraum

⁵ DIN 32975, Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung

⁶ H BVA, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen' der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)



PUNKT B: AUSFÜHRUNGEN FB 61 (SEITE 6 DER VORLAGE):

Die bisherige Art der Führung zu ungesicherten Überquerungsstellen, die keinen Hinweis bieten, dass es sich um eine ungesicherte handelt, wie es die DIN verlangt, soll geändert werden.

<p>Abbildung 5: ungesicherte, gemeinsame Überquerungsstelle (Bordhöhe 3 cm) – Neu! Quelle: FB61 – Präsentation „Barrierefreiheit im Straßenraum“ 12.07.2022 Folie 5, ergänzt durch FB56/100</p> <p>Bisher wurde in Aachen das <u>Leitsystem nicht unterbrochen!</u></p>	<p>Abbildung 6: gesicherte, gemeinsame Überquerungsstelle (Bordhöhe 3 cm) Quelle: FB61 – Präsentation „Barrierefreiheit im Straßenraum“ 12.07.2022 Folie 5 <i>Die Breite des Gehweges ist mit 2,50 m die Mindestbreite</i></p> <p>Bisherige bewährte Regelung für sehbehinderte und blinde Menschen, aber auf Rollen angewiesene werden ausgeschlossen durch die harte 3 cm Kante!</p>
<p>Abbildung 7: ungesicherte, getrennte Überquerungsstelle – Neu! Quelle: FB61 – Präsentation „Barrierefreiheit im Straßenraum“ 12.07.2022 Folie 6, ergänzt durch FB56/100 <i>Die Breite des Gehweges ist mit 2,50 m die Mindestbreite</i></p> <p>Bisher wurde in Aachen das <u>Leitsystem nicht unterbrochen!</u></p>	<p>Abbildung 8: gesicherte, getrennte Überquerungsstelle Quelle: FB61 – Präsentation „Barrierefreiheit im Straßenraum“ 12.07.2022 Folie 6: <i>Die Breite des Gehweges ist mit 2,50 m die Mindestbreite.</i></p> <p>Bisherige bewährte Regelung für sehbehinderte und blinde sowie auf Rollen angewiesene Menschen.</p>

Diese neu eingeführte Regelung in der DIN 32984:2020-12⁷ wird Irritationen auslösen, weil sie in der Praxis bedeutet, dass auf eine Rippenplatte verzichtet wird, die zu einer Querungsstelle führt. Das heißt für Menschen die den Langstock nutzen, es fehlt die entsprechende Orientierung mangels Leitelement, siehe auch Abbildung 5 und 7.

⁷ Die DIN 32984:2020-12 wurde bereits zurückgezogen und durch die DIN 32984:2023-04 ersetzt



➤ Folgende Lösung wird vorgeschlagen:

Die Kommission Barrierefreies Bauen bittet bei der Einführung der geänderten Bauweise in Aachen, wie in der Vorlage dargestellt, dass Nutzende in Aachen ein Mobilitätstraining erhalten, bei Beibehaltung der bisherigen Bauweise wäre dies nicht notwendig. Es gibt bisher keine Regelungen, wer dies durchführen und finanzieren wird - wobei letzteres die Stadt Aachen als Verantwortliche der Änderungen sicherlich tragen müsste.

PUNKT C: AUSFÜHRUNGEN FB 61 (SEITE 6 DER VORLAGE):

Die grundsätzliche Anwendung von getrennten Überquerungsstellen soll geändert werden, wobei laut DIN unter bestimmten Randbedingungen gemeinsame Querungen zu bevorzugen sind

Die Kommission Barrierefreies Bauen fordert die grundsätzliche Anwendung von getrennten Überquerungsstellen in Aachen zur Sicherstellung eines möglichst durchgängigen, einheitlichen Systems.

Rollstuhlnutzer*innen werden nicht so sehr durch den taktilen Leitstreifen gestört, aber das Fehlen von Bordsteinabsenkungen verhindert die Teilhabe am öffentlichen Leben (siehe Abbildung 9).

Die Grundprinzipien der DIN-Norm 18040-3 sind, Wegeketten im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum sollten durchgängig und über Zuständigkeitsgrenzen hinweg barrierefrei nutzbar sein, u.a. durch stufenlose Wegeverbindungen insbesondere für Rollstuhl- und Rollatorenutzer.

Wenn es kaum mehr Bordsteinabsenkungen auf Null cm gibt und eine drei cm Kante für Rollstuhlnutzer*innen bei Fußgängerquerungen zu überwinden ist, werden Rollstuhlnutzer*innen benachteiligt. Sie werden nicht so sehr durch die taktilen Leitelemente gestört als durch fehlende Bordsteinabsenkungen.

Das Fehlen von Bordsteinabsenkungen verhindert die Teilhabe am öffentlichen Leben.



Abbildung 9: (Beispielfoto)

Quelle: © Badische Zeitung – 27.10.2016

Beispiel: Die Abbildung 9 zeigt, dass eine 3 cm Bordsteinkante, für Rollstuhlnutzer*innen und für auf Rollator-Nutzer*innen schwer bis gar nicht ohne fremde Hilfe überwindbar ist.



- **Lösung: getrennte Überwege schaffen, ein Bereich abgesenkt auf Null für Rollstuhlfahrer*innen und Rollatornutzer*innen, ein weiterer Bereich mit Bordsteinkante für blinde Menschen als Standardlösung.**

Der Aufwand für das Versetzen aller Lichtsignalanlagen an vorhandenen Querungen sei unverhältnismäßig hoch, kann als Argument nicht gelten, da alle vereinbarten Maßnahmen zur Barrierefreiheit Schritt für Schritt umgesetzt werden und zwar dort, wo sowieso eine Umgestaltung erforderlich ist.

Sollten die ungesicherten gemeinsamen Querungsstellen umgesetzt werden, schließt dies den Kreis der Menschen, die auf Rollen angewiesen sind, von der gesellschaftlichen Teilhabe aus. Denn eine harte 3 cm Kante können Rollstühle und Menschen, die auf einen Rollator angewiesen sind, nicht eigenständig und ohne besondere Erschwernis überwinden. Dies würde keine Barrierefreiheit für die Gruppe der Menschen darstellen, im Gegenteil dies wäre eine klare Benachteiligung (siehe Abbildung 9).

- **Folgende Lösung wird vorgeschlagen:**

Sollte eine Überquerungsstelle im Kurvenradius einer Kreuzung oder Einmündung liegen, muss die Zweckmäßigkeit einer Verlegung der Querungsstelle auf einen geradlinigen Bereich geprüft werden. Sollte eine Verlegung nicht zielführend sein, bedarf es einer Sonderlösung zur Gestaltung des öffentlichen Raumes, bei der die Kommission Barrierefreies Bauen als Vertretung der Vereine und Organisationen der Menschen mit Behinderungen intensiv einbezogen werden sollen.



Abbildung 10: Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe

Quelle: © Verlagsgesellschaft Rudolf Müller GmbH & Co. KG, Atlas Barrierefreies Bauen



In der Vorlage fehlen u.a. Regelungen zu folgenden Themen:

- Radwege:
 - Trennung zwischen Geh- und Radweg
 - Zebrastreifen über Radwege und bereite Radschutzstreifen
 - Zebrastreifen über Fahrradstraßen
 - Ausstattung der Protected Bike Lane mit Klemmfixen, Leitschwellen etc. -> bitte alle 6-10 m eine Lücke lassen, damit auch auf Rollen Angewiesene die Fahrbahn im Gefahrenfall queren können
- Führung des Leitsystems bei Gehwegüberfahrten mittels Leitsystem aus Rippenplatten, AFM, Rillenplatten, AFM und wieder Rippenplatten
- Gesicherte und ungesicherte, gemeinsame Überquerungsstellen mit Radwegquerung
- Bushaltestellen
 - Führung der Radwege
 - Leitlinien bzw.- schwellen bei separaten Busspuren (bei Protected Bike Lane)
- Treppen mit Stufenmarkierungen und Vermeidung von auslaufenden Stufen
- Rampen
- Leitsysteme in Mischverkehrsflächen
- Ausstattungselemente (Grundanforderungen Kontraste und Ertastbarkeit)
- Baustellensicherung

Im August 2021 erschien die deutsche Fassung der Europeanorm Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der Normung ist verpflichtet, seine Normen an die Europeanorm innerhalb von 3 Jahren, also bis August 2024, anzupassen. Deshalb wird gegenwärtig die DIN 18040 in allen 3 Teilen überarbeitet.

Die Europeanorm ist mit über 300 Seiten sehr ausführlich, enthält aber keine direkten Maße. Dennoch enthält sie Vorgaben, die zu Veränderungen der DIN 18040 zwingen. Insbesondere ist hier zu nennen, dass bei Querungsstellen ein niveaugleicher Übergang auf die Fahrbahn für 2 Rollstühle nebeneinander vorhanden sein soll. Die Mindestbreite für Nullabsenkungen muss danach also deutlich mehr als 1 m betragen.

Quelle: Nullbarriere.de



Zu den Zielen der Vorlage:

Die Kommission begrüßt die grundsätzliche Anwendung der aktuellen DIN-Normen zur Barrierefreiheit, insbesondere die Einhaltung der DIN 32975 „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“ – auch Kontraste DIN genannt.

Vor allem sollten jegliche Einbauten wie Poller, Masten, Bänke usw. visuell kontrastreich zur Umgebung gestaltet sein. Denn ohne Kontraste ist die Sicherheit von hochgradig sehingeschränkten sowie jüngeren und älteren Menschen nicht realisierbar.

Die Gestaltung der grundsätzlichen Barrierefreien Standards im öffentlichen Straßenraum sollte eng mit den Behindertenverbänden bzw. der Kommission Barrierefreies Bauen abgesprochen werden, wie dies auch andere Städte machen, und entsprechend umgesetzt werden, so wie dies in Köln und Düsseldorf auch der Fall ist.

Die konsequente Umsetzung der Barrierefreiheit bedeutet insbesondere eine durchgehende eindeutige Systematik, die grundsätzlich verstanden wird. Dies heißt, dass das Leitsystem sukzessive flächendeckend in Aachen verlegt werden muss. Und zwar durchgängig. Denn woher soll ein blinder oder hochgradig sehingeschränkter Mensch wissen, wann ein Unterschied beispielsweise von zwei Belägen - Kleinpflaster und Betonplatten - ein Leitsystem darstellen soll oder aus rein ästhetischen oder verlege technischen Gründen erfolgt ist? Dies wäre nur mit spezieller Schulung aller blinden und hochgradig sehingeschränkten Menschen möglich – und dies dann für jede Stadt. Ein Unterfangen welches teuer und vor allem nicht umsetzbar ist.

Daher sollten grundsätzlich die Bodenindikatoren für das Leitsystem verwendet werden und nicht je nach Entwurf mal Kleinpflaster, dann mal Rasenkantensteine, dann mal die innere Hauskante oder gar die Bordsteinkante als äußere Leitlinie geplant werden.

„Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss sein, möglichst allen Menschen unabhängig von einer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.“ (H BVA, Kap. 1, EFA⁸, Kap. 1.2)

- Hinweis:

Die Problematik der falsch abgestellten E-Tret-Roller muss zeitnah gelöst werden. Nicht nur in der Innenstadt auch in den Randbereichen müssen bestimmte Zonen als Parkfläche für E-Tret-Roller ausgewiesen werden, wobei bei nicht Einhaltung, der Ausleihvorgang nicht beendet werden kann. Die Fußgänger, als größte Gruppe, sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen und hier wiederum die älteren Menschen und die Menschen mit Beeinträchtigungen die gefährdetste Gruppe. Daher sind insbesondere ihre Belange und ihre Sicherheit in den Fokus zu nehmen.

⁸ EFA, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen der FGSV