

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein- Westfalen hier Straßen.NRW, hat den Leitfaden 2012 Barrierefreiheit im Straßenraum herausgegeben.

Hier einige Auszüge aus dem Leitfaden:

Darin heißt es im Vorwort:

Der öffentliche Straßenraum soll für alle Bürgerinnen und Bürger möglichst barrierefrei gestaltet sein. Dabei spielen auch die Belange von Menschen mit Behinderungen eine wichtige Rolle. Im Detail ist dieser Anspruch nicht immer leicht umzusetzen: Für sehbehinderte oder blinde Menschen gelten andere Anforderungen als für motorisch eingeschränkte Menschen. Gleichzeitig sollen auch die Belange nicht Behinderter berücksichtigt werden. Da in der Vergangenheit in Nordrhein-Westfalen keine einheitlichen Gestaltungsrichtlinien existierten, hat sich Straßen.NRW entschieden, den Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“ zu entwickeln, der sich mit diesen Fragestellungen auseinandersetzt und Lösungen aufzeigt.

Als Berater konnte Straßen.NRW Vertreter sowohl von Blinden- und Sehbehindertenverbänden als auch von der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe e.V. gewinnen, um den Bedürfnissen einer möglichst großen Anzahl von Menschen mit Behinderungen gerecht werden zu können. Hierzu ist die Entwicklung von Lösungen mit den Betroffenen selbst unabdingbar.

Der Leitfaden soll Grundlage sein für ein einheitliches Vorgehen bei der Gestaltung eines barrierefreien Straßenraumes. Wir hoffen, dass der Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“ beispielgebend für Nordrhein-Westfalen wird und dazu beiträgt, einheitliche Lösungen zu schaffen.

Da sich die Zuständigkeit von Straßen.NRW nicht auf alle Verkehrsflächen erstreckt, sind die Aspekte einer barrierefreien Gestaltung nicht in allen Bereichen des öffentlichen Straßenraums berücksichtigt.

Seine Erstveröffentlichung erfuhr der Leitfaden in 2009. Sowohl durch die Erfahrungen in Nordrhein-Westfalen über mehr als zwei Jahre als auch mit Blick auf die nunmehr bundesweiten Entwicklungen wurde durch die Arbeitsgruppe bei Straßen.NRW die zweite Fassung des Leitfadens erstellt. Damit liegt eine Arbeitsgrundlage vor, die sich noch besser an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer orientiert und dabei dem eigenen Wunsch nach möglichst weitreichender Vereinheitlichung gerecht wird. Der Leitfaden ist weiterhin als Loseblattsammlung zu verstehen und wird durch die verantwortliche Arbeitsgruppe bei Bedarf erweitert oder geändert.

Geschäftsführung des Landesbetriebes Straßenbau NRW

2 Rechts- und Arbeitsgrundlagen

72.1 Rechtsgrundlagen

Im Jahr 2006 wurde von der UN das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention/BRK) verabschiedet und im Jahr 2008 von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert. Sie steht damit in Deutschland im Range eines Bundesgesetzes. Die BRK geht von der gleichberechtigten Teilhabe aller von Anfang an aus (Inklusion) und formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderungen u. a. zur physischen

Umwelt. Die Beeinträchtigung von Menschen mit Behinderung wirken sich erst in Wechselwirkung mit Barrieren als Behinderung aus.

Dem entsprechend ändern sich auch entscheidend die Verantwortlichkeiten zur Durchsetzung des vorgenannten Ziels der Inklusion, die nun vorrangig den Trägern öffentlicher Belange zufallen.

Schon im Behindertengleichstellungsgesetz des Landes NRW (BGG NRW) vom 16. Dezember 2003 wird das Ziel, „die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“ (§ 1), ausdrücklich auch auf die Mobilität des genannten Personenkreises und den öffentlichen Verkehrsraum bezogen. Dabei haben die Verantwortlichen --(u. a. die Träger öffentlicher Belange) aktiv auf das Erreichen des Ziels hinzuwirken. Dies gilt nach § 7 BGG NRW vor allem im Rahmen der Errichtung oder Änderung von Verkehrsanlagen auf Grundlage der bauordnungsrechtlichen Vorschriften. Zuvor hatten dagegen die Verkehrsplaner lediglich eine passive Rolle – die Notwendigkeit einer behindertengerechten Straßenraumgestaltung musste von den Betroffenen nachgewiesen werden. Die gesetzlichen Vorgaben zur Schaffung barrierefreier Verkehrsanlagen bedeuten, dass Planer schon beim Entwurf diese Belange berücksichtigen müssen. Das Diskriminierungsverbot basiert auf Artikel 3 des Grundgesetzes, nach dem alle Menschen „vor dem Gesetz gleich“ sind.

Mit der Ergänzung des Grundgesetzes von 1994 „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“ ist das Diskriminierungsverbot von Menschen mit Behinderung dort ausdrücklich verankert worden. Barrierefreiheit ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe, möglich sein. ...Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr...“ (§ 4 BGG NRW).

Der Bund hat auf Grundlage des § 8 BGG (Bund) die Berücksichtigung der Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung in das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) eingeführt.-Nach § 3 Abs.1 Satz 2 FStrG sind demnach die Straßenbaulastträger vom 1. Mai 2002 an verpflichtet, die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung bei der Ausübung der Straßenbaulast-Aufgaben zu berücksichtigen.

„Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.“

Gemäß diesen Formulierungen sind die Belange von Menschen mit Behinderung grundsätzlich zu berücksichtigen – unterliegen aber wie andere öffentliche Belange auch der (pflichtgemäßen) Abwägung. Abwägungen sind auf Grundlage der bauordnungsrechtlichen Vorschriften des Landes Nordrhein-Westfalen vorzunehmen. Dabei behält der Inklusionsgedanke ein besonderes Gewicht. Dies gilt nicht nur für Planung und Bau, sondern auch für Unterhaltungsmaßnahmen.

82.2 Normungen, Richtlinien, Regelwerke

Die wesentlichen Normen, die sich mit der Barrierefreiheit beschäftigen, sind die DIN 18024 (künftig DIN 18040-3), die DIN 32975, die DIN 32981 und die DIN 32984. Die DIN 18024 formuliert in Teil 1 (Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze - Planungsgrundlagen) Mindestanforderungen an den öffentlichen Raum aus Sicht der Barrierefreiheit. Diese Anforderungen sind aber mit den Richtlinien für den Straßenbau nur bedingt abgestimmt und spiegeln für barrierefreie Lösungen nicht mehr den aktuellen Stand der Technik wider. Daher wird z. Zt. vom Deutschen Institut für Normung (DIN) eine Neufassung der DIN 18024, Teil 1 erarbeitet und künftig als DIN 18040-3 erscheinen. Der Leitfaden versucht im Sinne einer frühzeitigen, weitreichenden Vereinheitlichung die dortigen Entwicklungen bereits zu berücksichtigen.

Die DIN 32975 (Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung) legt die Grundlagen für die Fragen der Erkennbarkeit durch Kontraste, Farbwahl und Beleuchtung fest.

Die DIN 32981 (Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrssignalanlagen) beschreibt Art und Einsatz von akustischen und taktilen Zusatzeinrichtungen an Signalanlagen.

Die DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) beschreibt u. a. Geometrie und Einsatz von Bodenindikatoren. Die DIN 32984 und 18040-3 ergänzen sich und korrespondieren inhaltlich miteinander. -Richtlinien und Empfehlungen für Planung und Bau von Straßen und deren Ausstattung sind ebenfalls in den gültigen Fassungen im Rahmen einer barrierefreien Planung zu berücksichtigen. Dazu gehören insbesondere die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA 2011) der FGSV. Weitere Normen werden in den Richtlinien benannt.

2.3 Abwägung zur barrierefreien Straßenraumgestaltung

2.3.1 Grundsatz

Im Sinne des „Design for all“ soll der Verkehrsraum den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer genügen. Daher sind auch die Belange aller mobilitätseingeschränkten Menschen gleichberechtigt zu berücksichtigen, zu denen neben den behinderten Menschen (mobilitätsbehindert im engeren Sinne) auch die Menschen mit reisebedingter und altersbedingter Mobilitätsbehinderung (im weiteren Sinne) (s. H BVA) zählen.

Aufgrund des demografischen Wandels ist in Zukunft mit einer weiter steigenden Zahl mobilitätsbehinderter – einschließlich sinnesbehinderter – Menschen zu rechnen. Aus diesem Grund ist im Sinne einer auch zukunftsorientierten und nachhaltigen Planung auf Grundlage der nachfolgenden Abwägungsgebote Barrierefreiheit im Straßenraum zu berücksichtigen. Dabei ist die Abwägung grundsätzlich so zu führen, dass sie einer gerichtlichen Nachprüfung standhalten kann. Sie wird Bestandteil der Planung und ist im Erläuterungsbericht festzuhalten oder anderweitig schriftlich zu fixieren. Die Beurteilung/Einschätzung des Umfangs der Barrierefreiheit sollte im Austausch mit den örtlich zuständigen Behindertenorganisationen erfolgen.

Unter Berücksichtigung der in Teilen erforderlichen Kompromisse zwischen den Belangen der nicht behinderten Verkehrsteilnehmer (z. B. Radverkehr) und der mobilitätseingeschränkten Menschen wurden die in diesem Leitfaden vorliegenden technischen Lösungen entwickelt.

Die unterschiedlichen technischen Lösungen sind in Kapitel 6 beschrieben und in den Musterskizzen dargestellt. Unabhängig hiervon ist es aber erforderlich, die theoretischen und im Leitfaden beschriebenen Grundlagen barrierefreier Lösungen zu verstehen, um sie einzelfallbezogen richtig einsetzen zu können. Hierzu gehört auch eine sensible Begleitung der Umsetzung barrierefreier Lösungen durch die Bauleitung.

3 Rolle von Straßen. NRW

113.1 Veranlassung

Nach § 7 BGG NRW ist die Errichtung oder die Änderung baulicher Anlagen entsprechend den bauordnungsrechtlichen Vorschriften barrierefrei zu gestalten. Vergleichbares kann dem BGG des Bundes entnommen werden. Diese Regelung beinhaltet auch das unter Kapitel 2.3 erwähnte Abwägungsgebot.

Dies gilt auch für „sonstige bauliche Anlagen“ und „andere Anlagen“ (z.B. Lichtsignalanlagen).

3.2 Kontakt zu anderen Behörden/Behindertenvertretern

Durch die Forderung des BGG NRW, eine aktive Rolle einnehmen zu müssen, sind bei entsprechenden Planungen Kontakte zu den folgenden, betroffenen Stellen aufzunehmen:--Kommunen (Behindertenkoordinatoren, -beauftragte, -beiräte)örtliche Behindertenvertreter/ örtliche Vertreter der Behindertenverbände und ggf .örtliche Interessenzusammenschlüsse der Behinderten-Selbsthilfe oder hilfsweise über die Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe NRW e.V.

Diese Kontakte können sinnvoller Weise über die involvierten Kommunen erfolgen.

3.2.1 Umgang mit Standards Anderer.

Bei der Planung und Ausführung der barrierefreien Gestaltung des Straßenraums ist dieser Leitfaden generell zugrunde zu legen. Mit Hinweis auf die in NRW z. T. noch voneinander abweichenden Prinzipien der barrierefreien Gestaltung und den Wunsch nach einer mittelfristig umgesetzten Standardlösung sollen die Standards dieses Leitfadens auch dann zur Anwendung kommen, wenn im Nahbereich bereits andere Systeme existieren. Der Leitfaden ist in seiner überarbeiteten Fassung mit den Regelwerken bundesweiter Fachgremien zum Thema Barrierefreiheit im Verkehrsraum weitgehend abgeglichen. Daher soll im Rahmen der Absprachen mit den anderen Baulastträgern die Anpassung der bereits vorhandenen Systeme auf die hier zugrunde gelegte Systematik zumindest im unmittelbaren Nahbereich (z. B. Knotenpunkt) empfohlen werden. Dabei sollte der Hinweis gegeben werden, dass der Leitfaden sowohl in Abstimmung mit den Vertretern der Betroffenen auf Landesebene erfolgte als auch eine inhaltlich große Übereinstimmung mit bundesweiten Entwicklungen (u. a. DIN 32984, H BVA) vorliegt Kann zwischen den Beteiligten kein Konsens auf eine barrierefreie Gestaltung/Ausstattung gefunden werden, so ist sowohl der Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau NRW als auch die nächst höhere Behindertenvertretung in die Abstimmung mit einzubeziehen.

Entsprechende Kontakte können von der LAG Selbsthilfe NRW vermittelt werden. Der Arbeitsgruppe des Betriebssitzes geht es hierbei u. a. auch um neue Erkenntnisse für die Weiterentwicklung von Standards.

3.2.2 Dokumentation

In jedem Fall sind die Entscheidungsprozesse mit den unter 3.2 genannten Beteiligten aktenkundig zu dokumentieren. Insbesondere bei Abweichungen von Standards soll hierdurch die fachliche Auseinandersetzung festgehalten werden.

3.3 Sicherheitsaudit

Im Rahmen des Sicherheitsaudits für Straßen ist die Berücksichtigung und Umsetzung der barrierefreien Gestaltung zu überprüfen. Wird vom Grundsatz der Barrierefreiheit in einem wie unter 2.3 beschriebenen Abwägungsprozess abgewichen, sind die schriftlich fixierten Gründe hierfür Teil der zu auditierenden Unterlagen.

Bei einer barrierefreien Gestaltung ist dieser Leitfaden Grundlage für das Audit. Barrierefreiheit wird grundsätzlich in der Phase 3 (Ausführungsplanung) und Phase 4 (Verkehrsfreigabe) auditiert. In Einzelfällen können auch in der Phase 2 (Vorentwurf) erste planerische Entscheidungen zur Barrierefreiheit getroffen werden.

Der Link zum Leitfaden:

[Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012 - pub leitfaden-barrierefreiheit-im-strassenraum-2012.pdf](#)