

**Barrierefreie Mobilität - Veranstaltung des VSVI Hessen
Friedberg - 02. Juli 2014**

Grundlagen des barrierefreien Bauens

Der Entwurf der *DIN 18040-3* erschien am 27.05.2013. Er komplettiert die beiden anderen Normteile zum barrierefreien Bauen, Teil 1 für öffentlich zugängliche Gebäude und Teil 2 für den Wohnungsbau. Die alte *DIN 18024* ist damit jetzt auch Teil 1 hinfällig. Für den öffentlichen Raum liegen mit dem Normentwurf nun alle relevanten Regelwerke zur Barrierefreiheit in aktualisierter Fassung vor, mit der endgültigen Fassung ist noch in diesem Jahr zu rechnen.

Seit der letzten Ausgabe der *DIN 18024* sind 15 Jahre vergangen. In dieser Zeit erhielt die gesellschaftliche Aufgabe, barrierefrei zu bauen, zunehmendes Gewicht. Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums und der Verkehrsinfrastruktur hat seitdem sichtbare Fortschritte gemacht. Die seitherigen Erfahrungen und Diskussionen sind nun in die neue Norm eingeflossen.

Gegenüber der *DIN 18024 Barrierefreies Bauen. Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, Öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze - Planungsgrundlagen* von 1998 enthält die jetzt vorliegende *E-DIN 18040-3* wesentliche Ergänzungen und Erweiterungen. Zunächst sind Schutzziele vorangestellt, Ziele, die Maßstab für jede Baumaßnahme - auch im Bestand - sind.

Übernommen wurden im Wesentlichen die Anforderungen an den Raumbedarf. Präzisiert wurden die Anforderungen an das Gefälle von Rampen und Gehwegen, insbesondere an das Quergefälle.

Wesentlich erweitert wurden die Anforderungen, die sich aus den Bedürfnissen von Menschen mit sensorischen Einschränkungen ergeben. 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, das der Normausschuss Bauwesen die Mitträgerschaft der *DIN 32984*, die vom Normenausschuss Medizin formuliert wurde, übernommen hat.

Wesentlich verändert und erweitert wurden die Vorgaben für Querungsstellen. In der *DIN 18024* von 1998 war der 3 cm hohe Bord noch Standard, der neue Normentwurf 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. Ob die geforderten 6 cm Bordhöhe wirklich erforderlich sind und sich langfristig durchsetzen werden, steht für mich allerdings in Frage.

Die Zulassung einer Nullabsenkung ist jedenfalls eine der grundlegenden Veränderungen gegenüber der alten Norm. Hier greift die neue Norm endlich das auf, was in vielen Kommunen längst praktiziert wird und was im Jahre 2006 in der RASt 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. Dabei wird unterschieden zwischen „gesicherten Querungsstellen“ (mit Lichtsignalanlage oder Fußgängerüberweg/Zebrastrifen) und „ungesicherten Querungsstellen“. Diese Unterscheidung stützt sich auf die *DIN 32984*.

Die Vorgaben für Anlagen des öffentlich zugängliche Personenverkehrs geben im Wesentlichen wider, was gegenwärtig Standard ist und praktiziert wird. Hier waren die Anforderungen der Barrierefreiheit im Wesentlichen in den Regelwerken der Bahn und anderer Betreiber enthalten und ließen wenig Spielraum. Neu eingefügt bzw. ergänzt wurden schließlich noch - meist eher allgemein formulierte - Anforderungen an Straßentunnel, an Grün- und Freizeitanlagen und den Naturraum.

Die neue Norm ist zunächst als Entwurf erschienen. Gegenwärtig werden die Einsprüche verhandelt. Die endgültige Norm soll noch in diesem Jahr erscheinen.