

Barrierefreie Verkehrssicherung von Baustellen

Von H. Groenewold und C. Strack

Auch im Bereich von Baustellen darf die Sicherheit von Fußgängern nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere ist dabei auf Sehbehinderte und Blinde, Rollstuhl-/Rollator-Nutzende, Personen mit Kinderwagen sowie Senioren und Kinder Rücksicht zu nehmen. Grenzen Bauarbeiten an innerörtliche Gehwege, müssen diese also besonders abgesichert werden. ■

Die wichtigste Richtlinie, die bei der Sicherung von Baustellen zu beachten ist, ist die Richtlinie zur Sicherung von Arbeitsstellen (RSA)¹. Diese besagt, dass dem Fußgänger besondere Sorgfalt zu widmen ist (RSA, Teil B, 2.2.0). Für Menschen mit psychischen und seelischen Behinderungen, aber auch für Kinder und ältere Menschen ist eine klare und eindeutige Wegführung, wie sie für blinde und sehbehinderte Menschen erforderlich ist, ebenfalls notwendig.

Grundsätzlich ist die Verkehrssicherungspflicht nicht nur während der Baustellentätigkeit, sondern zu allen Tages- und Nachtzeiten zu wahren.

Mobilität von Menschen mit Behinderung

Blinde Personen orientieren sich auf Gehwegen durch taktil, visuell und akustisch kontrastreiche Leitlinien, die sie mit ihrem Langstock ertasten. Dabei pendeln sie mit dem Langstock entweder entlang der inneren Leitlinie, d. h. der Häuserfront oder Vorgartenzone, an der äußeren Leitlinie, der Bordsteinkante oder vorzugsweise entlang einer im Gehweg taktil erfassbaren Linie z. B. zwischen Gehwegplatten und umgebenden Kleinpflastern. Sehbehinderte Personen orientieren sich im Stadtraum an klaren kontrastreichen Linien und Kanten, wie z. B. der Häuserfront oder dem Richtungsfeld im Querungsbereich.

Die Mobilität muss bei Blindheit, Erblindung oder hochgradiger Sehbehinderung innerhalb eines Orientierungs- und Mobilitätstrainings erlernt werden. Durch die erlernten Techniken sind blinde und sehbehinderte Menschen in der Lage, selbstständig mithilfe des weißen Stocks ohne Begleitperson am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen. Treffen sie dabei jedoch auf eine unzureichend abgesicherte Baustelle, ist die Verletzungsgefahr für diesen Personenkreis sehr hoch.

Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, benötigen in einem „Leitsystem für Alle“ eine durchgehend niveaugleiche Ausgestaltung ihrer

Wege, damit sie eigenständig am öffentlichen Leben teilnehmen können. Entsprechende Anrampungen bei Kanten sind notwendig, damit Rollstuhlnutzende auch selbstständig Baustellen passieren können.

Rampen müssen mit beidseitigen Handläufen und Radabweisern sowie vor und nach der Rampe mit Bewegungsflächen von 1,50 m * 1,50 m versehen werden (DIN 18040-1², Abs. 4.3.8).

Menschen mit Rollstuhl, Rollator aber auch Langstocknutzende sowie Menschen mit Kinderwagen sind auf eine **nutzbare Gehwegmindestbreite** und Bewegungsflächen angewiesen, die in ihrer Funktion weder durch Absperrbaken noch hereinragende Einbauten eingeschränkt werden. Zudem muss eine Baustelle immer rechtzeitig ausgeschildert sein, da ansonsten für diese Personengruppe die Gefahr besteht, dass sie in die Baustelle hinein fahren bzw. laufen und ggf. abstürzen.

In allen Fällen ist eine umsichtige Planung zwingend geboten.

Sichere Wegführung

Die Qualität eines barrierefreien Wegenetzes ist maßgeblich an seiner Einheitlichkeit zu messen. Eine durchgängig barrierefreie Wegekette von Tür zu Tür ist hier zwingend erforderlich (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, HBVA³, Abs. 3.1.5). Die Wegeführungen müssen für alle Menschen barrierefrei und sicher passierbar sein (DIN 18040-3⁴, Abs. 10).



1 | Tactile strips at a provisional crossing in Marburg

In Deutschland gilt ein Drittel der Gesamtbevölkerung als mobilitätseingeschränkt.³ Für mobilitätsbeeinträchtigte Fußgänger ist es wichtig, dass der Gehweg entweder in seiner ursprünglichen Breite fortgeführt oder zumindest die nutzbare und **einbaufreie Geh-**

wegbreite von mindestens 1,20 m hergestellt wird (DIN 18040-3; HBVA, Abs. 3.3.3.2). Die RSA fordert nur 1 m breite Gehwege (RSA, Teil B, 2.4.1). Diese sollten einbaufrei hergestellt werden, damit die vollständige Breite auch tatsächlich nutzbar ist.

Von besonderer Bedeutung ist, dass alle Kanten größer als 3 cm mit Anrampungen oder festen Keilen versehen werden, damit auf Rollen Angewiesenen eine sichere Überführung ermöglicht wird. Im reinen Gehwegbereich ist hier für Mobilitätsbehinderte eine Nullabsenkung anzustreben.

Auch bezüglich der Mobilität sollte im Sinne der eigenständigen Teilhabe auf kurze Wege geachtet werden. Die Vermeidung von Umwegen bzw. das Einschätzen, ob ein Weg selbstständig bewältigt werden kann, ist hier Basis jeglichen Verkehrsverhaltens. Dies betrifft insbesondere Menschen, die auf einen Rollator oder Gehhilfen angewiesen sind.

Gehwege müssen auch trotz einer Baustelle gefahrlos benutzbar sein: Der Gehweg muss im Bereich der Baustelle erschütterungsarm und rutschhemmend begehbar und berollbar sein (DIN 18040-3). Sie sind auf der gleichen Straßenseite weiterzuführen, ggf. über Notwege. Falls dies, beispielsweise aus Platzgründen, nicht möglich ist, sind Überquerungshilfen anzuordnen, z. B. eine Fußgängerüberquerung oder eine ausgeschilderte Umleitung. Hierbei sind diese entsprechend zu sichern.

Längsneigungen von Gehwegen und Begegnungsflächen sind i. d. R. **mit 3 % Steigung** auszustatten, maximal sind 6 % möglich, wobei alle 6 m ebene Zwischenpodeste vorzusehen sind (HBVA, Abs. 3.1.2); in Ausnahmen alle 10 m.



2 | Kann der gegenüberliegende Gehweg nicht betreten werden, muss eine Abschränkung das Queren von Fußgängern verhindern.

Querneigungen sind, bei entsprechender Längsneigung mit **maximal 2 %** zulässig. In ebenen Bereichen (kein Längsgefälle) sind maximal 2,5 % erlaubt, damit Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen nicht zur Fahrbahn abdriften (DIN 18040-3; HBVA, Abs. 3.1.2).

Die StVO untersagt i. d. R. eine Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg, da dieser nur in Ausnahmen mit dem Zusatz „gemeinsamer Fuß- und Radweg“ oder „getrennter Fuß- und Radweg“ erlaubt werden darf. Für schwerhörige und gehörlose Personen stellt die gemeinsame Führung eine große Gefahr dar, da Radfahrer nicht gehört werden können. Für sehbehinderte und blinde Personen stellen Radfahrer umso mehr eine Gefahr dar, weil sie diese nicht sehen und mehr als Andere auf das Gehör angewiesen sind, dies aber bei dem kaum hörbaren Verkehrsmittel Rad nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Für blinde Fußgänger ist es vorrangig wichtig, dass die Leitelemente um die Gefahrenbereiche mit dem Langstock ertastbar sind und die Leitung lückenlos vorgenommen wird. Sehbehinderte Personen müssen durch den starken visuellen Kontrast der Absperrlemente auf den richtigen Weg geführt werden.

Es ist sicherzustellen, dass die Absperrlemente im Gehweg an Baustellenzugängen sowie Baugruben, Materiallagerungen und Containern vorbeiführen. Auch kurzfristige Umstellungen von mobilen Leitelementen bergen ein hohes Gefahrenpotenzial, hier bedarf es einer Sensibilisierung aller am Bau Beteiligten.

Bei Baustellen, die an einer Überquerung liegen, sollte temporär eine provisorische barrierefreie Überquerung der Fahrbahn vorgesehen werden. Besonderes Augenmerk ist hier auf die Leitung zu den etwaigen provisorischen Querungsbereichen zu legen. Der Querungsbereich der Fahrbahn sollte mit deutlich erkennbaren signalgelben Führungstreifen zur Fahrgasse eingegrenzt bzw. mit einem taktilen Signalstreifen umgeben sein (siehe Bild 1). Querungen, die wegen einer Baustelle nicht mehr nutzbar sind, müssen zwingend barrierefrei abgesperrt und mit dem notwendigen Umleitungsschild versehen sein.

Temporär aufgestellte Schilder zur Kennzeichnung von Baustellen und Wegführungen sollten nicht in den Gehweg gestellt werden und mit dem Langstock durch einen **mindestens 3 cm hohen ertastbaren Sockel** erkennbar sein. Die Unterkante des Schildes sollte vom Gehweg einen **lichten Abstand von mindestens 2,30 m** aufweisen (DIN 18040-3).

Für sehende Personen ist durch kontrastreiche Beschilderung rechtzeitig auf die Baustelle hinzuweisen. Umleitungen der Fußgängerwege und Verlegungen von Bushaltestellen sind ebenso markant durch Schilder anzukündigen.



3 | Die Unterkante von Baustellenschildern sollte vom Gehweg einen lichten Abstand von mindestens 2,30 m aufweisen.

Bei Baustellen mit einer Einengung der nutzbaren Gehwegbreite auf mindestens 1 m bzw. 0,90 m, sind für den Begegnungs- bzw. Wendefall von zwei Menschen mit Rollstühlen **Begegnungsflächen** vorzuhalten (HBVA, Abs. 3.3.3.2). Spätestens alle 18 m sind diese mit einer Mindestgröße von **1,80 m * 1,80 m** einzuplanen (DIN 18040-3). Die HBVA, Abs. 3.3.3.2, fordert hingegen lediglich 1,50 m * 1,50 m, wobei bei dieser Fläche zwei rollstuhlnutzende Personen nicht aneinander vorbeifahren können.

Sicherheitseinrichtungen

- Die Gefahrenzone ist durch geschlossene Absperrerelemente mit einer Tastleiste für blinde Menschen abzusichern. Ihre Unterkante darf nicht höher sein als 15 cm (RSA, Teil A, Abs. 3.1.1). Wenn die untere Tastleiste ein Rohr ist, dann gelten die 15 cm für die Rohrmitte.
- Die Absperrung sollte nicht nur „standsicher“ (RSA, Teil A, Abs. 3.1.0.3), sondern so stabil aufgestellt werden, dass sie einem Körperaufprall standhält.
- Die **Absperrung** muss **farblich** so **kontrastreich** gestaltet sein, dass sie auch von sehbehinderten Menschen gut erkannt werden kann (RSA, Teil A, Abs. 3.1.0-3, Bild A-2). Der geforderte Kontrastwert von 0,7 (DIN 18040-3) wird beispielsweise durch Verkehrsweiß und Signalrot erreicht.
- Die Oberkante der Abschrankung muss 1 m über der Aufstellfläche liegen und in Form einer Absperrschranke von mindestens 10 cm Breite ausgeführt sein (RSA, Teil A, Abs. 3.2.4).
- Die Absicherung nur mit rot-weißen Warnbändern („Flatterleinen“) ist bei Aufgrabungen nicht zulässig (RSA, Teil A, Abs. 3.2.4-1b).

- Vorbildlich ist die Verwendung geschlossener Kunststoffelemente als Baustellenabsicherung.
- Absperrschranken mit Tastleisten sollten nicht nur bei Aufgrabungen verpflichtend sein: Insbesondere im Hinblick auf blinde und stark sehbehinderte Menschen sind sie auch „zur Kenntlichmachung von Arbeitsgeräten und Materiallagerungen innerorts“ unbedingt erforderlich (RSA, Teil A, Abs. 3.2.4), z. B. vor abgestellten Baufahrzeugen. Denn diese können von blinden Personen nicht rechtzeitig erkannt werden, da sie mit dem Langstock nicht ertastbar sind.
- Zwischen Baugrubenrand und Abschrankung muss nach Auffassung des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbands (DBSV) ein Sicherheitsabstand von mindestens 15 cm, möglichst 30 cm, bestehen. Fehlt ein solcher Sicherheitsstreifen, kann die Tastleiste eine zu große Bodenfrieheit aufweisen. Es besteht so die Gefahr, dass die Langstockspitze zwischen Tastleistenunterkante und Baugrubenrand hindurchgleitet und auf keinen Widerstand stößt. In diesem Fall erfüllt die Tastleiste ihre Warnfunktion nicht.⁵
- Zur Gewährung der nutzbaren Gehwegbreite für Mobilitätbeeinträchtigte dürfen die Sockel der Absperrerelemente nicht in die nutzbare Gehwegbreite ragen (EFA⁶, Abs.4.1).
- Ein Zwischenholm in 50 cm Höhe ist als Absturzsicherung für Kinder, Senioren, rollstuhlnutzende und sehbehinderte Menschen vor tiefen Baugruben sinnvoll, wird aber nur bei Fußgängerbrücken gefordert (ZTV-SA⁷, Abs. 5.10.8).

Die RSA schlagen neben der vorgeschriebenen Prüfung der Baustellenabsicherung vor der Inbetriebnahme vor, dass durch die Behörden stichprobenartige Überprüfungen der Baustellenabsicherungen



4 | Kontrastreiche und ertastbare Sicherung

vorgenommen werden sollten (RSA, Abs. 2.5.6.2). Durch die 2009 von der Bundesregierung unterzeichnete UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderung⁸ werden die Teilhaberrechte von Menschen mit Behinderung und damit auch die barrierefreie Mobilität im Stadtraum in allen Kommunen wichtiger. Deshalb ist anzunehmen oder gar anzuraten, dass bei diesen Stichproben auch die Belange von Menschen mit Behinderung überprüft werden.

In Marburg wird laut dem Sozialverband VdK beispielsweise die Blindenstudienanstalt blista von der Bauverwaltung über die eingerichteten Baustellen informiert. So erhalten die Fachleute die Gelegenheit, die Situation an der Baustelle unter dem Aspekt der barrierefreien Nutzbarkeit zu überprüfen und eventuelle Mängel zu monieren.⁹

Auch wenn durch die RSA und DIN 18040-3 nicht gefordert, wäre es generell erstrebenswert, wenn Kommunen im Internet für Jedermann und auch die ausführenden Betriebe darstellen würden, wie eine Baustellenabsicherung barrierefrei auszuführen ist. Nur so kann eine transparente Überprüfung der Absicherung von Baustellen vorgenommen werden. Ein sehr gutes Beispiel ist die Stadt Wien, die unter folgender Seite die Anforderungen transparent darstellt und auch die Möglichkeit bietet, Barrieren zu melden: <https://www.wien.gv.at/verkehr/baustellen/absicherung.html> ■

Quellenverzeichnis

- 1 Bundesministerium für Verkehr [Hrsg.]: Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA-95), FGSV-Verlag, Köln 1995/2014
- 2 DIN 18040-1 Barrierefreies Bauen Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude, 2010
- 3 Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) [Hrsg.]: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen [HBVA], FGSV-Verlag, Ausgabe 2010
- 4 DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, 2014
- 5 Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV) [Hrsg.]: Absicherung von Baustellen auch für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer, Berlin 2010
- 6 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) [Hrsg.]: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), FGSV-Verlag, Köln 2002
- 7 Bundesministerium für Verkehr [Hrsg.]: Zusätzliche Technische Vertragsbedingung und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen an Straßen (ZTV-SA 97), Köln 1997/2001
- 8 UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderung (UN BRK), Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13. Dezember 2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, BGBl. II Nr. 35, Seite 1419 – 1457 vom 21.12.2008

Vorschau

Bautechnik

Schallschutz bei Fußbodenaufbauten

Organisation & Kommunikation

Baustellenfotos managen

Baukosten

Kosten der Bauzeitverlängerung

Impressum

FORUM VERLAG HERKERT GMBH
Mandichostraße 18, 86504 Merching
Tel.: 08233/381-123, Fax: 08233/381-222
www.forum-verlag.com
service@forum-verlag.com

Geschäftsführung: Ronald Herkert, Kerstin Kuffer

Objektleitung: Anna-Kristin Josten

Chefredaktion: Stefanie Ritter (V.i.S.d.P.)
redaktion@derbauleiter.info

Anzeigen: Michaela Lachenschmid
Michaela.Lachenschmid@forum-verlag.com

Technische Katharina Mesch

Bearbeitung: Katharina.Mesch@forum-verlag.com

Satz: Röser MEDIA GmbH & Co. KG

Druck: Zimmermann Druck + Verlag GmbH

Erscheinungsweise: 10 x jährlich

Bezugspreise:

Jahresabonnement Print-Ausgabe 127,33 € inkl. MwSt.
(zzgl. 12,63 € Versandkosten)

Jahresabonnement Digitale Ausgabe 127,33 € inkl. MwSt.

Jahresabonnement Premium-Ausgabe 198,73 € inkl. MwSt.
(zzgl. 12,63 € Versandkosten)

Titelbilder: © goodlu – Fotolia.com

Hinweis:

Wiedergabe – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Einwilligung des Verlags. Alle Angaben wurden mit äußerster Sorgfalt ermittelt und überprüft. Sie basieren jedoch auf der Richtigkeit uns erteilter Auskünfte und unterliegen Veränderungen. Eine Gewähr kann deshalb nicht übernommen werden, auch nicht für telefonisch erteilte Auskünfte.

ISSN: 2365-0990