

Veröffentlichung im Dezember 2014:

DIN 18040 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

Viele Jahre lang lief die Debatte, welche Anforderungen an einen barrierefreien öffentlichen Raum zu stellen sind. Die Diskussion um Bordhöhen und -absenkungen, um Orientierungssysteme für Blinde und Sehbehinderte wurde heftig, oft polemisch geführt. Die damaligen Normen und Regelwerke ließen viele Fragen offen, wurden je nach Bundesland oder Stadt unterschiedlich interpretiert und angewandt. Die demografische Entwicklung der Gesellschaft ließ aber die Frage immer dringlicher werden, wie die eigenständige Mobilität älterer Menschen möglichst lange erhalten werden kann.

Inzwischen kam die Diskussion, wie Barrierefreiheit in öffentlichen Raum zu gewährleisten ist, zu einem zumindest vorläufigen Ende. Die hierfür relevanten Normen sind im wesentlichen neu formuliert und verabschiedet. Die grundlegende *DIN 18040 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum* wurde im Dezember 2014 veröffentlicht. Die Gliederung weicht vom Entwurf etwas ab, die konkreten Anforderungen werden konsequenter aus den Schutzziele entwickelt, aber an den konkreten Vorgaben hat sich wenig gegenüber dem Entwurf vom Mai 2013 geändert.

DIN 18040-3 enthält grundlegende Erweiterungen gegenüber der DIN 18024-1 von 1998.



Querunastelle mit differenzierter Bordhöhe in Bad Homburg

Vorabdruck aus:

Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen

Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken

Von Dipl.-Ing. Bernhard Kohaupt und Dipl.-Ing. Johannes Kohaupt.

2015. 17 x 24. Gebunden. 268 Seiten mit 310 Abbildungen und 11 Tabellen.

Mit Download-Angebot.

Preis € 69,-.

ISBN 978-3-481-03316-3.

Weitere Infos unter www.baufachmedien.de

Die DIN 18040-3 unterscheidet sich von der Vorgängernorm von 1998 durch wesentliche Ergänzungen und Erweiterungen.

Zunächst sind - so wie in Teil 1 und 2 der Norm auch - jedem Abschnitt Schutzziele vorangestellt, die das Ziel beschreiben, das hier erreicht werden soll. Darauf folgt dann die Beschreibung einer technischen Lösung. Das Ziel kann grundsätzlich auch auf anderem Wege erreicht werden. Bedeutung hat das insbesondere beim Bauen im Bestand, wenn eine Standardlösung nicht möglich ist.

Wesentlich erweitert wurden die Anforderungen, die sich aus den Bedürfnissen von Menschen mit sensorischen Einschränkungen ergeben. Deutlich wird das Gewicht dieser Anforderungen bereits bei den Grundprinzipien. Vier der sechs Punkte beziehen sich auf blinde und sehbehinderte Menschen:

„Wegekettten im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum sollten durchgängig und über Zuständigkeits- grenzen hinweg barrierefrei nutzbar sein. Dies wird erreicht durch:

- a) stufenlose Wegeverbindungen, insbesondere für Rollstuhl- und Rollatornutzer,*
- b) sichere, taktil und visuell gut wahrnehmbare Abgrenzungen verschiedener Funktionsbereiche (z. B. niveaugleicher Flächen für den Rad- und Fußgängerverkehr), insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen,*
- c) erschütterungsarme, ebene und rutschhemmende Bodenbeläge,*
- d) eine Gefahrenstellen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen, taktil wahrnehmbare und visuell stark kontrastierende Gestaltung von Hindernissen und*
- e) die Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips und*
- f) eine einheitliche Gestaltung von Leitsystemen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen.“ (DIN 18040-3, 5.1)*

Bezüglich der Anforderungen blinder und sehbehinderter Menschen wird immer wieder auf die *DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum* verwiesen oder deren Regelung übernommen. Die enge Abstimmung beider Normen kommt auch darin zum Ausdruck, dass der Normausschuss Bauwesen die Mitträgerschaft der DIN 32984, die vom Normenausschuss Medizin formuliert wurde, übernommen hat.

Aus der Vorgängernorm übernommen wurden im wesentlichen die Anforderungen an den Raumbedarf. Präzisiert wurden die Angaben zum Gefälle von Rampen und Gehwegen, insbesondere zum Quergefälle.

Grundsätzlich verändert und erweitert wurden die Vorgaben für Querungsstellen. In der DIN 18024 von 1998 war der 3 cm hohe Bord noch Standard, die DIN 1804-3

setzt jetzt die getrennte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe an die erste Stelle, also einen Querungsbereich für Gehbehinderte (und alle mit Kinderwagen, Rollkoffern u.ä.) mit einer Absenkung des Bordes auf Fahrbahnniveau sowie einen besonderen Querungsbereich für Blinde und Sehbehinderte mit höherem Bord. Die Zulassung einer Nullabsenkung ist jedenfalls eine der grundlegenden Veränderungen gegenüber der alten Norm. Hier greift die neue Norm auf, was in vielen Kommunen längst praktiziert wird und was im Jahre 2006 in der RASSt 06 und dem hessischen Leitfaden Unbehinderte Mobilität bereits eingeführt wurde. Die „alte“ Querungsstellenform mit dem auf 3 cm abgesenkten Bord bleibt nach dem Normentwurf aber weiter möglich. Neu ist die grundsätzliche Forderung nach Bodenindikatoren.

Auch die Vorgaben für Anlagen des öffentlich zugänglichen Personenverkehrs sind nun wesentlich detaillierter. In der Praxis haben sich hier die Standards in der Zwischenzeit ohnehin deutlich verändert. Die Anforderungen zur Barrierefreiheit sind meist schon in den Regelwerken der Bahn und anderer Betreiber enthalten.

Neu eingefügt bzw. ergänzt wurden Anforderungen an Straßentunnel, an Möblierung, Beschilderung, Grün- und Freizeitanlagen und den Naturraum.

Die DIN 18040-3 lehnt sich eng an die beiden vorangegangenen Normteile an. Grundlegende Themen wurden hier bereits behandelt:

- Bewegungsflächen und Platzbedarf
- Stellplätze
- Gebäudeerschließung und Zugänge
- Aufzüge, Treppen und Rampen
- Bedien- und Ausstattungselemente
- Türen

Im Teil 3 der Norm wird in diesen Punkten im wesentlichen auf die vorangehenden Normteile verwiesen, nur in wenigen Details wieder aufgegriffen oder für den öffentlichen Raum ergänzt.