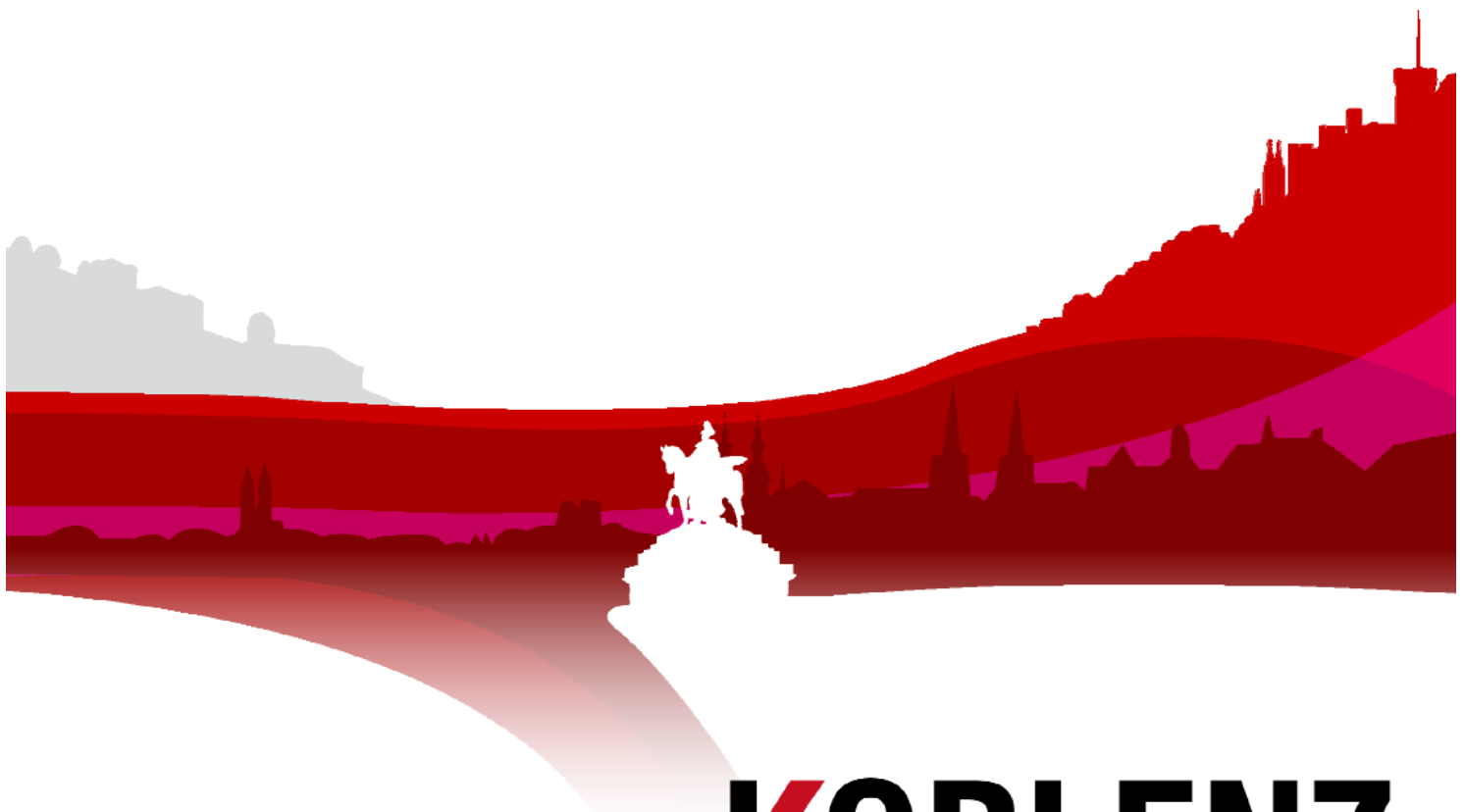


Einsatz von Bodenindikatoren in der Stadt Koblenz

Handlungsanweisung
für Standardfälle

Stand 14.10.2015



KOBLENZ
VERBINDET.

Tiefbauamt

Inhalt

1. Ziel.....	3
2. Rückblick und Veranlassung für die Fortschreibung	3
3. Grundsätze	3
4. Ausführung	4
5. Details für Querungen.....	5
6. Details für Bushaltestellen	11

1. Ziel

Es ist das Ziel dieser Handlungsanweisung, dass in den Verkehrsflächen, die im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamtes liegen, Bodenindikatoren **bei Standardfällen** einheitlich eingesetzt werden. Dazu wurden unter Beachtung der geltenden Vorschriften entsprechende Details entwickelt, mit dem Behindertenbeauftragten und den Verbänden abgestimmt und vom Stadtrat beschlossen.

In allen abweichenden Fällen sind Bodenindikatoren grundsätzlich nach den geltenden Vorschriften zu verlegen. Hier wird besonders auf die DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum), DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) und die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA) verwiesen. Die unter Punkt 3 beschriebenen Grundsätze sind dabei sinngemäß anzuwenden.

2. Rückblick und Veranlassung für die Fortschreibung

Vor ca. 10 Jahren wurde der Einsatz von Bodenindikatoren in der Stadt Koblenz mit dem Behindertenbeauftragten und den Verbänden abgestimmt. Ergebnis waren die verbindlich festgelegten und vom Stadtrat beschlossenen „Blindenleitdetails Nr. 1 bis Nr. 7“

Aufgrund geänderter Vorschriften und Regelwerke wurde die Fortschreibung erforderlich. So ist z.B. die bisherige Praxis, nur Noppenplatten zu verlegen, nicht mehr regelkonform. Das generelle Erfordernis wurde bereits in einer Bachelorthesis zu Bushaltestellen, von Frau Müller in 2013, aufgezeigt. Hier gab es auch Kontakte mit dem Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband e.V., in Berlin.

3. Grundsätze

Die Details für Standardfälle wurden unter Beachtung der DIN 18040-3, DIN 32984 und die H BVA erarbeitet. Hierbei wurden folgende Grundsätze angewandt:

- Wegen des besseren Kontrastes kommen im Regelfall nur noch Bodenindikatoren in der **Farbe Weiß** zum Einsatz.
- Die Details wurden so überarbeitet, dass das optische Erscheinungsbild der vorherigen „Blindenleitdetails“ weitgehend erhalten bleibt.

- Der Einsatz von Bodenindikatoren erfolgt (gemäß DIN und H BVA) in der Regel **nur an gesicherten Querungen**.
- Bei ungesicherten Querungsstellen notwendiger Wegeverbindungen wird, gemäß DIN 32984, **auf Anforderung** der Betroffenen **geprüft**, ob die ungesicherte Querungsmöglichkeit angezeigt werden kann.
Darüber hinaus soll bei Neuplanungen und Änderungen im Bestand geprüft werden, ob die Anzeige von ungesicherten Querungsstellen angebracht ist.
- Aus Gründen der Kostenreduzierung sind bei den Tiefen und Breiten der verschiedenen Felder und Streifen jeweils die **Mindestmaße** vorgesehen.

Bei allen abweichenden Fällen sind die Bodenindikatoren grundsätzlich nach den geltenden Vorschriften unter sinngemäßer Anwendung der vorherigen Grundsätze zu planen und zu verlegen.

4 Ausführung

Zur Gestaltung eines barrierefreien Verkehrsraumes und damit auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind an allen für Fußgänger relevanten Punkten wie gesicherten Querungen (Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlage), Bushaltestellen etc. Bodenindikatoren in das Gehwegpflaster einzulassen.

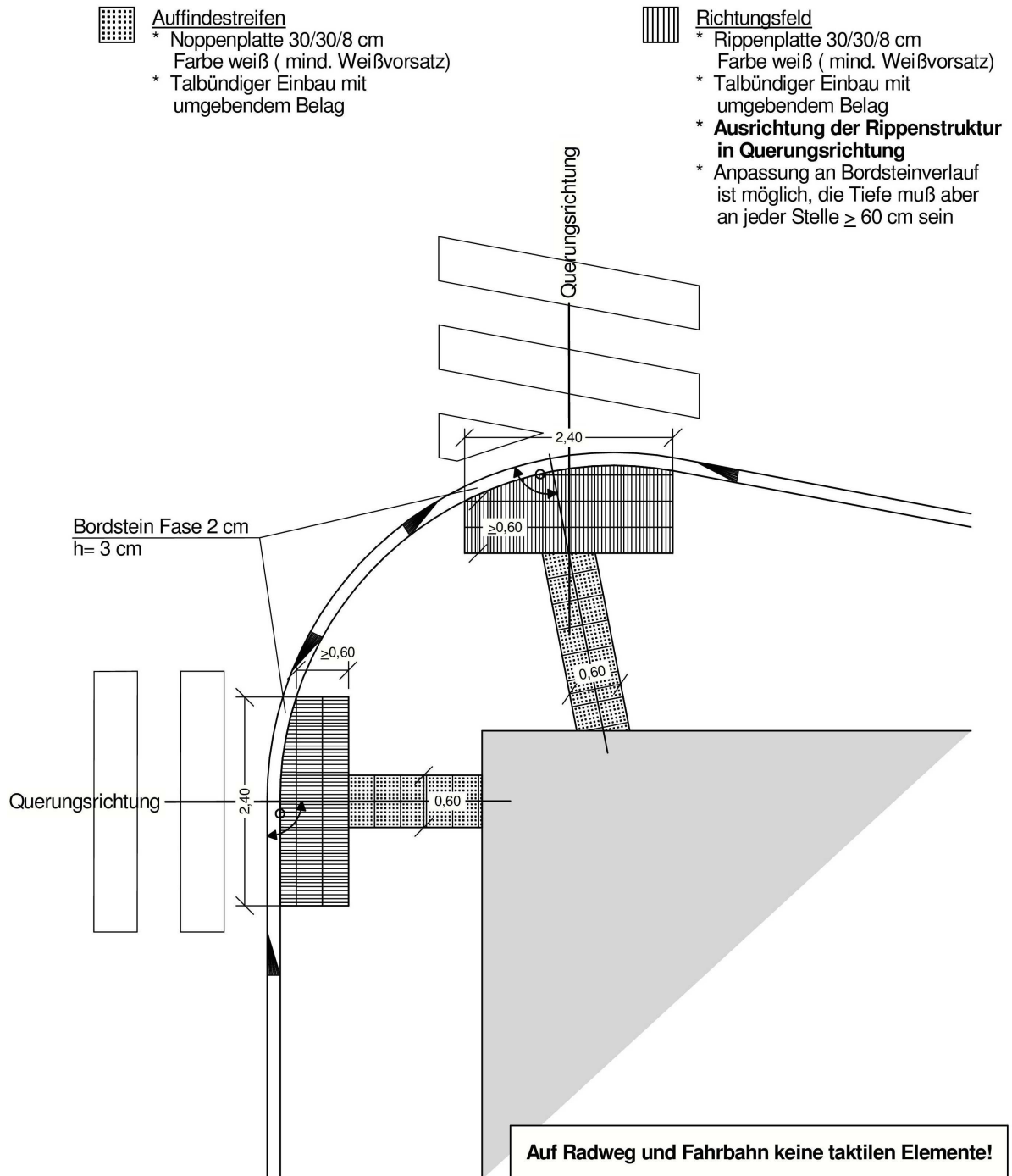
An ungesicherten Querungsstellen notwendiger Wegeverbindungen werden die Bodenindikatoren nur auf Anforderung der Betroffenen und nach Prüfung eingesetzt.

Als Standard sind **Noppen-** und **Rippenplatten** 30/30/8 in Weiß (mindestens Weißvorsatzbeton) einzubauen. Auf Radwegen und Fahrbahnen werden grundsätzlich keine Bodenindikatoren verlegt.


Die Bettung, Fugenausbildung und Verlege Technik entspricht der des normalen Gehwegpflasters. Die Bodenindikatoren sind so einzusetzen, dass die Noppen und Rippen über die Pflasteroberfläche ragen (Talbündiger Einbau). Zum Schutz der Noppen und Rippen dürfen die Platten nach dem Verlegen nicht mit einer Rüttelplatte befahren werden.


5 Details für Querungen

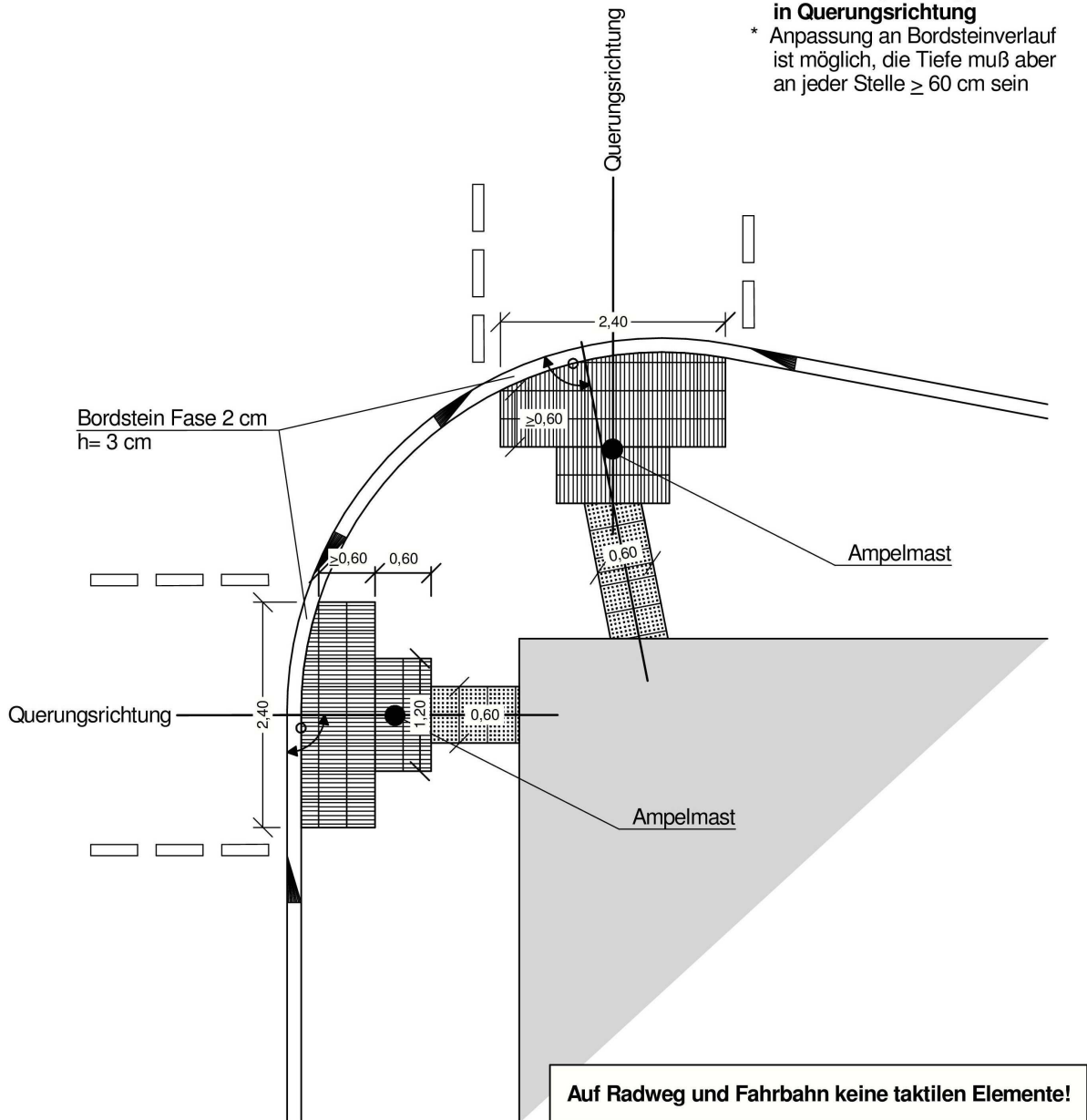
Detail: Fußgängerüberweg im Einmündungsbereich



Detail: Lichtsignalanlage im Einmündungsbereich

-  **Auffindestreifen**
* Noppenplatte 30/30/8 cm
Farbe weiß (mind. Weißvorsatz)
* Talbündiger Einbau mit umgebendem Belag

-  **Richtungsfeld**
* Rippenplatte 30/30/8 cm
Farbe weiß (mind. Weißvorsatz)
* Talbündiger Einbau mit umgebendem Belag
* **Ausrichtung der Rippenstruktur in Querungsrichtung**
* Anpassung an Bordsteinverlauf ist möglich, die Tiefe muß aber an jeder Stelle ≥ 60 cm sein



Detail: Querungshilfe / Fahrbahnteiler bei Fußgängerüberweg
(bei Lichtsignalanlage analog)



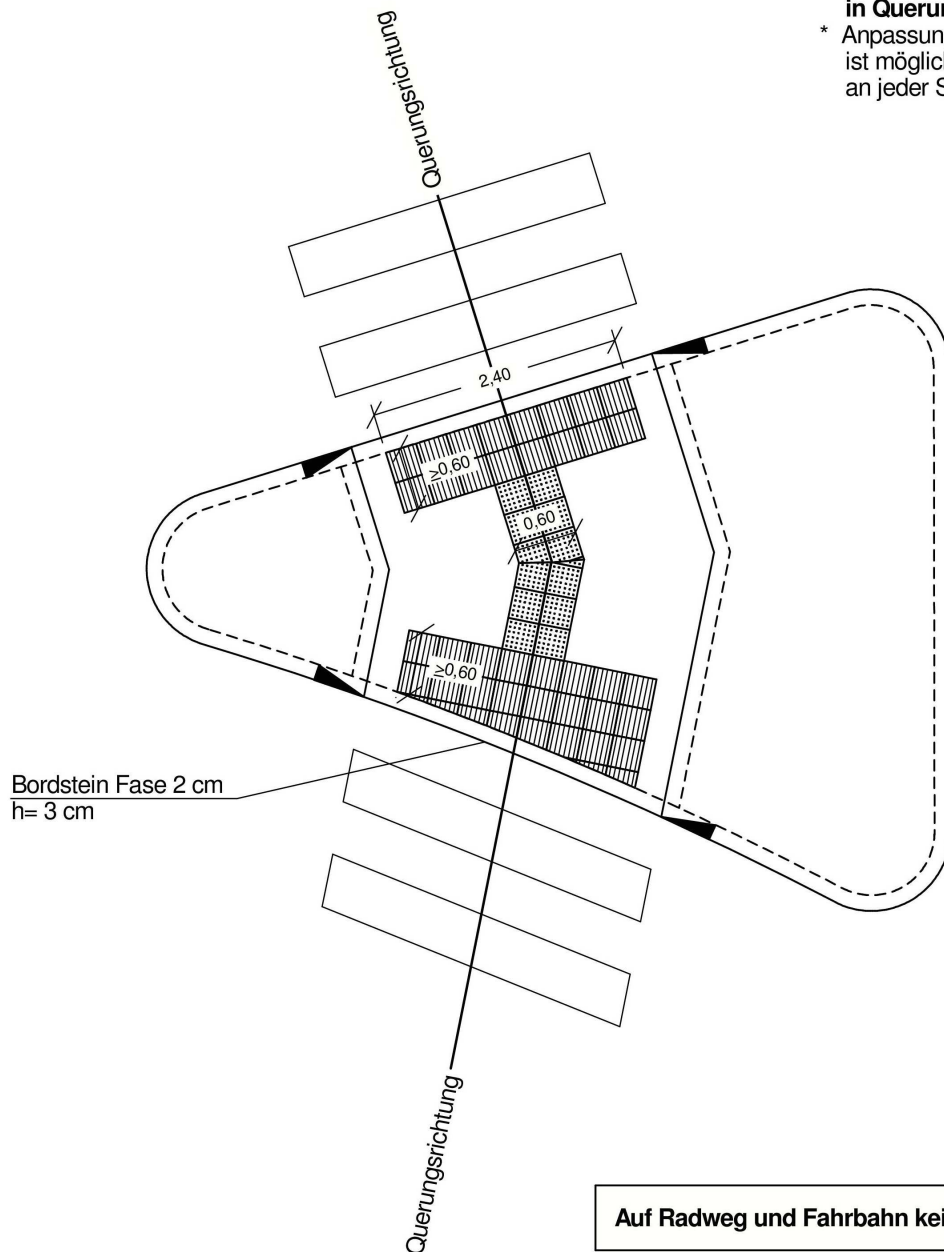
Auffindestreifen

- * Noppenplatte 30/30/8 cm
Farbe weiß (mind. Weißvorsatz)
- * Talbündiger Einbau mit umgebendem Belag



Richtungsfeld

- * Rippenplatte 30/30/8 cm
Farbe weiß (mind. Weißvorsatz)
- * Talbündiger Einbau mit umgebendem Belag
- * **Ausrichtung der Rippenstruktur in Querungsrichtung**
- * Anpassung an Bordsteinverlauf ist möglich, die Tiefe muß aber an jeder Stelle ≥ 60 cm sein



Detail: Anzeige der Querung in Hauptgehrichtung (bei Lichtsignalanlage analog)



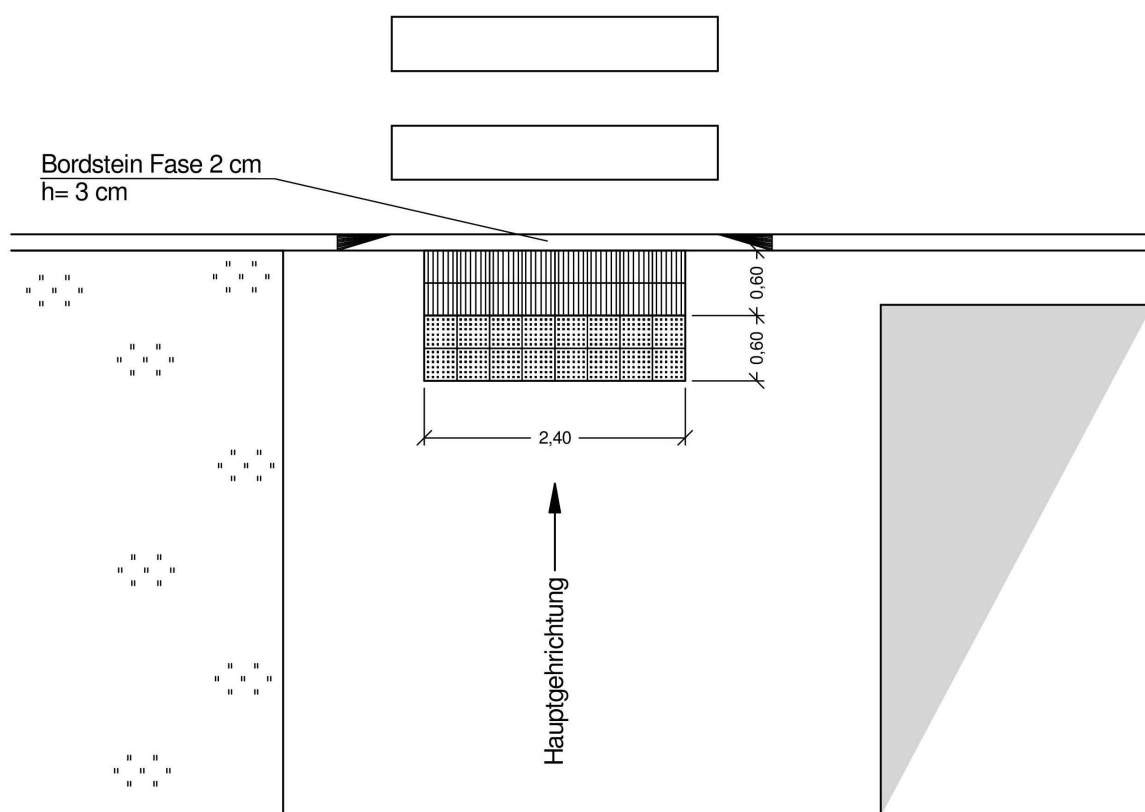
Auffindestreifen

- * Noppenplatte 30/30/8 cm
Farbe weiß (mind. Weißvorsatz)
- * Talbündiger Einbau mit umgebendem Belag



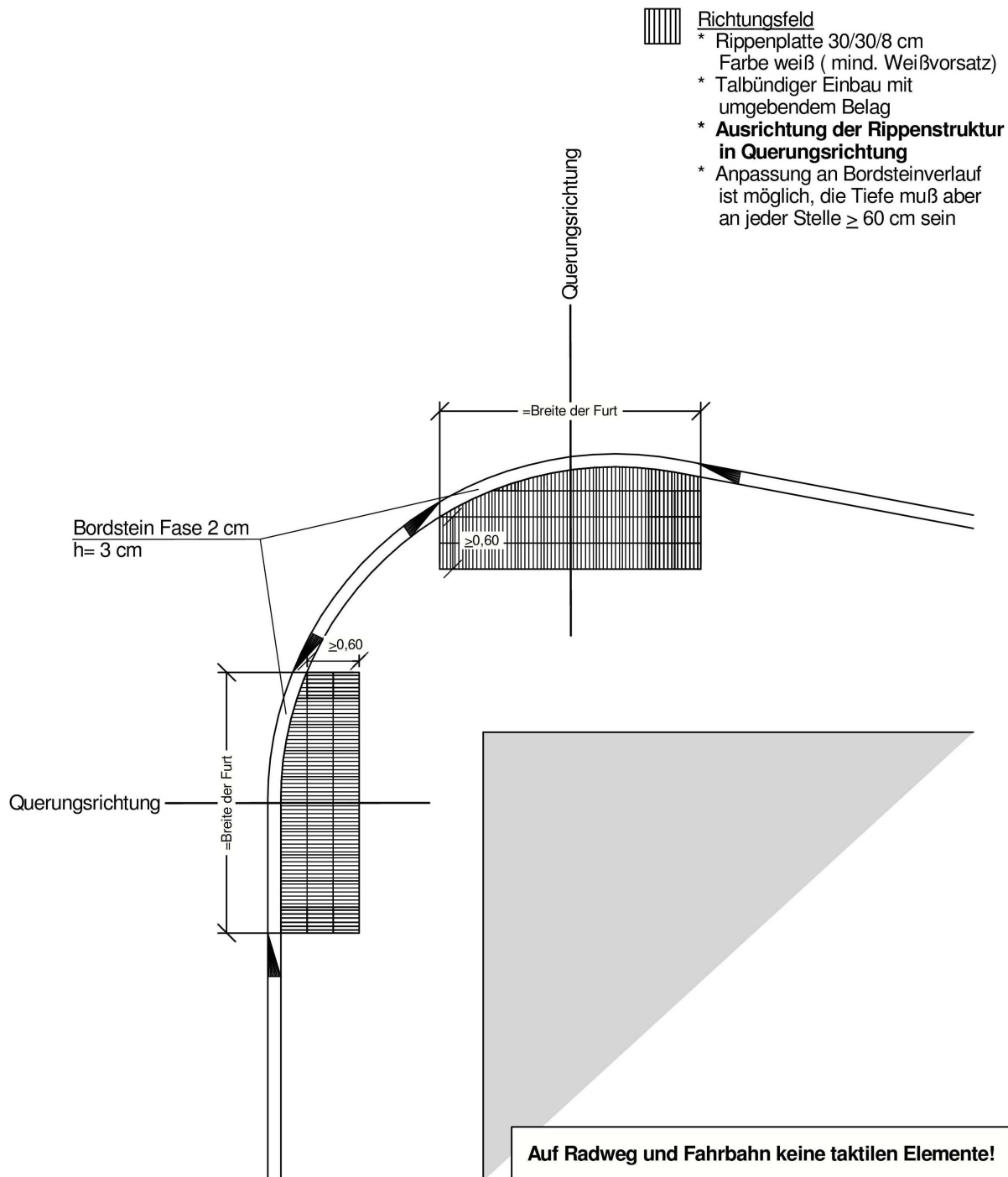
Richtungsfeld

- * Rippenplatte 30/30/8 cm
Farbe weiß (mind. Weißvorsatz)
- * Talbündiger Einbau mit umgebendem Belag
- * **Ausrichtung der Rippenstruktur in Querungsrichtung**
- * Anpassung an Bordsteinverlauf ist möglich, die Tiefe muß aber an jeder Stelle ≥ 60 cm sein

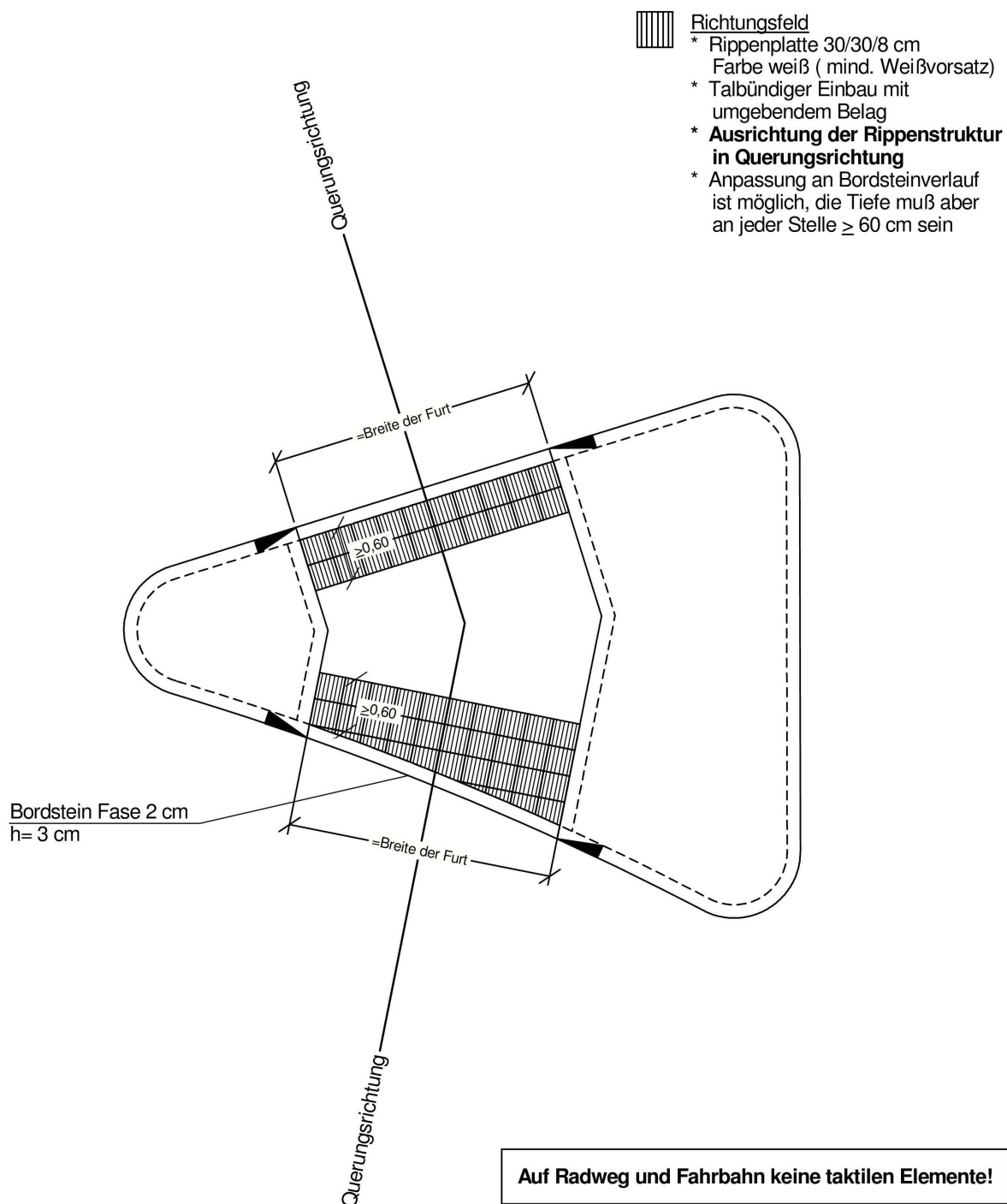


Auf Radweg und Fahrbahn keine taktilen Elemente!

Detail: ungesicherte Querung im Einmündungsbereich
(Einbau der Bodenindikatoren nur im Ausnahmefall)



Detail: ungesicherte Querung - Querungshilfe / Fahrbahnteiler
(Einbau der Bodenindikatoren nur im Ausnahmefall)

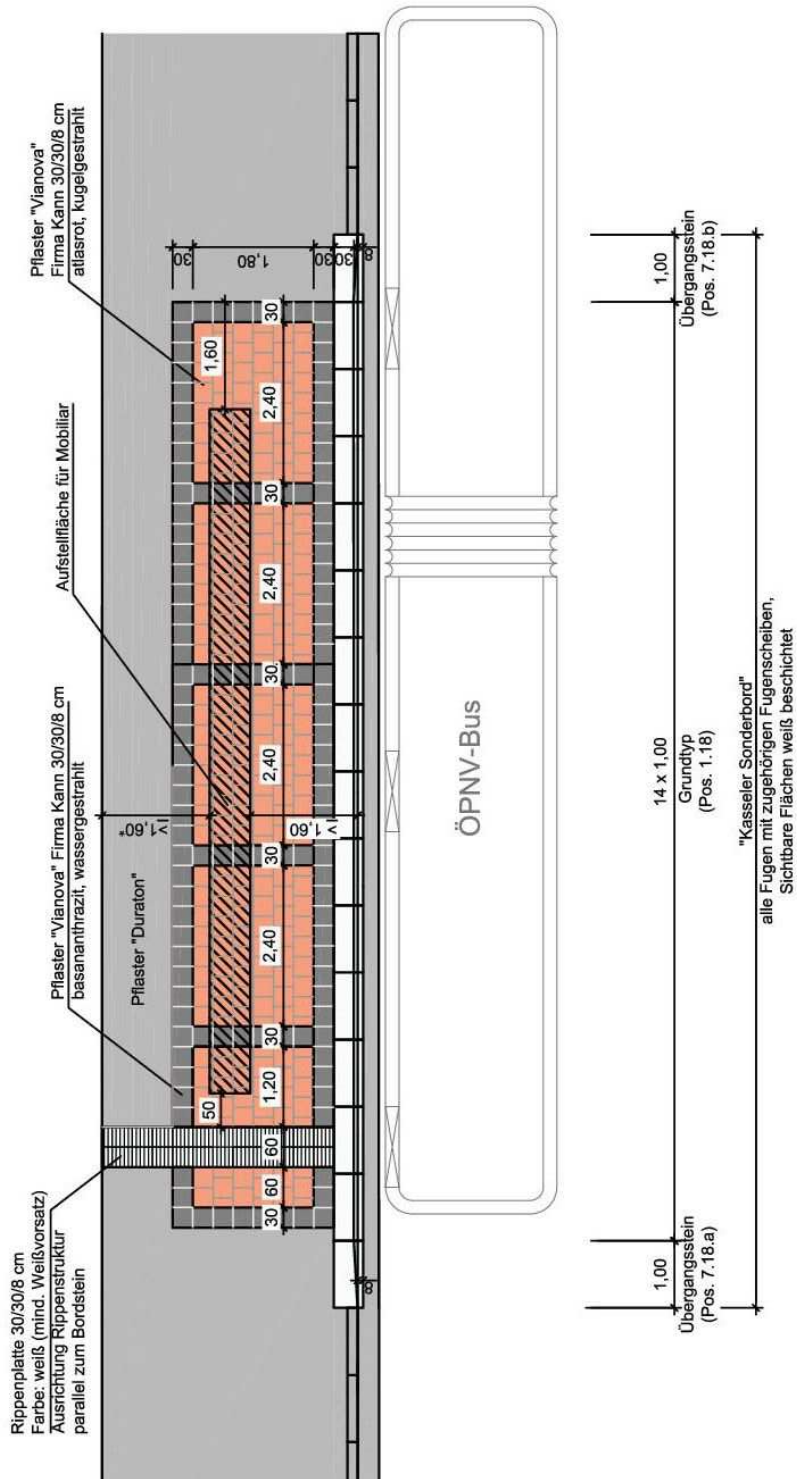


6 Details für Bushaltestellen

An Bushaltestellen spielt die Barrierefreiheit eine besondere Rolle. Hier sind als Bord grundsätzlich **Busbordsteine** einzubauen, um einen möglichst barrierefreien Einstieg in einen Niederflurbus zu ermöglichen. Die Stadt Koblenz hat sich, wegen der Systemgleichheit, beim Busbordstein für das Profilstein-System „Kasseler Sonderbord®“, der Firma Profilbeton GmbH, mit einer Einstiegshöhe von 18 cm entschieden. Im Regelfall wird der „Grundtyp Pos. 1.18“ in Verbindung mit dem „Übergangstein mit Gefälle Pos. 7.18.a bzw. Pos. 7.18.b“ in weiß eingesetzt. In allen Fugen sind zugehörige Fugenscheiben mit weißbeschichteten Sichtflächen einzubauen.

Die Aufstellfläche (Wartebereich) der Bushaltestelle ist mit Pflaster „**Vianova**“ **30/30/8** in **basanthrazit, wassergestrahlt** und „**Vianova**“ **30/30/8** in **atlasrot, kugelgestrahlt** der Firma „Kann“ auszulegen, um sie für Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer optisch vom übrigen Verkehrsraum abzuheben. Die Anordnung des Pflasters entspricht dem bisherigen System. Durch die geänderte dunklere Einrahmung wird der erforderliche Kontrast zu den Bodenindikatoren und den Bordsteinen erreicht.

Standardhaltestelle



* wenn ein Abstand $\geq 1,60\text{m}$ nicht möglich ist,
 Mobilbar an Hinterkante Gehweg setzen!

**Minimal Lösung bei stark beengten Verhältnissen
 (z.B.: durch Hofeinfahrten) und bei untergeordneten Haltestellen**

