

Stadt Freiburg im Breisgau - Bürgermeisteramt Dezernat V
Postfach, D-79095 Freiburg

1.
Fraktionsgemeinschaft FL/FF
Rathausplatz 2 - 4
79098 Freiburg i. Br.

Bürgermeisteramt

Dezernat V

Adresse: Fehrenbachallee 12
Gebäude A
D-79106 Freiburg i. Br.
Telefon: 0761 / 201 - 4730
Telefax: 0761 / 201 - 4599
Internet: www.freiburg.de
E-Mail*: dez-V@stadt.freiburg.de

Ihr Zeichen/Schreiben vom

Unser Aktenzeichen

Ihnen schreibt

Freiburg, den
11.12.2017

**Einzelanfrage nach § 24 Abs. 4 GemO zu Sachthemen außerhalb von Sitzungen
h i e r:
Barrierefreie Gleisquerungen**

Sehr geehrte Frau Stadträtin,
sehr geehrter Herr Stadtrat

Herr Oberbürgermeister Dr. Salomon hat mich gebeten, Ihre Einzelanfrage vom 17.10.2017 zum Thema „Barrierefreie Gleisquerungen“ zu beantworten.

Die Stadt Freiburg i. Br. und die Freiburger Verkehrs AG (VAG) setzen sich dafür ein, bei Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum die Barrierefreiheit im Rahmen des Möglichen zu berücksichtigen und herzustellen.

Hierbei ergeben sich die Anforderungen an die bauliche Ausgestaltung von barrierefreien Straßen- und Gleisquerungen maßgeblich aus den Anforderungen folgender Personengruppen:

- Blinde und sehbehinderte Menschen
- Mobilitätseingeschränkte Menschen

Blinde sind auf ein durchgehend taktiles und akustisches Leitsystem zwingend angewiesen. Eine ausreichende, taktile Wegeführung kann durch den Einbau von Flächen erfolgen, die aus unterschiedlichen Oberflächenstrukturen (z. B. Rippen- und Noppenstruktur) bestehen. Darüber hinaus kann auch durch den Einbau von taktile erkennbaren Bordsteinen auf eine bestimmte Gefährdungssituation aufmerksam gemacht werden.

Sprechzeiten: nach Vereinbarung
Straßenbahn und Bus: Linie 1 - 3 - 4 - 5 Haltestelle Rathaus im Stühlinger
Sparkasse Freiburg - Nördlicher Breisgau:
IBAN DE63 6805 0101 0002 0100 12 · BIC FRSPDE 66XXX

*E-Mail-Adresse nur für
formlose Mitteilungen
ohne elektronische
Signatur



Sehbehinderte sind auf eine Wegeföhrung angewiesen, die aufgrund eines ausreichenden Kontrastes bei jeder Witterung eindeutig erkennbar ist.

Mobilitätseingeschränkte werden durch unebene Oberflächen und durch Bordsteine und Stufen in ihrer Fortbewegung behindert. Das heißt, Wege für Mobilitätseingeschränkte müssen möglichst eben und nicht durch Bordsteine unterbrochen sein.

Das aktuelle technische Regelwerk wird nach Auffassung des Garten- und Tiefbauamts (GuT) und der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen den Anforderungen und dem aktuellen Stand der Technik und den Erkenntnissen hieraus nicht ausreichend gerecht. Vielfältige Rückmeldungen und Beschwerden aus der Bürgerschaft unterstreichen diese Einschätzung.

Im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts für barrierefreie öffentliche Räume einschließlich einer barrierefreien Innenstadt hat sich die Stadtverwaltung in enger Kooperation mit Vertretern von Menschen mit Behinderungen und von Senioren und auch der VAG intensiv mit der Frage beschäftigt, wie Straßenquerungen unter Beachtung des technischen Regelwerks einerseits, aber auch des aktuellen Stands der Technik und Erfahrungen von Betroffenen andererseits baulich ausgestaltet sein müssen, dass sie gleichermaßen den Anforderungen der Blinden und Sehbehinderten, aber auch der Mobilitätseingeschränkten genügen und baulich möglichst an allen Querungsstellen in Freiburg i. Br. umgesetzt werden können.

Es ist aus der Perspektive der Barrierefreiheit naheliegend, dass die unterschiedlichen Anforderungen von Seiten der Blinden und Sehbehinderten sowie der Mobilitätseingeschränkten nur mit einer Zweiteilung an der Querungsstelle selbst zufriedenstellend gelöst werden können:

- Ein Teil der Querungsstelle wird mit einem taktil ertastbaren Bordstein zur Fahrbahn hin abgegrenzt. Die Sehbehinderten und Blinden werden mit taktilen und kontrastreichen Bodenindikatoren zu dieser Stelle hingeföhrt. Unter Berücksichtigung des Regelwerks (vgl. Anlage 2) sowie des Stands der Technik und Erkenntnissen ist eine Mindestbordsteinhöhe von 3 cm aus Sicht des GuT fachlich sehr gut begründbar und auch aus Gründen der Sicherheit ausreichend.
- Ein Teil der Querungsstelle wird mit einem stufenfreien bzw. vollständig abgesenkten Bordstein zur Fahrbahn hin abgegrenzt. Für Sehbehinderte und Blinde wird dieser Bereich durch ein taktilen und kontrastreiches Sperrfeld gesichert. Zur Vereinfachung der Bauausföhrung auch an beengten Querungsstellen bietet es sich an, hierfür einen sogenannten Rollstuhlüberfahrstein zu verwenden (entspricht quasi einem ab Werk gelieferten 3-cm-Bordstein mit ausreichender Abflachung).

Diese Art der Ausgestaltung von Fahrbahnquerungen entspricht in einem Punkt nicht dem aktuellen Regelwerk: Die zweiteilige Querung ist gemäß DIN nur mit der Untergliederung in einen Abschnitt mit 0 cm und in einen Abschnitt mit 6 cm vorgesehen. Das oben genannte, zweiteilige Konzept für barrierefreie Querungen in Freiburg i. Br. kann somit nur dann umgesetzt werden, wenn in dem genannten Punkt von dem gel-

tenden Regelwerk abgewichen werden kann, bzw. darf.

Die Entscheidung für die Straßenquerungen erfolgt durch das GuT und für die Gleisquerungen durch die technische Aufsichtsbehörde bzw. die VAG. Die Stadtverwaltung und der Gemeinderat haben dabei keine Befugnis zur Erteilung von Vorgaben zur Gestaltung der Gleisquerungen. Die Bahnanlagen, zu denen auch die Gleisquerungen zählen, werden durch die technische Aufsichtsbehörde genehmigt und unterliegen somit den Vorgaben nach DIN und den anerkannten Regeln der Technik.

Das GuT hat nach eingehender Prüfung aller Aspekte entschieden, dass hinsichtlich der Bordsteinhöhen bei den zweiteiligen Fahrbahnquerungen von dem aktuellen Regelwerk abgewichen werden kann. Die 6-cm-Bordsteinhöhe im Teilbereich differenzierter Querungen gemäß DIN wird in der Fachdiskussion damit begründet, dass die für gemeinsame Querungen festgelegte Bordsteinhöhe von 3 cm einen Kompromiss zwischen den Belangen der Gehbehinderten und denen der Sehbehinderten darstellt. Folglich solle in dem Teilbereich einer differenzierten Querung, der nicht zur Benutzung durch Gehbehinderte vorgesehen ist, ein mindestens 6 cm hoher Bordstein verwendet werden.

Da aber auch Zufußgehende ohne Behinderung sich bei unterschiedlichen Bordsteinhöhen gerne am Teilbereich mit geringer Bordsteinhöhe ausrichten, gibt es den Effekt, dass differenzierte Querungen nicht gleichmäßig über die gesamte Breite genutzt werden, sondern viele Zufußgehende sich auf den Teilbereich mit geringerer Bordsteinhöhe konzentrieren. Der nach DIN mindestens 6 cm hohe Bord in einem Teilbereich der Querung führt also im Ablauf an stark frequentierten Querungen auch zu Nachteilen, weshalb in der Fachdiskussion häufig der einheitlich 3 cm hohe Bord als bessere Variante bei hohem Fußverkehrsaufkommen empfohlen wird. Nach Auffassung der Stadtverwaltung ist damit aber weder den Verkehrsteilnehmenden mit Sehbehinderung, noch denen mit Gehbehinderung gedient.

Die einschlägige DIN-Norm anerkennt auch, dass ein 3 cm hoher Bordstein taktil erkennbar ist, da alternativ zur zweiteiligen Querung eine gemeinsame Querung mit einer einheitlichen Bordsteinhöhe von 3 cm möglich ist. Zudem werden blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmende an einer differenzierten Querungsstelle mit einem Auffangleitstreifen an „ihren“ Teilbereich der Querung hingeführt und finden dort ein 60 cm oder 90 cm tiefes „Richtungsfeld“ am Bordstein vor, womit ihnen zusätzlich zum 3-cm-Bordstein der Übergang auf die Fahrbahn angezeigt wird. Weitere Orientierung geben bei signalisierten Querungen die akustischen Signalgeber.

Nach Auffassung des GuT stellt die zweiteilige Fahrbahnquerung mit 0 cm bzw. 3 cm Bordsteinhöhe eine sehr gute, praxistaugliche und praxiserprobte Lösung dar, die den Anforderungen der Behinderten einerseits, den Anforderungen der Nichtbehinderten andererseits, aber auch den Anforderungen an die Verkehrssicherheit und der Möglichkeit der baulichen Umsetzung an allen Straßenquerungen vollumfänglich entspricht. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sieht die Verwaltung es insbesondere als Vorteil an, dass bei dieser Lösung das zügige Verlassen des potenziellen Konfliktbereichs mit dem Fahrverkehr deutlich leichter ist, als bei einem einheitlich 3 cm hohen Bord, was grundsätzlich nicht nur für das Queren von Fahrbahnen gilt. Diese

Bauart ist eng mit den Vertretenden von behinderten Menschen und Senioren abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.

Gemäß dem Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen stellt die VAG die Barrierefreiheit nach den einschlägigen Vorschriften und DIN-Normen her und folgt damit auch den Empfehlungen der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände vom September 2014. Aus rechtlicher Sicht wird die Anwendung der technischen Normen als anerkannte Regeln der Technik bewertet. Eine Abweichung von diesen anerkannten Regeln der Technik kann nicht zuletzt zu juristisch nicht abschätzbaren Rechtsfolgen führen.

In diesem Zusammenhang möchte ich Ihre Fragen wie folgt beantworten:

1. *Kann die Stadtverwaltung einen sachverständigen Verkehrsplaner zu der oben geschilderten Problematik beauftragen, um eine Lösung oder zumindest Verbesserung herbeizuführen?*

Die derzeit eingesetzten Bauweisen für die Gleisquerungen der VAG und Straßenquerungen der Stadt Freiburg i. Br. unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Bordsteinhöhe an den Querungsstellen für die Mobilitätseingeschränkten. Die Möglichkeiten für den Bau von barrierefreien Querungen wurden bereits zwischen der VAG und dem GuT unter Beteiligung der Behindertenvertreter und eines qualifizierten Planungsbüros eingehend geprüft und diskutiert. Aus Sicht der Bauverwaltung wird die Beauftragung eines weiteren Planungsbüros zu keiner nennenswerten Verbesserung der Situation oder gar Problemlösung führen.

2. *Können die gesetzlichen Vorgaben DIN 18040-T3 in Frage gestellt und einer Überprüfung unterzogen werden?*

Die DIN 18040-3 ist keine gesetzliche Vorgabe und wurde, da sie nur den öffentlichen Raum betrifft, auch nicht in das Baurecht übernommen. Als technische Vorschrift ist sie für die öffentlichen Verwaltungen grundsätzlich bindend. Es besteht jedoch grundsätzlich die Möglichkeit, die Anwendbarkeit einer DIN zu überprüfen und mit einer fundierten baupraktischen und baurechtlich abgesicherten Begründung hiervon abzuweichen.

3. *Ist die Verwaltung gegebenenfalls bereit, eine entsprechende Anfrage an den Gesetzgeber zu richten?*

Da es sich nicht um eine gesetzliche Bestimmung handelt, ist der Gesetzgeber der falsche Adressat. Für die DIN 18040-3 gibt es am Deutschen Institut für Normung einen Arbeitsausschuss. Das Thema ist dort allerdings bekannt. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich durch eine Anfrage oder eine Stellungnahme der Stadt Freiburg i. Br. eine Änderung/Ergänzungen der DIN initiieren lässt. Da ein begründetes Abweichen von einzelnen Bestimmungen der DIN, wie zuvor ge-

schildert, grundsätzlich möglich ist, lässt sich eine Abweichung ggfls. über eine baupraktische und baurechtliche abgesicherte Begründung erreichen.

Mit freundlichen Grüßen

2.

Nachricht hiervon - per Mail - :

- a) an die Vorsitzenden der im Gemeinderat vertretenen Fraktionen, Fraktionsgemeinschaften sowie Gruppierung
- b) den Geschäftsstellen der im Gemeinderat vertretenen Fraktionen, Fraktionsgemeinschaften sowie Gruppierung

gez.

Prof. Dr. Martin Haag

Bürgermeister