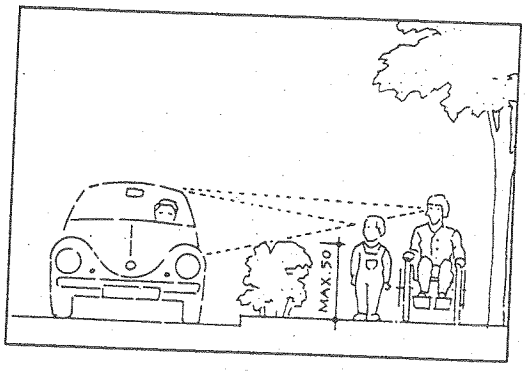
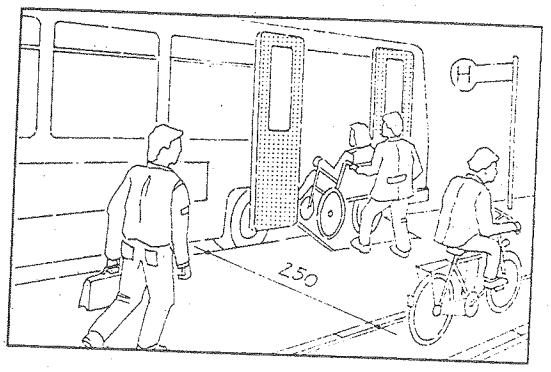
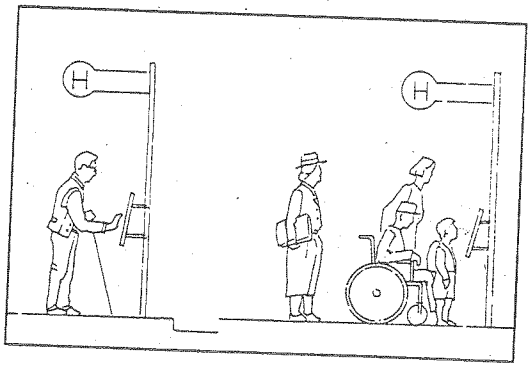
Beilage 1.2

# STRASSEN, PLÄTZE, WEGE, ÖFFENTLICHE VERKEHRS- UND GRÜNANLAGEN SOWIE SPIELPLÄTZE

Leitfaden für Architekten, Fachingenieure, Bauherren und Gemeinden
zur DIN 18024 Teil 1, Ausgabe Januar 1998
Vergleichende Betrachtung und Erläuterungen




Bayerisches Staatsministerium des Innern
Oberste Baubehörde

## 9 Verweilplatz



Überdachte Verweilplätze (Ruheflächen und -bänke), taktil und optisch kontrastierend auffindbar im Bereich von Gehwegen, Treppen- und Rampenanlagen.

Vor allem in Bereichen, wo gewartet werden muss, sind Regenschutzdächer vorteilhaft. Zuschnitt und Größe der Plätze sollen Bank- und Rollstuhlaufstellmöglichkeit über Eck zulassen, so dass sie auch als Kommunikationsbereiche wirksam sind (s. Abb. bei 13.2.2).

Maße der Bewegungsflächen s. Abschnitt 4.6.

## 10 Zugang, Fußgängerüberweg und Furt auf gleicher Ebene



### 10.1 Bord

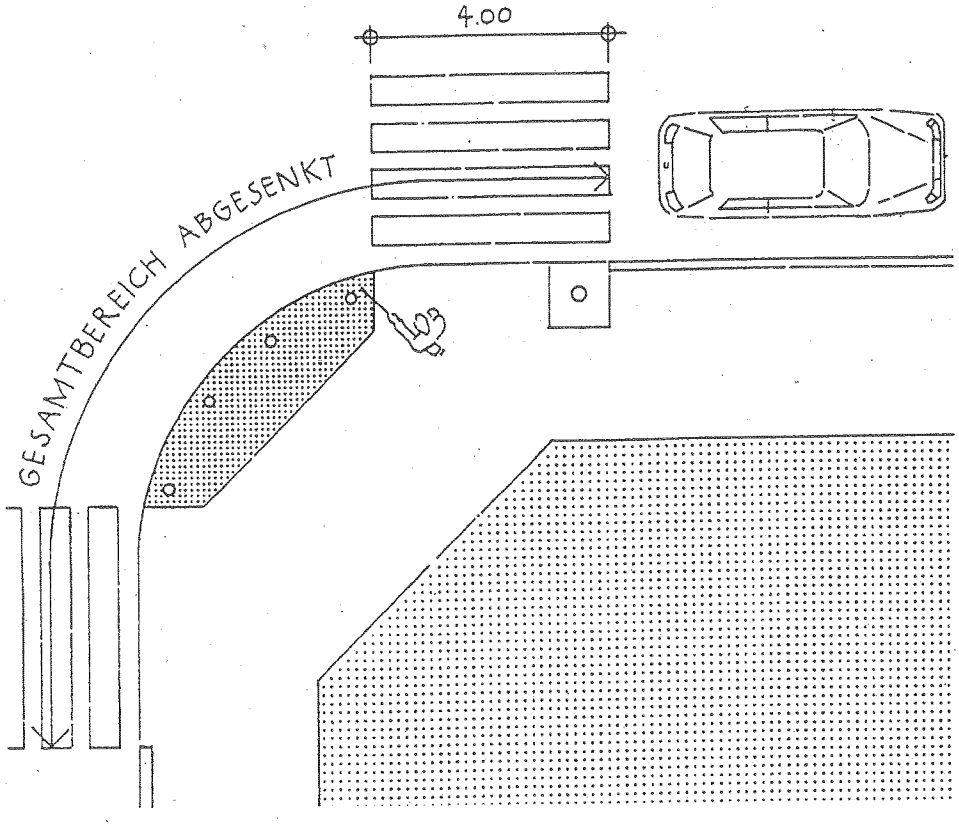
Bordabsenkungen auf 3 cm Höhe an Zugängen, Fußgängerüberwegen und Furten, z. B. Überquerungsstellen, Schutzinseln, Gehwegüberfahrten (Grundstückszufahrten), Kraftfahrzeug-Parkflächen und Taxistellplätzen in ganzer Breite, damit sie von Rollstuhlbenutzern passiert werden können.

Abgesenkte Borde sollten taktil und optisch kontrastierend wahrnehmbar gekennzeichnet werden.
Die aus den Normen 18025 und 18024 T 2 bekannte Schwellenhöhe von 2 cm bezieht sich in erster Linie auf Bereiche innerhalb von Gebäuden. Im Freien sind 3 cm als Kompromiss zwischen den Bedürfnissen Blinder einerseits und denen von Rollstuhlfahrern andererseits denkbar.
Zusätzlich zur Tastbarkeit kann zur optischen Wahrnehmbarkeit der Borde eine entsprechend kontrastierende, farbige (gelbe oder weiße) Markierung beitragen.
An Taxistellplätzen ist die Absenkung von Hochborden notwendig, um das Einsteigen von Fahrgästen mit Bewegungseinschränkungen oder aus dem Rollstuhl zu erleichtern, wobei die Tastbarkeit des Standbereiches für Blinde durch einen verbleibenden, 3 cm hohen Absatz gegeben sein sollte (s. 4.8).

## 10.2 Überquerungsstelle

Überquerungsstellen an Fußgängerüberwegen und Furten rechtwinklig zur Fahrbahn.

Blinde sind darauf angewiesen, dass die Überquerungsrichtung im rechten Winkel zum Fahrbahnrand bzw. zur Bordsteinkante ist; Bordsteine, die dem Kurvenverlauf von Straßeneinmündungen folgen, sollten in keinem Falle abgesenkt werden, da Blinde sonst die Orientierung über ihre Position in Bezug auf die Fahrbahn verlieren. Fälls eine Absenkung dennoch der Kurve folgend ausgeführt wird, sollten (bei sehr engen Kurvenradien) Blinde und Schlechtsehende auf diese besondere Gefahrenstelle durch ein Aufmerksamkeitsfeld, evtl. in Verbindung z. B. mit geeigneten Pollern, hingewiesen werden (s. Abb.).

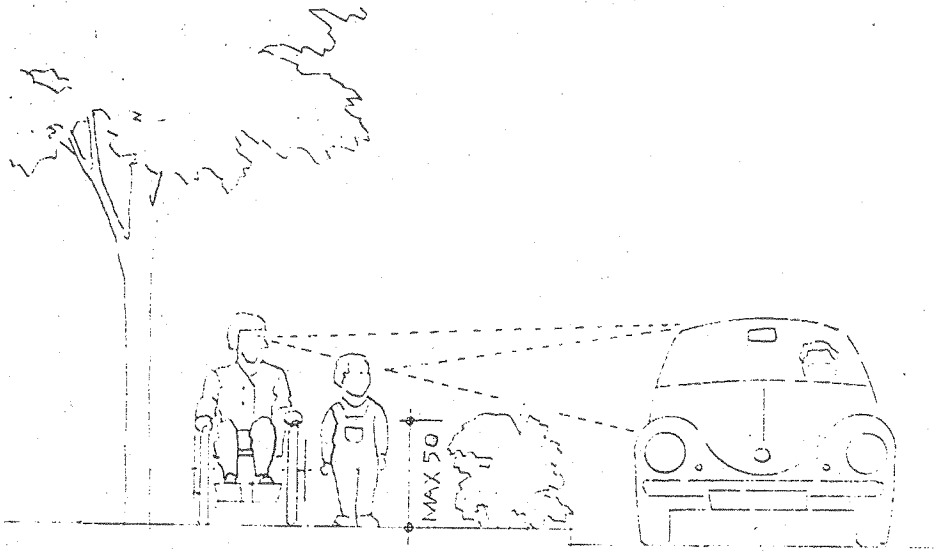



Hier tritt einer der o. a. Zielkonflikte auf:
Abschrankungen und Poller sind Einrichtungen, die üblicherweise als „notwendige Übel" so unauffällig wie möglich gestaltet werden, um die optische Wirkung von Straßenräumen nicht einzuschränken und zu stören (EAHV: „...sind ortstypisch zu gestalten und in Form und Material der Umgebung anzupassen"). Um Unfällen und Verletzungen vorzubeugen, müsste dagegen für Schlechtsehende oder auch Blinde mit Sehrest die Gestaltung dieser Ausstattungen aber gerade besonders auffällig sein (z. B. rot/weiß diagonal oder besser schwarz/gelb diagonal gestreift, zumindest im oberen Bereich). Sie

sollten sich vom jeweiligen Hintergrund deutlich abheben und mit dem Stock in Bodenhöhe tastbar sein.
Im Interesse von Schlechtsehenden und im Sinne einer einheitlichen Gestaltung der Umwelt ist der Einsatz dieser Ausstattungselemente möglichst zu beschränken.

Gestaltung von Überquerungsstellen so, dass wartende Personen vom fließenden Verkehr her wahrgenommen werden können (Sichtfeld).
Sichthindernisse (z. B. Bepflanzung) im Bereich von Sichtdreiecken nicht höher als 50 cm.

Bei einer Augenhöhe von ca. 125 cm von Auto- und Rollstuhlfahrern und von Kindern soll auf diese Weise sichergestellt werden, dass sie sich gegenseitig wahrnehmen können. Die in der EAE empfohlenen 80 cm Maximalhöhe (EAHV: 100 cm) werden in diesem Zusammenhang kritisch gesehen.




Abdeckungen von Entwässerungs- und Revisionsschächten u. ä. nicht im Überquerungsbereich.

Damit kann verhindert werden, dass bei Revisionen oder Reparaturen der stadttechnischen Einrichtungen, während derer diese Abdeckungen offen stehen, Hindernisse für die Benutzer der Übergänge entstehen und ungesicherte bzw. nicht barrierefreie Umwege in Kauf genommen werden müssten. Im Revisionsfall sind geöffnete Abdeckungen zwar nach RSA abzusichern, doch ist hier vor allem an Blinde gedacht, die durch ein unerwartetes Hindernis auf einem ihnen an sich bekannten Weg verunsichert werden.
Außerdem bilden sich gerade an den Einstiegen durch unterschiedliche Setzungen des Unterbaus häufig Stolperschwellen.