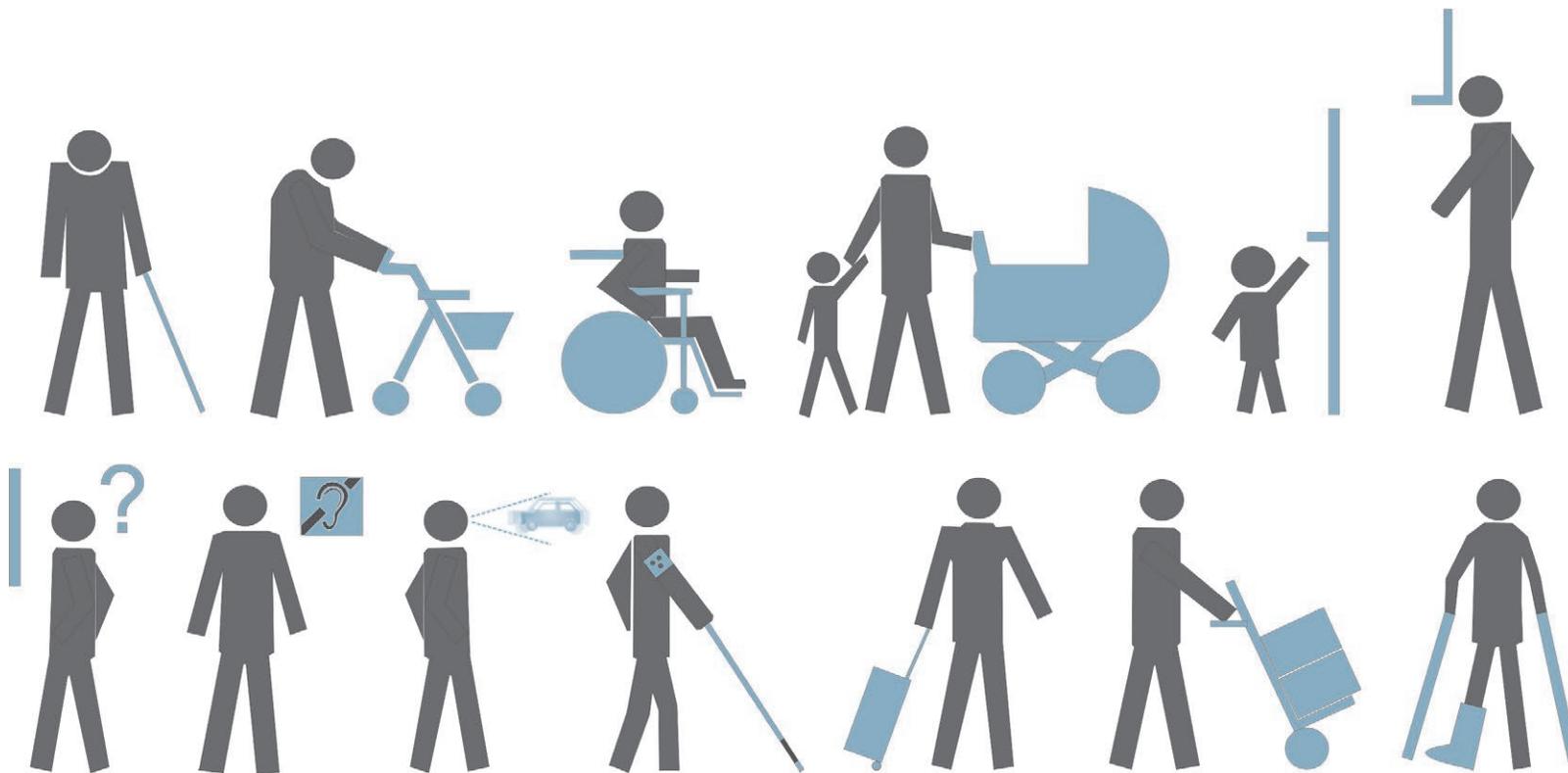


---

# Gestaltungsleitfaden Barrierefreie Innenstadt Kleve



# Inhaltsverzeichnis

---

Einleitung _____	Seite 3
Wie ist der Gestaltungsleitfaden aufgebaut? _____	Seite 4
Welche Regelwerke sind beim Thema Barrierefreiheit wichtig? _____	Seite 5
Gehwege – Breite und sonstige allgemeine Anforderungen _____	Seite 6
Gehwege – Oberflächengestaltung und -qualität _____	Seite 7
Gehwege – Umgang mit Steigungen _____	Seite 8
Gehwege – Treppen _____	Seite 9
Gehwege – Rampen _____	Seite 10
Gehwege – Leitsysteme _____	Seite 11
Querungen – Allgemein _____	Seite 12
Querungen – Besonderheiten an Lichtsignalanlagen _____	Seite 13
Stadtmobiliar – Allgemeines _____	Seite 14
Stadtmobiliar – Beleuchtung _____	Seite 15
Stadtmobiliar – Beschilderung _____	Seite 16
Stadtmobiliar – Sitzgelegenheiten _____	Seite 17
Stadtmobiliar – Spielpunkte _____	Seite 18
Stadtmobiliar – Öffentliche Toiletten und Behinderten-WCs _____	Seite 19
Stadtmobiliar – Bushaltestelle _____	Seite 20
Parken für Menschen mit Behinderungen _____	Seite 21
Zugänge zu öffentlichen Gebäuden und Geschäften _____	Seite 22
Baustellen und Baumaßnahmen _____	Seite 23
Impressum _____	Seite 24

# Einleitung

---

Der Gestaltungsleitfaden wird als praktische Handreichung für den zukünftigen Planungsalltag verstanden. Bei allen anstehenden Um- und Neubauplanungen des öffentlichen Raumes in der Klever Innenstadt soll er als Planungsratgeber dienen, indem er wichtige Hinweise sowie praktische Lösungsansätze zur Herstellung von barrierefreien bzw. zumindest barrierearmen Rahmenbedingungen gibt.

Mit den einschlägigen Regelwerken und Normen existiert zwar eine umfangreiche Fachliteratur, die in Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung zu berücksichtigen ist oder die zumindest bei Planung und Ausführung hinzugezogen werden sollte. Die einzelnen Regelwerke und Normen sind jedoch stark auf Teilaspekte einer Barrierefreiheit fokussiert; es fehlt der gesamthafte Überblick.

Hier leistet der Gestaltungsleitfaden entsprechende Abhilfe, indem er einerseits eine allgemeine, übersichtliche Gesamtschau liefert, wie eine behindertenfreundliche (Innen-)Stadt im Idealfall konkret gestaltet sein muss (ohne sich zu sehr im Detail zu verlieren) und welche Aspekte von Bedeutung sind.

Da sich die in den Regelwerken und Normen enthaltenen technischen und baulichen Standards häufig nur im Neubau (mit entsprechenden räumlichen Reserven) realisieren lassen und insbesondere Innenstädte i.d.R. von begrenzten Flächenverfügbarkeiten und weiteren speziellen Rahmenbedingungen geprägt sind, übersetzt der Gestaltungsleitfaden andererseits die idealtypischen Anforderungen in ortsbezogene Empfehlungen und Lösungsansätze, hier also entsprechend für die Klever Innenstadt. Die örtlichen Gegebenheiten bedingen oftmals praktikable und akzeptable Kompromisse zwischen den „Maximalanforderungen“ der gängigen Regelwerke und Normen auf der einen Seite und der Wirtschaftlichkeit, der technischen Machbarkeit oder dem Denkmalschutz auf der anderen Seite. Nichtsdestotrotz gibt der Gestaltungsleitfaden den aktuellen Wissensstand von Forschung und Technik wider und ist insofern „up to date“.

## **Anmerkung zum Begriff ‚Barrierefreiheit‘**

Barrierefreiheit stellt auf der Ebene von – vor allem älteren und/oder bebauten – Stadtquartieren aufgrund der zahlreichen vorhandenen Interessenskonflikte und Restriktionen mehr eine Vision als einen real erreichbaren Zustand dar; daher ist der Begriff genau genommen etwas missverständlich. Trotzdem sind die mit dem Begriff verbundenen Ziele, allen Menschen eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und eine möglichst selbstständige und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen, richtungsweisend und sollten nicht durch eine unverhältnismäßige Begriffsdefinition/-unterteilung zerredet werden. Aus pragmatischen Gründen werden im Gestaltungsleitfaden die Begriffe ‚barrierefrei‘, ‚barrierearm‘, und ‚behindertengerecht‘ gleichgesetzt bzw. synonym verwendet.

# Wie ist der Gestaltungsleitfaden aufgebaut?

---

## Genereller Aufbau

Der Gestaltungsleitfaden widmet sich insgesamt 18 Einzelthemen. Zu jedem Thema gibt es einen Steckbrief, der detaillierte Hinweise und Angaben in übersichtlicher Form enthält und für alle Einzelthemen gemäß nachfolgendem Schema aufgebaut ist:

### Einleitungstext

Der Einleitungstext dient zur Einführung in das jeweilige Thema und enthält erste Hinweise und Erläuterungen (wie z.B. Hintergrund und Relevanz des Themas oder mögliche Problemstellungen).

### Fotos / Skizzen

Hier werden entweder Referenzbeispiele aus anderen Städten in Form von Fotos gezeigt, oder es sind idealtypische Muster-skizzen dargestellt, welche die relevanten Anforderungen illustrieren.

### Vorgaben / Maße / Kennwerte

Unter diesem Punkt werden die Kriterien und anzustrebenden Bedingungen stichwortartig zusammengetragen, die es bezüglich dieses Themas allgemeingültig zu berücksichtigen gilt.

### Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

Unter diesem Punkt wird Bezug auf die Innenstadt Kleve genommen. Die o.g. Vorgaben und Erforderlichkeiten werden also in Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten und Besonderheiten reflektiert, und es werden entsprechende Empfehlungen bzw. Lösungsansätze genannt.

### Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

Unter diesem Punkt sind alle wichtigen, das jeweilige Thema betreffenden Regelwerke aufgeführt, die bei einer konkreten Planung zu berücksichtigen sind und hinzugezogen werden sollten.

Auf der nächsten Seite wird ein Überblick über die Systematik der relevanten Regelwerke gegeben, die Vorgaben, Anforderungen oder Empfehlungen in Hinblick auf das Thema Barrierefreiheit beinhalten.

# Welche Regelwerke sind beim Thema Barrierefreiheit wichtig?

---

In den nachfolgenden Steckbriefen wird eine Vielzahl an Dokumenten und Regelwerken genannt, die bei der Behandlung des jeweiligen Einzelthemas Berücksichtigung finden sollten. Hier soll zunächst ein Überblick gegeben werden, um welche Regelwerke es sich dabei handelt und welcher Stellenwert ihnen zukommt:

## **DIN-Normen**

DIN-Normen sind zunächst freiwillige Standards, die auf Bestreben eines bestimmten Interessiertenkreises entstehen und unter diesen einen Konsens herstellen. Rechtsverbindlichkeit erlangen sie erst dann, wenn in Gesetzen und Verordnungen darauf Bezug genommen wird bzw. sie als Referenz genannt werden. DIN-Normen werden i.d.R. alle fünf Jahre auf ihre Aktualität hin überprüft und ggf. auf den aktuellen Stand der Technik angepasst.

## **FGSV-Dokumente**

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ist ein gemeinnütziger technisch-wissenschaftlicher Verein, der die Aufstellung und Fortschreibung von Richtlinien, Empfehlungen o.ä. für Straßenbau, Straßenverkehrstechnik und Verkehrsplanung begleitet. Die von der FGSV erarbeiteten Technischen Veröffentlichungen (Regelwerke / Wissensdokumente) werden dabei in vier Kategorien mit abgestufter Bedeutung unterteilt (R1, R2, W1, W2). R1-Veröffentlichungen sind z.B. Richtlinien, die eine hohe Verbindlichkeit besitzen (bspw. Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen), während R2-Veröffentlichungen Merkblätter und Empfehlungen umfassen (z.B. Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen), deren Anwendung die FGSV als Stand der Technik empfiehlt. W1- und W2-Veröffentlichungen sind Hinweise und Arbeitspapiere ohne Verbindlichkeitscharakter (bspw. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen); sie zeigen Möglichkeiten auf und geben den aktuellen Stand des Wissens wider.

## **Leitfaden Straßen.NRW**

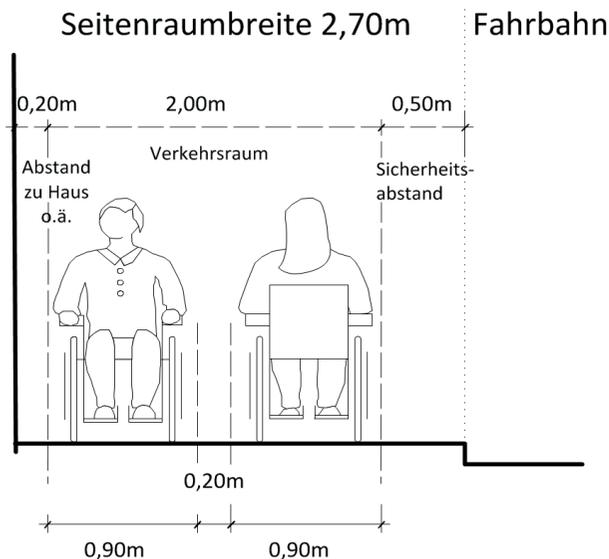
Der Landesbetrieb Straßenbau NRW veröffentlichte 2009 erstmals den Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“, der ein einheitliches Vorgehen bei der Gestaltung eines barrierefreien Straßenraumes zum Ziel hat. Neben allgemeinen Hinweisen zu Materialien, Begriffen und Prinzipien in Bezug auf eine barrierefreie Planung enthält er konkrete Lösungsansätze in Form von Musterskizzen für unterschiedliche Planungsaspekte (Überquerungshilfen, Bushaltestellen usw.). 2012 wurde der Leitfaden aufgrund zwischenzeitlicher Entwicklungen und Erfahrungen überarbeitet.

## **VDI**

Die Abkürzung VDI steht für den Verein Deutscher Ingenieure (an dieser Stelle ist der gemeinnützige Verein VDI e.V. gemeint), der seit Gründung Mitte des 19. Jahrhunderts ein umfangreiches technisches Regelwerk aufgebaut hat. Die VDI-Richtlinien haben grundsätzlichen Empfehlungscharakter. Das im Gestaltungsleitfaden aufgeführte VDI 6008 Blatt 2 ergänzt die bereits für Sanitärtechnik vorliegenden Normen und Richtlinien um richtungsweisende und praktische Hinweise.

# Gehwege – Breite und sonstige allgemeine Anforderungen

In den gängigen Regelwerken wird eine Gehwegbreite von 2,50 m empfohlen. Dies reicht im Sinne der Barrierefreiheit nur bedingt aus, da zwei sich begegnende Rollstuhlfahrer einen höheren Platzbedarf benötigen und aufgrund von Einbauten wie Masten, Verkehrszeichen o.ä. meist nicht die gesamte Breite des Seitenraumes zur Verfügung steht. Während diese Maße im Neubau anzustreben und i.d.R. aufgrund des zur Verfügung stehenden Raumes auch zu realisieren sind, müssen im Bestand durch die oftmals eingeschränkte Flächenverfügbarkeit oder das Vorhandensein von Zwangspunkten Sonderlösungen gefunden werden.



Die Skizze illustriert, wie sich der Raumbedarf für die Begegnung zweier Rollstühle ergibt (eigene Darstellung gemäß H BVA).

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Mindestseitenraumbreite aufgrund des Raumbedarfs für die Begegnung zweier Rollstühle: 2,70 m (besser 3,00 m): Verkehrsraum: 2,00 m (90 cm je Rollstuhl plus Abstand), Sicherheitsabstand zur Fahrbahn: 50 cm, Hausabstand: 20 cm
- Bei Einbauten oder Stadtmobiliar sind entsprechende Breitenzuschläge vorzusehen
- Lichtraumhöhe mind. 2,25 m
- Längsneigung max. 3 %, bei Neigungen von 3-6 % möglichst alle 6 m ebene Bereiche zum Ausruhen / Abbremsen vorsehen (vgl. auch *Gehwege – Umgang mit Steigungen*)
- Querneigung max. 2 %, bei ebener Topographie (keine oder nur sehr geringe Längsneigung) auch 2,5 % möglich

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

- In der Klever Innenstadt ist aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten die angegebene Gehwegbreite nicht immer zu erreichen. Bei einer eingeschränkten Flächenverfügbarkeit wird daher als Sonderlösung empfohlen, zumindest eine Gehwegbreite von 1,50 m auf mindestens einer Straßenseite bereit zu stellen; dieses Maß ergibt sich aus dem Rotationsflächenbedarf (180°-Drehung) einer Person mit Rollstuhl. Sollten Einbauten o.ä. vorhanden sein, sind entsprechende Zuschläge zu berücksichtigen.
- Sollte auch die Realisierung dieses Mindestmaßes nicht möglich sein, ist der Straßenraum als Misch- bzw. höhengleiche Verkehrsfläche auszubilden mit entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Regelungen für den Kfz-Verkehr (z.B. Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit). Bei höhen-/niveaugleichen Verkehrsflächen sind zusätzliche Orientierungshilfen für Sehbehinderte vorzusehen (vgl. auch *Gehwege – Leitsysteme*); hier kann ggf. der Einsatz von Muldenrinnen eine adäquate Lösung darstellen.

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- FGSV – EFA (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen)
- FGSV – H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen)
- FGSV – RAST (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen)

# Gehwege – Oberflächengestaltung und -qualität

Um die allgemeine Leichtigkeit in der Fortbewegung vor allem für gehbehinderte Personen zu gewährleisten, sind bestimmte Anforderungen hinsichtlich der Oberflächengestaltung und -qualität zu berücksichtigen. Diese Eigenschaften kommen i.d.R. auch allen anderen Fußgängerinnen und Fußgängern zugute. Die verfügbare Auswahl an Materialien und bautechnischen Möglichkeiten lassen auch bei besonderen städtebaulichen Anforderungen (denkmalgeschützte Umgebung, historische Materialien) die Gewährleistung einer weitgehenden Barrierefreiheit zu.



Die Bilder zeigen die unterschiedlichen technischen Möglichkeiten zur Herstellung erschütterungsärmerer Strukturen in städtebaulich sensiblen Bereichen auf: Schaffung eines „Komfort“-Streifens (Speyer), Verwendung eines abgeschliffenen Pflasters (Münster) sowie eine nachträgliche Fugenverfüllung (Lübeck).

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Gehwege bzw. Verkehrsräume sollten folgende Eigenschaften aufweisen: fest, griffig/rutschfest, fugenarm/engfugig, erschütterungsfrei/-arm, ebenflächig/berollbar, blendfrei
- Sicherheits-, Verweil- und Wirtschaftsräume können hingegen auch gegenteilige Qualitäten aufweisen, z.B. raue Oberfläche, wassergebundene Decke
- Geeignete Materialien für Gehwege bzw. Verkehrsräume: Asphalt, Klinker- und Ziegelpflaster, Betonsteinplatten, Betonsteinpflaster (engfugig oder plan verdichtet oder vergossen, Natursteinplatten (gesägt), Natursteinpflaster (gesägt, engfugig oder plan verdichtet oder vergossen) → Die Materialwahl steht in engem Zusammenhang mit der visuellen und taktilen Orientierung (vgl. auch *Gehwege – Leitsysteme*)
- Regelmäßige Reinigung zumindest der Gehwege bzw. Verkehrsräume erforderlich

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

- In der Klever Innenstadt ist in vielen Bereichen Kopfsteinpflaster verlegt. Für eine erschütterungsärmere Struktur bieten sich mehrere technische Möglichkeiten an:
  1. Verlegung von größeren, ebenen Platten auf Teilflächen zur Schaffung eines sogenannten „Komfort“-Streifens (Laufachse)
  2. Abschleifen und Neuverfugung des bestehenden Pflasters: Hierbei ist jedoch zu prüfen, ob der Unterbau eine solche Maßnahme zulässt; zudem handelt es sich nicht um eine kostengünstige Maßnahme.
  3. Fugenverfüllung (z.B. mit Bitumen): Auch hier ist zu prüfen, ob der Pflasterunterbau geeignet ist (u.a. starre Fugen erforderlich). Die Fugenfüllung ändert zumal nichts an der Oberflächenbeschaffenheit des Pflasters.
  4. Um- bzw. Neubau mit der Verwendung von geeigneteren Materialien (siehe oben) → bei anstehender flächendeckender Erneuerung bzw. Baumaßnahmen empfohlen

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3)

# Gehwege – Umgang mit Steigungen

Die topografische Situation einer Stadt lässt oftmals die Einhaltung der für die Gewährleistung einer (weitgehenden) Barrierefreiheit erforderlichen Längsneigung von höchstens 3 % nicht zu. Während Steigungen zwischen 3 und 6 % von gehbehinderten Personen u.U. noch eigenständig und mit entsprechenden Maßnahmen zu bewältigen sind, stellen Steigungen über 6 % eine Herausforderung dar und sind – wenn überhaupt – nur von einem geringen Anteil gehbehinderter Personen oder in Begleitung einer Hilfsperson zu bewältigen. Erschwerend kommt jedoch hinzu, dass die Nutzung der Steigungsstrecken aufgrund fehlender Alternativrouten meist unumgänglich ist. Daher sollte hier zumindest eine eingeschränkte Barrierefreiheit angestrebt werden.



Das Bild stammt aus der Stadt Schweinfurt. Hier wurde eine Lösung entwickelt, die sich in den städtebaulichen Kontext gekonnt integriert.

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Gehwege mit einem Längsgefälle zwischen 3 und 6 %: Einrichtung von Verweilplätzen mit weniger als 3 % Längsgefälle im Abstand von möglichst 6 m, höchstens 10 m; ggf. Anbringen von Handläufen als Stütz-, Halt- und Zugelement
- Gehwege mit einem Längsgefälle über 6 %: Einrichtung von Verweilplätzen mit weniger als 3 % Längsgefälle im Abstand von höchstens 6 m, zusätzlich Anbringen von Handläufen; ggf. Möglichkeiten ausloten, ob gesamte Straßenraumbreite für Fußgängerinnen und Fußgänger zur Verfügung gestellt werden kann (→ Misch- bzw. höhengleiche Verkehrsfläche), da die Bewältigung der Steigung u. U. im Zickzack-Kurs ermöglicht wird
- Zur Überwindung größerer Steigungen bieten sich grundsätzlich auch weitere Lösungsvarianten an, die jedoch oftmals sehr kostenintensiv sind, z.B. Installation von Aufzügen oder Einrichtung eines flexiblen ÖPNV-Systems

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

- Die Grundprobleme der in Kleve durchgängig starken Hangneigung vor allem westlich der Fußgängerzone (z.B. Böllenstege, Hasenberg, Kloppberg) können zwar nicht beseitigt werden, und es bestehen i. d. R. keine barrierefreien alternativen Wegeverbindungen; es sollten jedoch – z.T. die entsprechenden räumlichen Gegebenheiten vorausgesetzt – jegliche „erleichternden“ Maßnahmen ergriffen werden. Hierzu gehören:
  1. Schaffung eines zumindest hinsichtlich Oberflächengestaltung barrierefreien Gehwegs (z.B. Einbau eines „Komfort“-Streifens; vgl. *Gehwege – Oberflächengestaltung und -qualität*) oder Schaffung einer höhengleichen Verkehrsfläche
  2. Einrichtung von zusätzlichen Verweilplätzen mit entsprechender Ausstattung: Sitzbänke oder Lehnhilfen, Flächengröße mindestens 2,5 m x 2,5 m
  3. Anbringen von Handläufen (z.T. nur an Gebäuden möglich; setzt Einverständnis des Eigentümers bzw. der Eigentümerin voraus)

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3)

# Gehwege – Treppen

Treppen sind im öffentlichen Raum die gebräuchlichste Art der Überwindung von größeren Höhenunterschieden. Während sie für Rollstuhlfahrer und andere mobilitäts eingeschränkte Personen (hierzu gehören neben Gehbehinderten auch Personen mit Hilfsmitteln oder sonstigen Gegenständen wie Rollator, Gepäck, Kinderwagen o.ä.) oftmals nicht oder nur teilweise überwindbar sind, können sie durch sehbehinderte Personen genutzt werden, wenn in der Ausgestaltung Maßnahmen zur Sicherung, Erleichterung und Benutzbarkeit berücksichtigt werden.



Am Beispiel des alten Postgebäudes an der Hagschen Straße wird die Möglichkeit einer nachträglichen Markierung von Treppentritten deutlich.

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Treppenstufen: rutschfest; einheitliche Trittstufenhöhe und Treppensteigung (ideal 17/29); Laufbreite von mind. 1,35 m; seitlich geschlossen oder eine mindestens 2 cm hohe Aufkantung; sollten nicht über die Setzstufen vorstehen; Vorderkanten mit visuellem, etwa 4 bis 5 cm breitem Kontrast versehen (entweder alle Stufen oder zumindest die oberste und die unterste; bei weniger als 4 Stufen alle); ggf. Anbringen von Bodenindikatoren (Aufmerksamkeitsfelder) vor und hinter der Treppenanlage
- Treppenlauf und Zwischenpodeste: Treppenlauf sollte aus maximal 15 Stufen bestehen, danach Einbau eines Zwischenpodests mit einer Tiefe von mind. 1,35 m zur Erleichterung und Ruhemöglichkeit (ggf. Schaffung einer Sitz- oder Anlehnmöglichkeit)
- Handläufe als Stütz-, Zug- und Haltelement: sollten auf mindestens einer Seite vorhanden sein und sich auf einer Höhe von ca. 85 - 90 cm befinden (zusätzlich kann ein zweiter Handlauf auf einer Höhe von ca. 65 cm für Kinder und Kleinwüchsige installiert werden), Weiterführung am Anfang und am Ende vom Treppenlauf um mind. 30 cm sowie auf Zwischenpodesten, Abrundung der Enden, kontrastierende Farbgebung zur Umgebung, griffsichere Ausgestaltung, ggf. tastbare Markierungen (zur Orientierung)
- Bei Treppen(anlagen) sollte wenn immer möglich eine Rampe oder eine treppenfreie Alternativroute angeboten werden, auch wenn diese einen deutlich längeren Weg für die betreffende Person bedeutet (vgl. *Gehwege – Rampen*)

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

- Die bestehenden Treppenanlagen in Kleve sollten zumindest folgende Merkmale aufweisen: Anbringen von visuell kontrastierenden Markierungen (Treppentritten) sowie von geeigneten Handläufen (beides i.d.R. kostengünstig umsetzbar).

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN 18040-1 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1)
- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3)
- DIN 18065 (Gebäudetreppen – Begriffe, Messregeln, Hauptmaße)
- DIN 32975 (Gestaltung visueller Informationen im öff. Raum zur barrierefr. Nutzung)

# Gehwege – Rampen

Zum Ausgleich von Höhenunterschieden werden im öffentlichen Raum häufig Rampen eingesetzt, welche insbesondere gehbehinderten Personen eine erleichterte und berollbare Alternative bieten. Hierbei wird aufgrund der Flächenausdehnung oftmals nur mit den Mindestmaßen – oder sogar darunter – gearbeitet. Nur wenn bestimmte Anforderungen eingehalten werden, können die Rampen ihrem vorgesehenen Zweck gerecht werden und mobilitätseingeschränkten Personen eine erleichterte Überwindung von Höhenunterschieden ermöglichen.



Das Bild zeigt die vorhandene Rampenanlage am Opschlag. Durch die Anbringung von Handläufen und einer kontrastreichen Markierung der Trittstufen könnte die Barrierefreiheit verbessert werden.

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Breite: mind. 1,20 m (es gilt die Breite zwischen den Handläufen)
- Längsneigung: max. 6 % (bei Gebäudezugängen max. 3 % empfehlenswert); übersteigt eine Rampensteigung 6 %, sollte frühzeitig darauf aufmerksam gemacht werden und ggf. Alternativen ausgeschildert werden oder aber eine Hilfsperson anforderbar sein
- Querneigung: im Außenbereich ggf. möglich (z.B. zur Entwässerung)
- Rutschsicherer, erschütterungsarmer Untergrund der Rampe erforderlich → sicheres Berollen auch bei Nässe
- Anordnung von Aufmerksamkeitsfeldern am Anfang und am Ende der Rampe
- Anordnung von beidseitigen Radabweisern mit einer Höhe von mind. 10 cm über die gesamte Länge der Rampenanlage (nur bei Begrenzung durch eine Wand entbehrlich)
- Einbau von ebenflächigen Zwischenpodesten mit einer Länge von mind. 1,50 m nach max. 6,0 m Rampenlänge; Aufstellpodeste gleicher Größe zudem am Anfang und am Ende der Rampe
- Ausstattung mit Handläufen: beidseitige Anordnung in einer Höhe von ca. 85-90 cm (ggf. zusätzlicher Handlauf auf einer Höhe von ca. 65 cm), Weiterführung am Anfang und am Ende der Rampe um mind. 30 cm sowie auf Zwischenpodesten, Abrundung der Enden, kontrastierende Farbgebung zur Umgebung, griffsichere Ausgestaltung

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

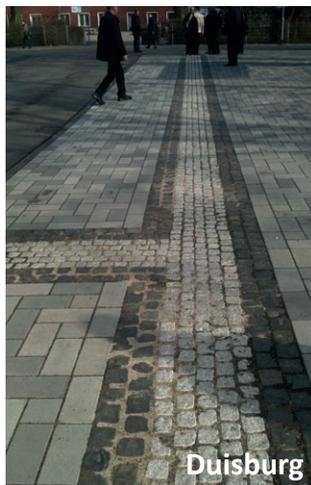
- Rampen können i.d.R. nur bis zu bestimmten Höhenunterschieden eingesetzt werden; ein Einsatz in der Klever Innenstadt bezieht sich daher vornehmlich auf die Erschließung wichtiger Zielorte (vgl. auch *Zugänge zu öffentlichen Gebäuden und Geschäften*).

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN 18040-1 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1)
- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3)
- DIN 32974 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum)
- FGSV – H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen)

# Gehwege – Leitsysteme

Für blinde Menschen stellt die innere Leitlinie die wichtigste Orientierung auf Gehwegen dar; dies ist die von der Fahrbahn abgewandte, ertastbare Gehwegbegrenzung, z.B. ein Gebäude, eine Mauer oder ein Rasenkantenstein. Hinzu kommt die äußere Leitlinie, die sich dagegen auf der Fahrbahnseite befindet; dies ist im Regelfall die Bordsteinkante. Bei Fehlen einer oder beider Leitlinien kommen zum Ausgleich spezielle Bodenindikatoren zum Einsatz; hierbei sind entsprechende Regeln einzuhalten, damit sie ihre Funktionen (warnend, hinweisend, leitend) wahrnehmen können. Für Menschen mit Sehschwäche sind hingegen starke visuelle Kontraste wichtig, um sich im öffentlichen Raum sicher bewegen zu können.



Duisburg



Taunusstein

Die beiden Bilder zeigen Einsatzmöglichkeiten und Materialien von Bodenindikatoren: Klein-Pflasterstrukturen (Duisburg), Noppen-/Rillenplatten (Taunusstein).

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Aufgaben von Bodenindikatoren: Leitstreifen LS, Abzweigfeld AZF (Verzweigung von LS), Auffinde-/Abschlussstreifen AF/ASS (Anfang/Ende eines Leitsystems), Einstiegsfeld EF (Kennzeichnung der Einstiegstür an ÖPNV-Haltestellen), Aufmerksamkeitsfeld AMF (Gefahren-/Informationsstelle), Richtungsfeld RF (Richtungsangabe bei Querungen), Sperrfeld SF (Warnung vor Bordabsenkung < 3 cm), Begleitstreifen BGIS (Kontrast Bodenindikator ↔ Umgebung), Begrenzungsstreifen BGrS (Abgrenzung Rad-/Fußverkehr)
- Struktur/Eignung von Bodenindikatoren: rippenartige Strukturen (LS, AF, EF, RF, SF), noppenartige Strukturen (AZF, AF, ASS, AMF, z. T. BGrS), Pflasterbeläge/andere Oberflächenstrukturen (AZF, BGIS, BGrS; ggf. LS, AF, EF bei städtebaulich sensibler Umgebung)
- Bei seitlich abfallendem Gelände sind Wege gegen Absturz zu sichern: Handläufe bzw. Geländer, ggf. zusätzliche ertastbare Wegbegrenzungen (Kantenhöhe mind. 3 cm).
- Taktile und visuelle kontrastierende Abgrenzung auch zwischen Gehweg bzw. Verkehrsraum und Sicherheits-/Verweil-/Wirtschaftsräumen vorsehen

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

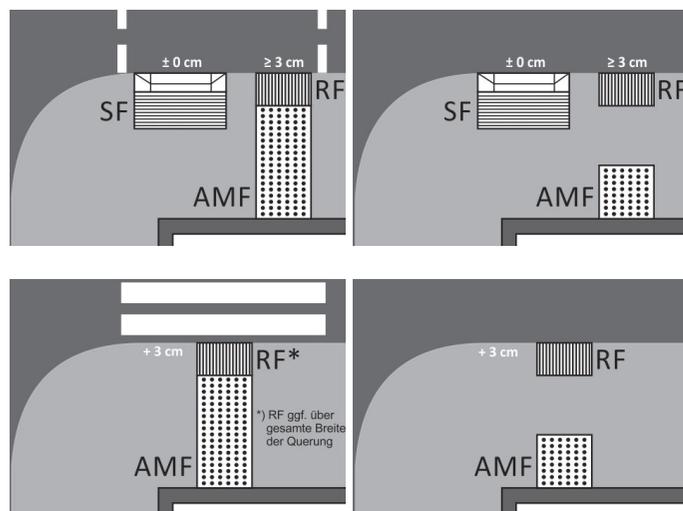
- Während sich die meisten Bereiche der Klever Innenstadt für „DIN-gerechte“ Bodenindikatoren eignen, können und sollten in städtebaulich sensiblen Bereichen (bspw. Marstall-Schwanenburg) die o.g. Alternativen (wie z. B. Pflasterstrukturen) zum Einsatz kommen.
- Die bestehende Regenrinne in der Klever Fußgängerzone dient blinden Menschen bereits als Orientierungshilfe (LS); Handlungsbedarf besteht jedoch hinsichtlich einer stärkeren Kontrastierung (Einweißung), zudem sollte eine Durchgängigkeit hergestellt werden.

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3)
- DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum)
- DIN 32975 (Gestaltung visueller Informationen im öff. Raum zur barrierefr. Nutzung)
- FGSV – H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen)
- Straßen.NRW 2012: Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum

# Querungen – Allgemein

Bei Querungsstellen kommt es zu Zielkonflikten zwischen den Ansprüchen seh- und gehbehinderter Menschen. Während z.B. Personen im Rollstuhl eine möglichst fahrbahngleiche Absenkung benötigen, sind Sehbehinderte auf die gute ertast- bzw. Wahrnehmbarkeit der Bordsteinkante angewiesen. An Querungsstellen sollte daher – wenn immer möglich – eine getrennte Führung von Geh- und Sehbehinderten durch differenzierte Bordhöhen und ein auf die örtliche Situation angepasstes Leit-/Orientierungssystem erfolgen. Ist dies nicht möglich, kann eine Kompromisslösung angewendet werden.



Die Skizzen zeigen die idealtypische Gestaltung von Doppelquerungen (oben) und Kompromisslösungen (unten). Es ist zu unterscheiden zwischen gesicherten Querungen (d. h. an Fußgängerüberwegen und Lichtsignalanlagen; links) und ungesicherten Querungen (rechts).

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Überquerungsstellen sollten nicht nur an Einmündungen eingerichtet werden, sondern sind auch entlang der „Zwischenstrecken“ anzubieten
- Überquerungsstellen sollte idealerweise im Sinne einer Doppelquerung ausgestaltet sein, d. h. Nullabsenkung (ggf. mit Absicherung für Sehbehinderte) und ein erhöhter Bord (3 bis 6 cm), und in ein Leitsystem integriert sein (zumindest Auffindestreifen und Richtungsfeld sowie Sperrfeld vor Nullabsenkung) → Breite der Nullabsenkung 1,0 m, Abstand zwischen Nullabsenkung und erhöhtem Bord 0,5 m
- Ist eine getrennte Führung nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen (wichtig ist hierbei eine korrekte Bauausführung mit nur geringen Einbautoleranzen); Bordsteine sind kontrastreich zu gestalten und sollten einen Ausrundungsradius von 15 mm haben; bei gesicherten Querungen (Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen) sind zudem Bodenindikatoren standardmäßig einzusetzen (bei ungesicherten Querungen optional)

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

- Vor allem im Innenstadtbereich westlich der Fußgängerzone besteht an den Straßeneinmündungen/-kreuzungen Handlungsbedarf aufgrund hoher Bordsteinkanten bzw. fehlender Absenkungen → hier sollten angesichts der Häufigkeit zumindest flächendeckend Bordhöhen von 3 cm angestrebt werden (programmatischer Ansatz).
- Die Kreisverkehre im Untersuchungsraum weisen zwar für Gehbehinderte durch max. 1 cm Borde (nahezu) optimale Bedingungen auf, ein Leitsystem für Sehbehinderte fehlt dagegen → hier sollte langfristig die Nachrüstung von Doppelquerungen erfolgen.

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3)
- DIN 32974 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum)
- FGSV – H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen)
- FGSV – R-FGÜ (Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen)
- Straßen.NRW 2012: Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum

# Querungen – Besonderheiten an Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen (LSA) ermöglichen dem Fußverkehr ein sicheres Queren vor allem an vielbefahrenen Straßen. Da Personen mit Mobilitätseinschränkungen in solchen Situationen besonders schutzbedürftig sind, bedarf es spezieller Hilfen und Zusatzeinrichtungen, um diesen Personen ein sicheres und selbstständiges Queren zu ermöglichen. Abgesehen von Straßen mit hoher Verkehrsbelastung sollten LSA auch an den Stellen zum Einsatz kommen, an denen häufig schutzbedürftige Personen eine Straße überqueren (sofern durch andere Maßnahmen kein ausreichender Schutz gewährleistet werden kann).



Das Bild zeigt die vorhandene Lichtsignalanlage am Bahnhof sowie die Nutzung des taktilen Signalgebers an der Unterseite des Anforderungsgerätes.

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Freigabezeit (Grünphase) für Fußverkehr: sollte mind. 5 Sekunden betragen, Verlängerung bei Anforderung des akustischen Signalgebers durch Sehbehinderte und bei häufiger Frequentierung durch Personen mit geringerer Gehgeschwindigkeit, Räumgeschwindigkeit im Sinne der Barrierefreiheit 1,0 m/s (Regelwert: 1,2 m/s), bei hintereinanderliegenden Furten möglichst Querung „in einem Zug“ gewährleisten
- Ergänzung des optischen Signals durch akustische und taktile Signalgeber: akustische Signalgeber umfassen ein Freigabesignal (Übermittlung der Freigabezeit) und ein Orientierungssignal (optional; zum Auffinden des Signalgebermastes sowie der Furt), taktile Signalgeber dienen als Grünanforderung sowie als Richtungsangabe (ertastbarer Pfeil); Lautstärke der beiden Signale ist an die Umgebungsgeräusche anzupassen
- In Bezug auf ein Leitsystem (Bodenindikatoren) ist zu beachten, dass der Signalgebermast in ein Leitsystem zu integrieren ist bzw. max. 60 cm davon entfernt sein darf (weitere Hinweise siehe *Querungen – Allgemein*)

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

- Die Fußgänger-LSA an der Straße „Stechbahn“ ist derzeit nur eingeschränkt barrierefrei (Bordhöhe 3 cm, weder Leitsystem noch Signalgeber) → eine Nachrüstung gemäß o. g. Vorgaben sollte angestrebt werden, ggf. auch differenzierte Bordhöhe
- Die Fußgänger-LSA am Bahnhof verfügt derzeit über kein Leitsystem → im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofplatzes wird dies auf Seite des Bahnhofs ergänzt, dies sollte auch auf Seite der Innenstadt ergänzt werden (optional: nur Orientierungssignal)

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3)
- DIN 32974 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum)
- DIN 32981 (Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an SVA)
- FGSV – H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen)
- FGSV – RiLSA (Richtlinien für Lichtsignalanlagen)
- Straßen.NRW 2012: Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum

# Stadtmobiliar – Allgemeines

Stadtmöbel sind Gegenstände im öffentlichen Raum, die vielfältige Funktionen erfüllen. Darunter fallen beispielsweise Sitzbänke, Poller bzw. Absperrelemente, Abfallbehälter, Fahrradständer oder auch Werbevitrienen, Hydranten, Spielgeräte, Bäume und andere Pflanzelemente. Die Besonderheit des Stadtmobiliars ist, dass dieses meist unregelmäßig im öffentlichen Raum zu finden ist und daher oftmals potenzielle Barrieren für Menschen mit Behinderungen bilden kann. Es ist somit von hoher Bedeutung, dass sich das Stadtmobiliar in definierten Bereichen befindet oder Personen mit Einschränkungen frühzeitig auf das Vorhandensein aufmerksam gemacht werden. Bei einigen Stadtmöbeln ist es zudem wichtig, dass diese von jeder/m auffindbar sind.



Nottuln



Schwetzigen



Bottrop



Kehl

Die Bilder zeigen unterschiedliches Stadtmobiliar, wie es in Städten zum Einsatz kommt: Umlaufsperr (Nottuln), Pflanzkübel (Schwetzigen), Murmelbahn (Bottrop), Bücherschrank (Kehl).

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Die Verkehrs-/Sicherheitsräume (vgl. *Gehwege – Breite und sonstige allgemeine Anforderungen*) sind von Stadtmöbeln freizuhalten, das benötigte Lichtraumprofil sollte unberührt bleiben; Stadtmobiliar darf die Bewegungsflächen insbesondere von Menschen mit Gehbehinderungen und Hilfsmitteln nicht einschränken
- Es sind möglichst hohe Kontraste zur Abhebung von der Umgebung zu erzielen
- Bei erhöhten Elementen, die „unterlaufen“ werden können (z.B. Werbevitrine), sollten entsprechende Maßnahmen zur Kollisionsvermeidung getroffen werden (z.B. Querstreben in maximal 15 cm Höhe oder Sockel mit mindestens 3 cm)
- Die Höhe bestimmter, für die Allgemeinheit wichtiger Stadtmöbel sollte so gewählt sein, dass alle Gruppen sie nutzen können (bspw. sollten Abfallbehälter so niedrig hängen, dass auch Kinder, Kleinwüchsige und Rollstuhlfahrer sie nutzen können)
- Einbauten wie Pflanzkübel, Poller und sonstige Absperrelemente sollten eine Mindesthöhe von 90 cm aufweisen
- Umlaufsperrungen sollten einen Abstand von mindestens 1,50 m haben
- Automatenknöpfe, Klinken, Taster usw. sollten in einer Höhe von 85 cm (max. 105 cm) angebracht und für Menschen mit Hilfsmitteln (z.B. Rollstuhl) anfahrbar sein
- Transparente und verglaste Elemente sind mit kontrastreichen Sicherheitsmarkierungen in Sichthöhe auszustatten
- Bäume sollten im Seitenraum erst ab einer Breite von 4 m gepflanzt werden, da Wurzelaufrüchse oder aufgestellte Baumscheiben Stolperfallen darstellen

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

- Bei einer Zonierung der Klever Fußgängerzone (Maßnahme im Bericht „Barrierefreie Innenstadt Kleve“) ist insbesondere darauf zu achten, dass Stadtmobiliar nur in den dafür vorgesehenen Bereichen eingesetzt wird.

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3)
- FGSV – H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen)

# Stadtmobiliar – Beleuchtung

Ein gut ausgeleuchteter öffentlicher Raum trägt erheblich zum Wohlfühlen bei und hat dabei neben dem subjektiven Sicherheitsempfinden Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sowie auf die Orientierung im öffentlichen Raum.

Entscheidend sind dabei Beleuchtungsstärken, Lichtdichte, Lichtverteilung sowie die spezifischen Beleuchtungsanlagen.



Das Bild stammt aus der Stadt Kassel und zeigt einen gut ausgeleuchteten Gehweg entlang einer Wohnstraße.

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Gleichbleibende Ausleuchtung und Mindesthelligkeit unter Vermeidung von starker Schattenbildung und Dunkelzonen (insbesondere zur Vermeidung von Angsträumen); gleichzeitig Beachtung einer blendfreien Beleuchtung (z.B. bei dauerhafter Anstrahlung einzelner Objekten wie z.B. Sehenswürdigkeiten)
- Leichte Verstärkung der Beleuchtung an „Konfliktflächen“ (z. B. Kreuzungen, Fußgängerüberwege) und wichtigen Zielorten
- Leuchten bzw. Masten sollten außerhalb der Verkehrs-/Sicherheitsräume angeordnet werden (alternativ: Berücksichtigung von Breitenzuschlägen, vgl. *Gehwege – Breiten und sonstige allgemeine Anforderungen*) und visuell kontrastierend gestaltet sein
- Vermeidung kompletter Nachtabschaltung der Beleuchtung (starke Verschattungen)
- Weitere Möglichkeiten: Kombination von Beleuchtung und Sitzmöglichkeit in einem Stadtmobiliar möglich (Sitzmobiliar mit indirekter Beleuchtung) → es können mehrere Funktionen gleichzeitig erfüllt werden (Orientierung durch Lichtelement, Erhöhung der Sicherheit durch verbesserte Lichtverhältnisse, verbesserter Komfort durch tageszeitunabhängige Rast- und Sitzmöglichkeit)

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

- Folgende Bereiche der Klever Innenstadt bedürfen prioritär einer geeigneten Be-/Ausleuchtung: Wegeverbindungen hoher Bedeutung und sonstige wichtige Wegeverbindungen gemäß Wegekonzept (vgl. Bericht „Barrierefreie Innenstadt Kleve“), Treppen- und Rampenanlagen, Kreuzungen und Querungsstellen, Behindertenstellplätze (inkl. Zuwegung)

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN EN 13201 (Straßenbeleuchtung)
- DIN 67523 (Beleuchtung von Fußgängerüberwegen)
- DIN 67528 (Beleuchtung von Parkplätzen und Parkbauten)
- FGSV – ESG (Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete)
- FGSV – R-FGÜ (Richtlinien für die Anlage und Ausgestaltung von Fußgängerüberwegen)
- Ergebnisse des Arbeitskreises „Clever Licht“ (Lichtkonzept zur Objektanstrahlung)

# Stadtmobiliar – Beschilderung

Beschilderung hat in Städten mehrere Funktionen. Sie weist zum einen nicht-ortskundigen Personen den Weg zu bestimmten Einrichtungen und Zielorten. Zum Anderen kann durch Beschilderung über bevorstehende Barrieren aufgeklärt werden. Mobilitätseingeschränkte Personen können durch Beschilderung z.B. darüber informiert werden, ob auf dem Weg zum Zielort besondere Barrieren zu erwarten sind oder ob sich am Zielort entsprechende Ausstattungselemente (z. B. behindertengerechte Sanitäranlagen) befinden. Wenn längere Wege barriereärmer sind, sollten diese z.B. zur Erleichterung für gehbehinderte Personen ausgewiesen werden. Auch sehbehinderte Personen haben in Hinblick auf die Ausgestaltung besondere Ansprüche an Beschilderungen.



Die Bilder zeigen Möglichkeiten, wie man wichtige Zusatzinformationen in Bezug auf Barrierefreiheit entweder in eine bestehende Beschilderung integrieren (Bamberg) oder zusätzlich anbringen kann (Nottuln und eigene Darstellungen).

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Ein Beschilderungssystem sollte innerhalb der Stadt durchgängig vorhanden und gestaltet sein, so dass es einen hohen Wiedererkennungswert besitzt
- Standortwahl und Anbringungsstelle der Beschilderung losgelöst von äußeren Faktoren (bspw. Bewuchs im Sommer oder Versperren durch Gegenstände)
- Kontrastreiche, blendfreie Gestaltung mit sich voneinander absetzender Helligkeit („Leuchtdichtekontrast“ - die Farbwahl spielt dabei eine nachgeordnete Rolle)
- Lesbarkeit: Verwendung einer klaren, serifenfreien Schrift; Schriftgröße bzw. -höhe mind. 0,35 bis 0,7 cm je nach Beschilderungstyp (z.B. Wegweiserstele, Pfeilwegweiser); schriftliche Informationen/Aushänge/Übersichtspläne in einer Höhe zwischen 1,0 m - 1,6 m
- Taktile Schriften: Kombination von Braille-Schrift und taktiler Schwarzschrift (da Braille-Schrift nicht von jeder sehbehinderten Person lesbar ist)
- Nutzung einfacher, selbsterklärender und (international) gebräuchlicher Piktogramme
- Wegweisung: Angaben zu Entfernungen und vorhandenen Steigungen (ggf. differenziert in Länge und Stärke der Steigung)
- Wenn möglich und sinnvoll (Informationstafeln): Verknüpfung mit digitalen (QR-Codes) oder akustischen Informationen
- Wichtige Informationselemente sollten in ein Leitsystem integriert werden (Auffinde-/Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfeld; vgl. *Gehwege – Leitsysteme*)
- Regelmäßige Pflege und Reparaturen bei Vandalismus

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

- Insbesondere folgende wichtige Zielorte sind auszuschildern: Bahnhof, Fußgängerzone, Stadthalle, Hochschule, Schwanenburg → Wegweisung sollte zumindest entlang der „Wegeverbindungen hoher Bedeutung“ und „sonstiger wichtiger Wegeverbindungen“ (vgl. Wegekonzept, Bericht „Barrierefreie Innenstadt Kleve“) durchgängig sein

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN 32975 (Gestaltung visueller Informationen im öff. Raum zur barrierefr. Nutzung)
- DIN 1450 (Schriften – Leserlichkeit)

# Stadtmobiliar – Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten tragen maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum bei („Mobilität braucht immer auch Orte der Immobilität“). Sie dienen zum Verweilen und Ausruhen, können gleichzeitig aber auch Orte der Begegnung und Kommunikation bilden. Bei mobilitätseingeschränkten oder älteren Personen können sich durch regelmäßige Verweilmöglichkeiten die Aktionsradien vergrößern. Ausgestaltung und Lage der Sitzgelegenheiten haben dabei großen Einfluss auf deren Akzeptanz und Nutzbarkeit.



Die Bilder zeigen die unterschiedlichen Gestaltungsmöglichkeiten von Sitzmöbeln.

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- In Stadtzentren sollten etwa alle 100 bis 200 m Sitzgelegenheiten zur Verfügung stehen; bei hohem Fußgängeraufkommen (z.B. Fußgängerzone) nochmals geringerer Abstand
- Standorte sind so zu wählen, dass es bei starker Sonnenstrahlung Sitzmöglichkeiten sowohl im Sonnen- als auch im Schattenbereich gibt
- Eine optisch kontrastreiche Gestaltung und eine Ertastbarkeit (mit dem Langstock) fördert die Auffindbarkeit von Sitzgelegenheiten auch für sehbehinderte Personen
- Sitzgelegenheiten sollten in Ausgestaltung und Größe an unterschiedliche Bedürfnisse angepasst werden: für Kinder und kleinwüchsige Menschen in max. 30 cm Höhe, für Personen mit Hüftbeschwerden sind Höhen über 45 cm ratsam (die niedrigen oder erhöhten Sitzflächen können alternativ z.B. als temporäre Abstellfläche für Einkäufe dienen)
- Bereitstellung einer ausreichend großen (mind. 1,5 x 1,5 m), stufenlos zugänglichen Bewegungs-/Ruhefläche neben der Sitzgelegenheit (z.B. zum Abstellen von Kinderwagen)
- Ausstattung möglichst mit Rückenlehne (Öffnungswinkel zwischen Sitzfläche und Rückenlehne sollte zwischen 95° und 100° betragen) und ggf. mit Armlehnen
- Auch alternative Möglichkeiten wie Mauern, Lehnhilfen o.ä. können geeignete Möglichkeiten sein, sich im öffentlichen Raum auszuruhen
- Bei der Ergänzung durch Tisch: Nutzbarkeit herstellen, indem dieser zumindest in einem ausreichend breiten Abschnitt unterfahrbar ist oder eine Seite des Tisches von Bänken/Stühlen freigehalten wird; die Maximalhöhe der Tischplatte beträgt 80 cm

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

- Sitzgelegenheiten sind vorzugsweise entlang der „Wegeverbindungen hoher Bedeutung“ und „sonstiger wichtiger Wegeverbindungen“ (vgl. Wegekonzzept, Bericht „Barrierefreie Innenstadt Kleve“) anzubieten
- Wenn möglich sollten die in der Klever Innenstadt bestehenden Sitzgelegenheiten mit Rückenlehnen ausgestattet werden

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3)

# Stadtmobiliar – Spielpunkte

Eine weitere Chance zur Stärkung des Fußverkehrs wird in der Bespielung des öffentlichen Raumes gesehen. Entlang von wichtigen Fußgänger Routen, die insbesondere auch für Kinder im Alltag von hoher Bedeutung sind (z.B. die Fußgängerzone), werden in regelmäßigen Abständen kleinere Spielpunkte installiert. Spielpunkte sind Bewegungs- und Spielangebote, ggf. in Form von definitions-offenen Möblierungsobjekten im Straßenraum, die Kinder dazu animieren, ihre Wege zu Fuß zurück zu legen und spielerisch für sich zu entdecken.



Die Bilder zeigen am Beispiel der Stadt Bottrop (Projekt „Spiel Linie“), wie Spielpunkte unterschiedlich gestaltet sein können.

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Gestaltungsmöglichkeiten eines Spielpunktes je nach verfügbarem Raum: punktuelle oder flächige Möblierungen, bauliche Installationen oder einfache Bodenmarkierungen
- Spielpunkte können mit Bänken, Sitzwürfeln oder sonstigen Rastangeboten kombiniert werden → Orte für eine kurze Ruhepause sowie potenzielle Treffpunkte
- Ebenerdige Zugänglichkeit sowie taktile/visuelle Wahrnehmbarkeit gewährleisten
- Beachtung von Kriterien bei der Planung der Spielpunkte: Durchführung regelmäßiger Inspektionen, Kontrollen und Instandhaltungsarbeiten bei der Wahl von Spielgeräten statt einfachen Möblierungs-/Markierungsobjekten
- Sicherheitsgerechte Installation sowie Festigkeit/Standsicherheit der Geräte; Spielflächen und -angebote ohne scharfkantige und gefährlich hervorstehende Teile
- Verwendung von stoßdämpfenden Bodenmaterialien; Beachtung von Bodenanforderungen und Fallschutz bei Geräten mit angegebener Fallhöhe: bis einschließlich 60 cm kein Fallschutz bei Beton/Stein/bitumengebundenen Böden notwendig
- Einhaltung entsprechender Aufprallflächen: bis 150 cm Fallhöhe, 150 cm freie Aufprallfläche um das Gerät; Installation eines Geländers zur Absturzsicherung bei Geräten für Kinder ab 36 Monaten ab einer Fallhöhe von 100 cm (bei Spielgeräten für Kinder unter 36 Monaten: Brüstung ab 60 cm Fallhöhe)

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

- Spielpunkte sind vorrangig in der Fußgängerzone sowie entlang der „Wegeverbindungen hoher Bedeutung“ und „sonstiger wichtiger Wegeverbindungen“ (vgl. Wegekonzept, Bericht „Barrierefreie Innenstadt Kleve“) anzubieten; ggf. in Kombination mit Sitzgelegenheiten (vgl. *Stadtmobiliar – Sitzgelegenheiten*)

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN EN 1176 (Europäische Norm für Spielplatzgeräte und Spielplatzböden)
- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3)
- DIN 33942 (Barrierefreie Spielgeräte)

# Stadtmobiliar – Öffentliche Toiletten und Behinderten-WCs

Das Vorhandensein von öffentlich zugänglichen Toiletten stellt für viele Menschen eine Erleichterung dar, sich im öffentlichen Raum selbständig und ohne Unsicherheit bewegen zu können. Dies kann einerseits über die Bereitstellung von öffentlichen Toilettenanlagen erfolgen, die auch für mobilitätseingeschränkte Personen ohne Probleme zu benutzen sind. Andererseits gibt es Projekte in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Einzelhandel oder der Gastronomie („Nette Toilette“), indem Gastronomen und Einzelhändler über Aufkleber anbieten, dass ihre Toilette während der jeweiligen Öffnungszeiten auch öffentlich genutzt werden kann; in Kleve existiert diese Initiative bereits seit 2011.



Das Bild zeigt eine öffentliche Toilettenanlage in der Stadt Bad Nauheim.

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Je Sanitäreinrichtung Bereitstellung mindestens einer barrierefreien Toilette
- Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs (ggf. über Euroschlüssel, siehe unten) sowie einer barrierefreien Ausrüstung: u. a. Bereitstellung von ausreichend großen Bewegungsflächen, rutschfeste und berollbare Oberflächen, Einbau von hochklappbaren Stützgriffen, kontrastreiche Ausstattung, ggf. höhenverstellbare Sanitärgegenstände, ggf. Einbau einer Klappliege
- Installation von Sicherheitseinrichtungen, die im Notfall/bei Bedarf eine Hilfestellung von außen ermöglichen (automatische Türöffnung nach längerer Schließzeit, Gegensprechanlage, Notruf-/Alarmknopf)
- Zugang einer barrierefreien Toilette per Euroschlüssel möglich und sinnvoll: europaweit einheitliches Schließsystem; dieses ermöglicht körperlich beeinträchtigten Menschen einen selbständigen und kostenfreien Zugang zu behindertengerechten Sanitäreinrichtungen

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

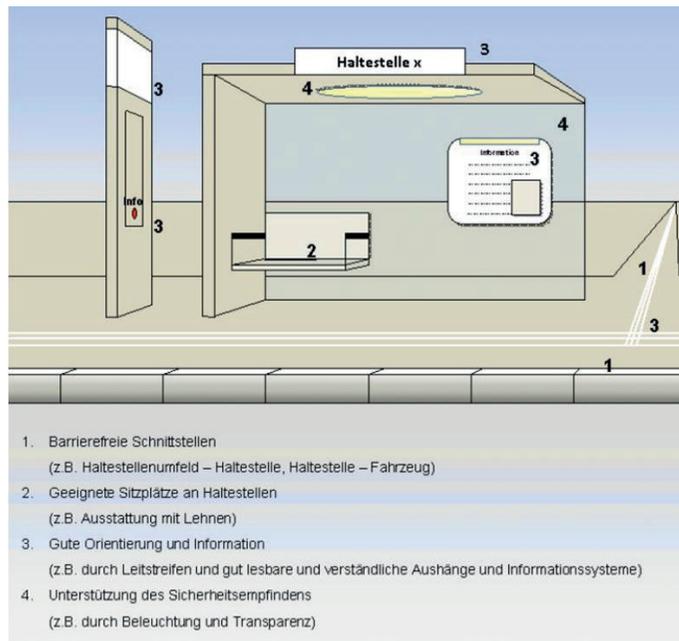
- Die öffentlichen Toilettenanlagen in Kleve sollten auf das europaweit einheitliche Schließsystem „Euroschlüssel“ umgerüstet werden
- Seit 2011 gibt es die Initiative „Nette Toilette“ in der Stadt Kleve; dieser sind bereits fast 20 städtische Gebäude, Einzelhändler und Gastronomiebetriebe angeschlossen (davon fünf mit behindertengerechten Toiletten) → die Förderung weiterer Kooperationen ist anzustreben
- Die öffentlich zugänglichen Toiletten (öffentliche und private Angebote) sollten im Stadtplan verzeichnet sein und Informationen hinsichtlich Barrierefreiheit enthalten

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- DIN 18040-1 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1)
- VDI 6008 Blatt 2 (Barrierefreie Lebensräume – Möglichkeiten der Sanitärtechnik)

# Stadtmobiliar – Bushaltestelle

Öffentliche Verkehrsmittel sind für mobilitätseingeschränkte Personen oftmals unverzichtbarer Bestandteil ihrer Mobilität. Daher sollten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs über einen barrierefreien Zugang verfügen und in ein barrierefreies Wegenetz eingebunden sein. Neben der Zuwegung ist vor allem auch die Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen entscheidend sowie die Gewährleistung einer ausreichenden Aus- bzw. Beleuchtung.



Das Bild zeigt die idealtypische Ausgestaltung und Ausstattung einer Haltestelle mit barrierefreien Elementen (Quelle: BMVBS 2010, S. 103).

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Gewährleistung einer ausreichend breiten und schwellenfreien Zuwegung
- Einbau einer witterungsbeständigen, taktilen und kontrastreichen Bodeninformation (Auffindbarkeit der Haltestelle per Leitlinie und Rillenstruktur, Markierung der Einstiegsstelle per Aufmerksamkeitsfeld und Noppenstruktur) gewährleistet die erforderliche Orientierung für blinde und sehbehinderte Personen
- Einbau eines erhöhten Bordes (zur Minimierung des Höhenunterschieds zur Fahrzeugein- bzw. Fahrzeugausstiegskante) und ausreichende Bewegungsflächen (mind. 150 x 150 cm an der Ein-/Ausstiegsstelle; ggf. zusätzlicher Flächenbedarf zum Ausklappen von Rollstuhlrampen) für gehbehinderte Personen erforderlich
- Fahrplaninformationen: gut lesbare und verständliche Aushänge (in Sichthöhe [d.h. Höhe Unterkante: 110 cm], hinter blendfreiem Glas), ggf. Infosäule mit elektronischer Fahrplanauskunft (optisch) und Möglichkeit einer Audioinformation über Abfahrten und andere Informationen (z.B. Verspätung, Fahrzeugausfall) schaffen
- Wenn immer möglich: Bereitstellung einer Sitzmöglichkeit
- Bei Wartebereichen / Wartehäuschen: Verwendung einer durchsichtigen Verglasung (inkl. Sicherheitsmarkierungen), Installation von Beleuchtung

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

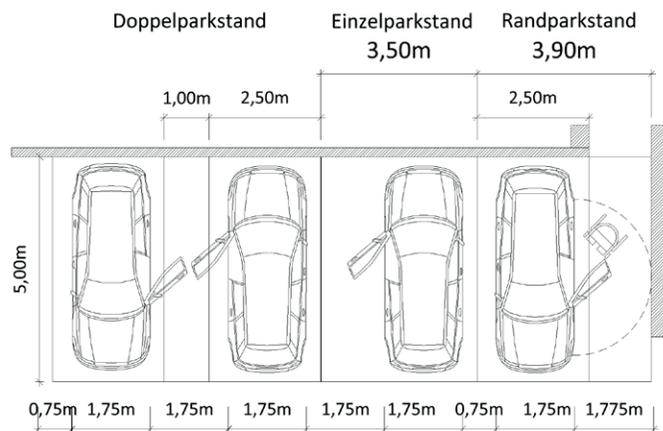
- Durch die barrierefreie Auslegung des City-Busses (speziell für Gehbehinderte) können Haltestellen, die nur durch den City-Bus angefahren werden (i.d.R. innerhalb der Fußgängerzone), auf Fahrbahnniveau angeordnet werden (Verzicht auf Hochbord möglich und in Bezug auf das stadträumliche bzw. städtebauliche Umfeld sinnvoll)

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- BMVBS (2010): ÖPNV: Planung für ältere Menschen. Ein Leitfaden für die Praxis.
- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, Teil 3)
- DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum)
- FGSV – EAÖ (Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs)
- FGSV – H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen)

# Parken für Menschen mit Behinderungen

Insbesondere gehbehinderte Personen können Zielorte oft nur durch Nutzung eines Kfz erreichen. Hinsichtlich der speziellen Stellplätze für Menschen mit Behinderung gelten einerseits verbindliche Vorgaben zu deren Anzahl und Ausgestaltung. Andererseits gibt es auch eine Vielzahl nicht normierter Hinweise, die die Nutzung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zusätzlich vereinfachen würden. Weiter zu berücksichtigen ist, dass sich die Fahrzeuge in Größe und Aufbau unterscheiden: übliche Pkw / spezielle Behindertentransportwagen, Heckausstieg / Seitenausstieg.



Die Skizze illustriert die unterschiedlichen Grundmaße barrierefreier Parkstände (eigene Darstellung gemäß EAR).

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Anzahl an barrierefreien Pkw-Parkständen richtet sich nach § 55 BauO NRW (Anteil von 1 % pro Parkierungsanlage, mind. 1 Stellplatz) bzw. nach § 13 SBauVO (Versammlungsstätten) → empfehlenswert ist ein etwas höherer Anteil von 3 % (ggf. Ausweisung eines Teils als sog. Familienstellplatz)
- Behindertenparkplätze sollten vorrangig in der Nähe von barrierefreien Zugängen (zu Geschäften oder Einrichtungen) / Wegeverbindungen und an zentralen Plätzen einer Stadt angeordnet werden; barrierefreien Zu-/Abgang gewährleisten (z.B. abgesenkte Borde)
- Behindertenparkplätze sind deutlich zu kennzeichnen: Verkehrszeichen 314 in Verbindung mit Zusatzzeichen 1044-10; kontrastreiche Bodenmarkierung für Umgrenzung; Bodenpiktogramm oder ggf. Piktogramm-Platte
- Grundmaße: Breite ohne seitliche Einbauten 3,5 m, mit seitlichen Einbauten 3,9 m (bei Doppelparkständen Überlagerung der Bewegungsflächen möglich); Länge mind. 5,0 m
- Vorhandensein einer freizuhaltenden Bewegungsfläche (zum Abstellen von Rollstühlen und Rollatoren) neben dem Fahrzeug mit einer Breite von mindestens 1,50 m für einen Seitenausstieg bzw. hinter dem Fahrzeug von 2,0 m x 2,5 m für einen Heckausstieg
- Oberflächengestaltung: Ebener, rutschfester und erschütterungsfreier/-armer Bodenbelag; Gesamtneigung max. 3 %
- Weitere Aspekte: Stellplätze in Längsaufstellung wenn möglich zu vermeiden; ausreichende Be-/Ausleuchtung von elementarer Bedeutung; Gewährleistung eines gefahrlosen Ein- und Ausstiegs; Sicherstellung der Zugänglichkeit von Parkautomaten

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

- In der Klever Innenstadt sollte zukünftig wenn immer möglich auf die Ausweisung von Behindertenstellplätzen in Längsaufstellung verzichtet werden.

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- BauO NRW (Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen)
- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, Teil 3)
- FGSV – EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs)
- SBauVO (Sonderbauverordnung)

# Zugänge zu öffentlichen Gebäuden und Geschäften

Ein barrierefreier oder zumindest -armer Zugang ist für Personen mit Mobilitätseinschränkungen wesentliche Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben sowie Orte und Einrichtungen selbständig aufsuchen zu können. Hierbei sind bestimmte Anforderungen zu erfüllen. Gleichwohl darf die Gewährleistung der Barrierefreiheit nicht hinter der Eingangstür enden, sondern muss in der Gestaltung der weiteren Gebäudeteile fortgeführt werden (diese Aspekte sind jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Leitfadens).



Gütersloh



Marsberg



Nordhorn

Die Bilder zeigen Lösungen für unterschiedliche Zugangssituationen von Gebäuden.

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Informationen (Name der Einrichtung, Hausnummer, Öffnungszeiten) sollten von außen gut les- bzw. erkennbar sein
- Größe der Bewegungsfläche vor und hinter der Eingangstür: mind. 1,5 m x 1,5 m
- Die Eingangstür sollte stufenlos oder über eine max. 3 cm hohe Schwelle erreichbar sein (vgl. *Querungen – an Stellen ohne Lichtsignalanlage*); alternativ sollten Treppenlifte oder fest installierte bzw. mobile Rampen (vgl. *Gehwege – Rampen*) zum Einsatz kommen
- Bedienelemente wie Griffe, Türdrücker usw. sind in einer Höhe von 85 cm angebracht, leicht erkennbar und gut zu betätigen (u.a. keine scharfen Kanten, leichtgängig)
- Zusatzeinrichtungen wie Klingel-, Gegensprechanlagen usw. sind ebenfalls gut zugänglich und leicht erreichbar anzubringen
- Eingangstüren: Mindestbreite von 90 cm, Mindesthöhe 2,10 m; möglichst Verzicht auf Karussell-/Rotationstüren oder Gewährleistung eines alternativen Zugangs; Glastüren sind kontrastreich gestaltet (z.B. mit Sicherheitsmarkierungen)
- Weitere Gestaltungsaspekte: Der Eingangsbereich sollte über eine geeignete Ausleuchtung verfügen; eine Überdachung des Eingangsbereichs ist empfehlenswert

## Örtliche Besonderheiten und Voraussetzungen

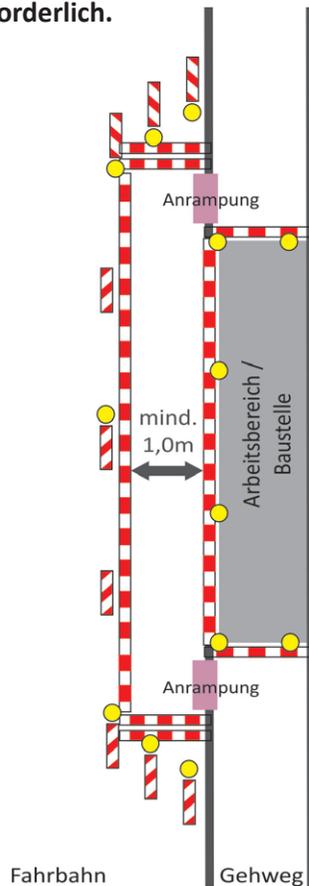
- Die o.g. Ausführungen zeigen die idealtypische Gestaltung von Zugängen und Zugangsbereichen. In bereits bebauten Räumen wie der Klever Innenstadt existieren jedoch häufig restriktive oder erschwerte Rahmenbedingungen, die oft individueller Lösungsmöglichkeiten bedürfen oder ggf. nur eine bedingt barrierefreie Gestaltung ermöglichen. Daher sind die o.g. Ausführungen als „Best case“ zu verstehen.
- Die Pflicht zum barrierefreien Ausbau bezieht sich – zumindest im privaten Bereich – i.d.R. nur auf den Neubau (einschl. An- und Umbauten). Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass Personen mit Mobilitätseinschränkungen eine große Zielgruppe darstellen.

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- BauO NRW (Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen)
- DIN 18040-1 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1)

# Baustellen und Baumaßnahmen

**Baustellen und Baumaßnahmen stellen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine besondere Belastung dar, da häufig Bewegung und Orientierung erschwert sind. Bei der Einrichtung und Sicherung von Baustellen, auch bei denen von kürzerer Dauer, sind daher besondere Maßnahmen zu ergreifen, bzw. es ist eine sorgfältige Planung erforderlich.**



Die Skizze illustriert, wie eine geeignete Weiterführung eines Gehweges als Notweg mit Nutzung eines Teils der Fahrbahn erfolgt (eigene Darstellung in Anlehnung an RSA).

## Vorgaben / Maße / Kennwerte

- Gehwege sind wenn immer möglich weiterzuführen; falls dies nicht möglich ist, sollten entsprechende Querungshilfen (z.B. Fußgänger-LSA) angeboten werden
- Gehwege sollten wenn immer möglich im Baustellenbereich in voller Breite nutzbar sein; falls dies nicht möglich ist, sollte mind. eine Gehwegbreite von 1,0 m erreicht werden (bei höherem Fußgängeraufkommen und längerem Baustellenbereich mind. 1,5 m)
- Fußgängerflächen sind gegenüber der Baustelle bzw. den Arbeitsbereichen mittels Absperrschranken zu sichern, die für sehbehinderte Personen deutlich erkennbar bzw. kontrastreich gestaltet sowie mit Tastkanten ausgerüstet sein sollten, um ein Eindringen in den Arbeitsbereich zu verhindern; ggf. sind zur besseren Erkennbarkeit Richt- oder Rundstrahler zu installieren (z.B. bei nicht ausreichender öffentlicher Beleuchtung während der Dunkelheit)
- Falls ein Gehweg als Notweg fortgeführt wird (Führung des Fußgängerverkehrs über die Fahrbahn o.ä.), sind ebenfalls entsprechende Absperrlemente vorzusehen, um eine Gefährdung z.B. durch den Kfz-Verkehr auszuschließen
- Falls der Fußverkehr durch die Einrichtung der Baustelle Kanten oder Höhenunterschiede überwinden muss, sind entsprechende Anrampungen vorzusehen (die Breite des Geh- oder Notweges ist ggf. zu erhöhen, um die erforderlichen Rotationsflächen für Personen im Rollstuhl/mit Rollator o. ä. gewährleisten zu können); im Ausnahmefall ist die Gewährleistung eines max. 3 cm hohen Absatzes möglich (vgl. *Querungen – Allgemein*)
- Insbesondere wenn Rad- und Fußverkehr vorher getrennt geführt wurden, ist während der Dauer der Baustelle möglichst auf eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr zu verzichten
- Die Qualität der Baustelleneinrichtung unter Berücksichtigung der speziellen Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sollte sowohl bei Inbetriebnahme der Baustelle als auch während des Betriebs regelmäßig kontrolliert werden.

## Relevante Richtlinien und DIN-Normen, sonstige Literatur

- FGSV – RSA (Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen)

# Impressum

---

## **Auftraggeber**

Stadt Kleve  
Fachbereich Finanzen und Liegenschaften  
Landwehr 4 - 6  
47533 Kleve

## **Auftragnehmer**

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstr. 34  
44139 Dortmund  
Fon: 0231/589696-0  
Fax: 0231/589696-18  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

## **Bearbeiter**

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleitung)  
M.Sc. Kevin Hillen  
Dipl.-Ing. Thomas Mattner  
B.Sc. Philipp Nögel

## **Hinweis**

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Leitfadens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.