

Bordsteine – Sicherheitsaspekt oder Ärger?

[Hinweis: Stichworte in eckigen Klammern
verweisen auf das Literaturverzeichnis]

Inhaltsverzeichnis

Abstract – Deutsch.....	1
Abstract – English.....	1
1. Muss der „altmodische Bordstein“ beseitigt werden?.....	1
1.1 „Shared Space“ – Die Lösung für innerstädtische Verkehrsprobleme?.....	2
1.2 Untersuchung: Die Bedeutung des Bordsteins für kleine Kinder.....	6
2. Fußgängerüberquerungen.....	6
2.1 Fußgängerüberquerungen – in ganzer Breite auf Straßenniveau?.....	7
2.2 „EASYCROSS“, eine optimale Querungsstelle für alle?.....	8
2.3 Untersuchung: Die Bedeutung des Bordsteins für blinde Menschen.....	10
2.4 „Gemeinsame Überquerungsstelle“ - „Getrennte Überquerungsstelle“.....	11
Literatur, Quellen.....	12

Abstract – Deutsch

Seit einigen Jahrzehnten ist die Tendenz zu beobachten, die Höhe von Bordsteinen am Straßenrand und an Fußgängerquerungsstellen zu reduzieren oder sogar Straße und Gehweg niveaugleich zu gestalten. U. a. anhand von Untersuchungen wird nachgewiesen, dass dies für bestimmte Bevölkerungsgruppen zu schwerwiegenden Sicherheitseinbußen führt.

Abstract – English

For several decades, there has been a tendency to reduce the height of curbs at the roadside and at pedestrian crossing points, or even to make the road and sidewalk level. Research, among other things, shows that this leads to a serious loss of security for certain groups of the population.

1. Muss der „altmodische Bordstein“ beseitigt werden?

Seit den 70er Jahren werden Bordsteine zunehmend niedriger oder verschwinden ganz. Die Begründungen sind vielfältig: Rollstuhlnutzer würden eingeebnete

Straßenflächen brauchen, Stolpergefahren müssten beseitigt werden, innovativ und fortschrittlich müsse der Straßenraum gestaltet werden – oder sogar: Aus Sicherheitsgründen sollte der Straßenraum kantenlos gestaltet werden. Gelegentlich drängt sich auch der Eindruck auf, dass es sich um eine Modeerscheinung handelt.

1.1 „Shared Space“ – Die Lösung für innerstädtische Verkehrsprobleme?

Vom holländischen Verkehrsplaner Hans Mondermann wurde eine Straßenraum-Gestaltung entwickelt, bei der die Flächen für Fußgänger- und Fahrzeugverkehr niveaugleich ineinander übergehen. Er gab ihr einen eigenen, eingängigen Namen: „Shared Space“. Hier „fügen sich Autofahrer rücksichtsvoll ins menschliche Miteinander von Fußgängern, Radfahrern und spielenden Kindern ein und werden Teil des gesamten gesellschaftlichen und kulturellen Kontextes“ [König; S. 52]. Mondermann schreibt dazu: „Das Shared Space – Konzept zielt bewusst auf eine gewisse Verunsicherung, die die tatsächliche Sicherheit erhöht.“ [Shared Space; S. 45]

Wer etwas im Internet recherchiert, stößt irgendwann auf jenen Bericht aus Bohmte, der ersten Gemeinde Deutschlands, die einen Shared Space realisierte. Der Text gipfelt in dem Satz: „Habe man früher jährlich 40 bis 45 Unfälle verzeichnet, sei es seit der inoffiziellen Verkehrsfreigabe am 19. Mai noch nicht einer gewesen, sagte Bürgermeister Klaus Goedejohann.“ [Bohmte] Dieser euphorische Satz geht schon etwas erschreckend an der Wahrheit vorbei: Die offizielle polizeiliche Unfallstatistik der vier Jahre vor dem Umbau listete für das zur Diskussion stehende Straßenstück keine „40 bis 45 Unfälle“, sondern nur fünf bis 11 Unfälle pro Jahr auf (s. Abb. 1). Und die Zeit „seit der inoffiziellen Verkehrsfreigabe“ überschaut nicht Jahre, sondern gerade 33 Tage!

Der „Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft GDV“ konnte dann in einer Langzeitstudie jene Mondermann-Behauptung überprüfen: Wird hier „die tatsächliche Sicherheit erhöht“?

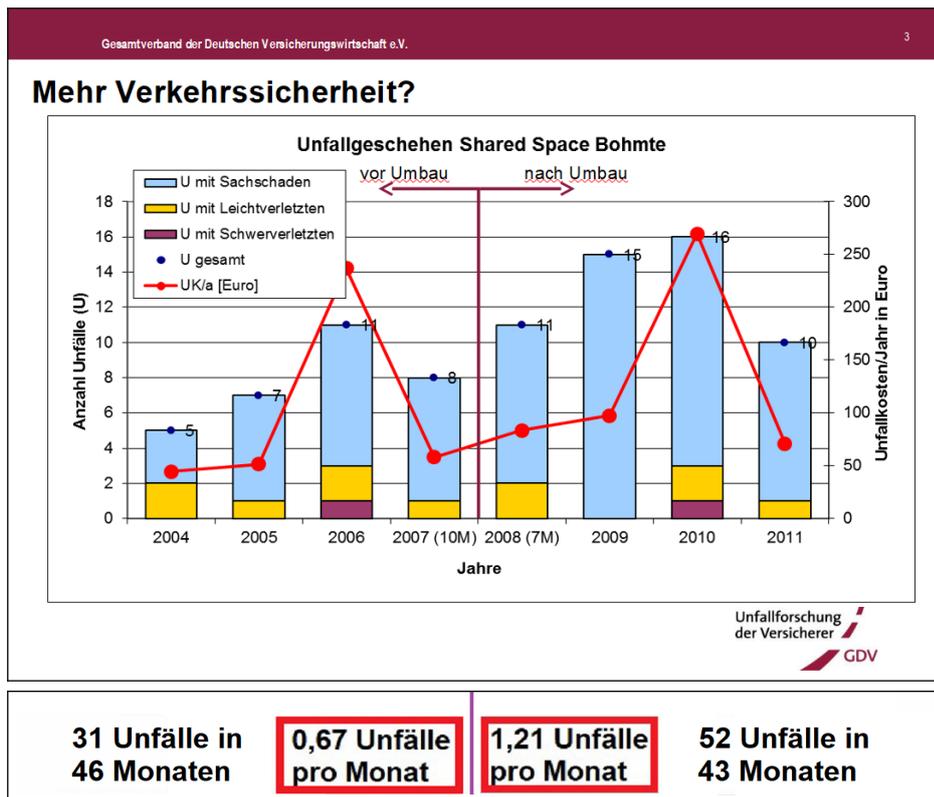


Abb. 1: Grafik, die die Unfälle von Bohmte auflistet – in den vier Jahren vor dem Umbau zum „Shared Space“ und in den vier Jahren danach. Zwar sank die Anzahl der Unfälle mit Verletzten minimal von 1,8 auf 1,7 pro Jahr. Die Gesamtzahl der Unfälle verdoppelte sich aber nahezu von 8 auf 14,5 Unfälle pro Jahr. [Ortlepp]

„...und dann haben wir Shared Space gemacht und die Unfälle waren weg“, referierte Willem Foorthuis aus Groningen 2008 bei einer Fachtagung in Osnabrück [Mischverkehrsflächen]. Die Langzeituntersuchung in Bohmte der Jahre 2004 bis 2011 zeigt jedoch ein anderes Bild. Die Behauptung, mit der Einebnung von Geh- und Fahrflächen würden die Unfälle verschwinden, ließ sich mit dieser anspruchsvollen Untersuchung nicht belegen. Das Gegenteil zeigte sich: Die Anzahl der Unfälle mit Verletzten blieb ungefähr konstant; die Anzahl der Unfälle insgesamt verdoppelte sich aber nahezu.

Trotzdem werden weiterhin „Shared Spaces“ gebaut. Noch immer wird der alten Behauptung vertraut und gehofft, dass mit der Nivellierung des Straßenraums der Sicherheit gedient sei, während in Wirklichkeit davon auszugehen ist, dass die Unfälle zunehmen.

Das FGSV-Heft „Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des Shared Space-Gedankens“ erwähnt jenen Aspekt der Unfallhäufigkeit nicht, sondern fordert nur „qualifizierte Vorher-/Nachheruntersuchungen“ [Hinweise S. 24]. Das verwundert, denn zum Zeitpunkt der Herausgabe (2011) liefen für Bohmte längst schon jene „qualifizierten Vorher-/Nachheruntersuchungen“ – und aufgrund dieser Untersuchungen war bereits bekannt, dass sich beim deutschen Shared-Space-Projekt Bohmte die Unfallhäufigkeit deutlich erhöht hatte!

Gefordert im genannten Heft werden „Gestalterisch ansprechende Bodenindikatoren“. Was darunter zu verstehen ist, zeigt das dortige Bild 13 b: Ein Blindenleitsystem mit minimalem optischen Kontrast. Das aber widerspricht sowohl der „Kontraste-Norm“, die bereits zwei Jahre zuvor veröffentlicht worden war [DIN

32975; 4.2.2] als auch der „Bodenindikatorennorm“, die 2011 novelliert vorgelegt wurde [DIN 32984; 4.3.3.1].

Mit einem gewissen Bedauern wird festgestellt: „Das Fehlen von Höhenunterschieden stellt [...] blinde und stark sehbehinderte Verkehrsteilnehmer vor ein erhebliches Orientierungsproblem.“ Ergänzt wird: „Durch den Einbau entsprechender Leitelemente muss gewährleistet werden, dass auch diese Nutzergruppen sich problemlos im Raum orientieren und bewegen können.“ Geeignete Elemente müssten „die Sicherheit bieten, nicht unbeabsichtigt auf die für den Kraftfahrzeugverkehr vorgesehenen Flächen zu treten.“ [Hinweise S. 20] Wie jene „Elemente“ zu gestalten wären, wird nicht präzisiert. Die bisher bekannt gewordenen Realisierungen waren jedoch wenig überzeugend, wie die folgenden Beispiele zeigen. - Wünschenswert wäre es, dass dieses wichtige FGSV-Heft überarbeitet wird und dabei z. B. die Aspekte der Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Menschen stärker berücksichtigt werden!

Neben meist euphorisch klingenden, Shared-Space lobenden Aufsätzen im Internet findet sich dort auch eine Reihe skeptischer Stimmen. Bei einem ursprünglich hochgelobten Shared Space häuft sich z. B. inzwischen Kritik: „Statt dass sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt begegnen – Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer – gilt das Recht des Stärkeren“ [Stuttgart]. In Hamburg wurde ein Shared-Space-Projekt gestoppt, weil man „weniger Parkplätze für Bewohner und mehr Unfälle vor allem mit Senioren und Schulkindern“ befürchtete. [Hamburg]. Ähnlich die Situation in der Schleswig-Holsteinischen Gemeinde Husby, wo eine Bürgerinitiative ein Shared-Space-Projekt zu Fall brachte [Husby].

Noch dramatischer verlief die Situation im Frankfurter Ortsteil Nieder-Erlenbach. Dort wurde 2009 ein „Shared space“ realisiert. 14 Monate später schloss sich eine Bürgerinitiative zusammen, die 400 Unterschriften gegen Shared Space sammelte: „Es gibt auf der Gemeinschaftsstraße keine Gehwege, die Kinder können so nicht einschätzen, wo sie laufen sollen“ – oder: „Eine Katastrophe ist das hier, wenn es auf der Gemeinschaftsstraße keinen Gehweg gibt“. Im Juli 2013 wurde beschlossen, die „Gemeinschaftsstraße Alt-Erlenbach“ wieder aufzuheben. Die Hälfte der ca. 320 m langen Strecke wurde zu einem „Verkehrsberuhigten Bereich“ umgestaltet, die andere Hälfte wieder als normale Straße gestaltet. [Frankfurt]

Die Broschüre „Gemeinschaftsstraßen attraktiv und sicher“ des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. schildert entsprechende Projekte in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Bei einem Beispiel ist dabei von einem Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Fußgängerbereich „zwischen 3 cm und 6 cm“ die Rede und beim Foto einer Schweizer Begegnungszone glaubt man Hochborde zu erkennen. Die Regel aber sind Rinnen, Flachborde oder Poller, die den Kfz- vom Fußgängerverkehr trennen (S. 17, 19, 20). Erwähnt wird einmal, dass „taktile und kontrastreiche Leit- und Warnelemente für Sehbehinderte und Blinde“ fehlen – oder dass „nur die Blinden und Sehbehinderten“ mit der realisierten Lösung nicht vollumfänglich zufrieden seien. Sie vermissten „eine abtastbare Abgrenzung zwischen Geh- und Fahrbereich (Randstein)“ (S. 16, 20). Eine stichhaltige Begründung dafür, weshalb man bei Gemeinschaftsstraßen in der Regel auf diesen elementaren Aspekt der Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Menschen verzichtet, wird nicht geliefert. Es scheinen vor allem gestalterische Aspekte zu sein,

die für die Verantwortlichen wichtiger sind als die Sicherheit blinder Menschen und anderer schutzbedürftiger Personengruppen.

Auch bei den von Hans Mondermann realisierten und immer wieder zitierten Paradebeispielen in zwei holländischen Gemeinden zeigten sich Probleme: „Die erfolgten Nachbesserungen in Drachten und Haren (nachträgliche Anlage von Fußgängerüberwegen und taktilen Elementen) auf Druck der betroffenen Bevölkerung deuten bereits darauf hin, dass Fußgänger – und hier insbesondere Kinder, ältere Menschen und Mobilitätseingeschränkte – Probleme mit dem Prinzip Shared Space haben können. [So] fühlen sich gerade ältere Menschen beispielsweise am Laweiplein in Drachten signifikant unsicher.“ [Gerlach S. 27]

Dipl.-Ing. Kohaupt präzisiert dies noch etwas: „Menschen, die unsicher oder nur langsam sind, Menschen mit kognitiven oder sensorischen Behinderungen benötigen einen Schutzraum, wie ihn der Gehweg bietet. Auch das Wechseln der Seite trauen sie sich oft nicht zu, auch wenn das physisch durch das Fehlen eines Bordsteins leichter ist.“ [Kohaupt]

Der Rehabilitationslehrer Kurt Klee empfindet es als dramatisch, wenn blinden Verkehrsteilnehmern die Möglichkeiten einer sicheren und zielgerichteten Fortbewegung genommen werden, indem man Gehwege beseitigt, die gesicherte Schonräume darstellen. [Klee]



Abb. 2: Gehwege ohne deutlich erhabenen Bordstein machen Fußgängern Angst und gefährden sie!

Zentrale Forderungen von Hans Mondermann sind

- das Verlangsamten des Verkehrs im innerstädtischen Bereich,
- das Begrünen von tristen Asphaltflächen und
- die Schaffung einer Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen
- [Shared Space S. 18, 20, 22, 24, 30, 44].

Dies alles ist ohne Frage wichtig und zu begrüßen. Die Beseitigung von Bordsteinen und die Einebnung der gesamten Straßenfläche sind dazu aber nicht notwendig. Bei Straßen mit ständigem Fahrzeugverkehr beinhaltet dies nämlich massive Nachteile und Gefahren für benachteiligte Fußgängergruppen.

Im Behindertengleichstellungsgesetz wird gefordert, dass bauliche Anlagen für Menschen mit Behinderungen „in der allgemein üblichen Weise zugänglich“ sein müssen [BGG § 4, gekürzt]. Daraus wurde und wird noch immer gelegentlich abgeleitet: „Wenn nicht behinderte Menschen an jeder Stelle die Straße queren können, muss das auch für Rollstuhlnutzer möglich sein.“ Folglich wurden und werden in bestimmten Städten Straßenzüge völlig niveaugleich gestaltet, wobei u. U. genau jener BGG-Paragraph zitiert wird. Wie einseitig und falsch jene Argumentation

ist, wird aber schnell deutlich, wenn man versucht, die Forderung auch auf andersartig behinderte Menschen auszuweiten: Es ist eben völlig unmöglich, eine Straße für Rollstuhlnutzer total einzuebnen und gleichzeitig durchgehend die für blinde Menschen optimalen 10 cm hohen Bordsteine einzubauen!

1.2 Untersuchung: Die Bedeutung des Bordsteins für kleine Kinder

Erzieherinnen und Erziehern von Kindergärten wurde die Frage vorgelegt: „Stellen Sie sich bitte eine übliche städtische Straße vor mit mäßigem, aber ständigem Verkehr von PKWs und Fahrrädern: Welche Höhe der Bordsteine (Randsteine) zwischen Gehweg und Fahrbahn wäre Ihrer Meinung nach optimal für die Sicherheit kleiner Kinder?“ 135 pädagogische Fachkräfte beantworteten die Frage.

Man darf bei einer derartigen Umfrage keine Einstimmigkeit erwarten. Eine deutliche Zweidrittel-Mehrheit von 67 % plädierte jedoch für auffällige Bordsteine von 6 cm bzw. 10 cm Höhe [Böhringer 2021 a]. Wie wichtig ein auffälliger Bordstein z. B. für diesen Personenkreis ist, lassen auch die Merksätze erkennen, die Kindergartenkindern von der Polizei angelernt werden: „Am Stoppstein Halt, damit es nicht knallt!“ oder „Stoppstein, Bremse rein!“ oder: „Bordstein wird zum Stoppstein!“ [Stoppstein 1 – 3]

Ähnliche Ergebnisse wären zu erwarten, hätte man bei der obigen Frage andere „schwächere Verkehrsteilnehmer“ im Blick – z. B. etwa geistig behinderte Menschen oder Senioren mit beginnender Demenz. Während die Bedeutung aufgemalter Linien oder spezieller Strukturen in einem Lernprozess einstudiert werden muss (was bestimmte Bevölkerungsgruppen nicht leisten können), weist eine abwärts führende Kante selbsterklärend auf eine Gefahrensituation hin.

2. Fußgängerüberquerungen

Querungsstellen sind die Orte im innerstädtischen Straßenraum, die am sorgfältigsten bedacht und geplant werden müssen. Ihnen gebührt die größte Aufmerksamkeit, da hier unverkennbar ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko besteht.

2.1 Fußgängerüberquerungen – in ganzer Breite auf Straßenniveau?

In verschiedenen Ländern und Regionen wurde es durchgesetzt, dass jene Querungsstellen in ganzer Breite niveaugleich vom Gehweg auf die Straße übergehen und bestenfalls mit Bodenindikatoren für blinde Menschen versehen

werden. Auch eine soeben neu erschienene Europannorm schlägt genau das vor. [DIN EN 17210; Kap. 7.3.2, Bilder 35 bis 37] Das ist einerseits bequem für alle Fußgänger und ist auch für Rollstuhl- und Rollatornutzer angenehm. Aber liefert eine derartige Gestaltung Sicherheit für alle Bevölkerungsgruppen?



Abb. 3 - Negativbeispiel: Englische Fußgängerfurt, niveaugleich zwischen Geh- und Straßenfläche und ohne ertastbare Mittelsinsel – selbständig von blinden Menschen kaum oder nicht zu bewältigen

Bodenindikatoren sind von großer Wichtigkeit für blinde Menschen – z. B. „als Hinführung zu einer Fußgängerquerungsstelle bzw. zu einer Haltestelle“ [König, S. 42]. Die Hoffnung bestimmter Kreise, mit Hilfe von Bodenindikatoren einen gleichwertigen Ersatz für die Bordsteinkante gefunden zu haben, erfüllte sich aber nicht. Es zeigte sich, dass ertastbare Strukturen an dieser kritischen Stelle nicht die gleiche Sicherheit bieten wie eine deutliche Kante:

- Verunreinigungen wie Herbstlaub und vor allem Streusplitt reduzieren die Erkennbarkeit von Bodenindikatoren mit dem Blindenstock dramatisch.
- Eine Bordsteinkante „sagt“ einem blinden Menschen eindeutig: Oben ist der sichere Gehbereich, unten ist die gefährliche Fahrbahn. Bodenindikatoren im Bereich niveaugleicher Fußgängerquerungen „sagen“ dagegen in vielen Verkehrssituationen nur: Der sichere Gehbereich befindet sich vielleicht vor, vielleicht aber auch hinter der Bodenindikatoren-Fläche. Diese Aussage liefert keine Sicherheit!

- Nach der deutschen Bodenindikatorennorm dürfen daher „Borde nicht durch Bodenindikatoren ersetzt werden, denn Bodenindikatoren sind nicht ausreichend, um die Grenze zwischen dem gefahrlosen Gehbereich und der Gefahrenzone Fahrbahn sicher taktil und visuell erkennbar zu machen.“ [DIN 32984:2020; 5.9.2.1]

Trotzdem wird auch in Deutschland immer wieder der Vorschlag gemacht, Fußgängerüberquerungen in ganzer Breite auf Straßenniveau abzusinken – und dieser Vorschlag wird auch gelegentlich realisiert – mit oder ohne Bodenindikatoren.



Abb. 4 - Negativbeispiel: Fußgängerquerung eines deutschen Kreisverkehrs mit niveaugleichen Geh- und Fahrflächen – ohne die geringsten taktilen Hinweise für blinde Menschen

2.2 „EASYCROSS“, eine optimale Querungsstelle für alle?

Noch immer wird für den „Kasseler Rollbord“ (bzw. neu: „EASYCROSS“) geworben. Es handelt sich um ein „berollbares Bordsystem mit einer taktil wahrnehmbaren Oberflächenstruktur als stufenloser Übergang zwischen Gehweg und Fahrbahn im Bereich von Fußgängerquerungsanlagen“. Dies stelle „eine sichere und funktionsgerechte Lösung für alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer dar“, wird behauptet [König S 91]. Es handle sich um einen „Rollbord mit gesicherter Nullabsenkung für blinde und sehbehinderte Menschen“, ist im Internet zu lesen [EASYCROSS - 2022]. Diese Aussagen erschrecken, denn in mehreren ausführlichen Testbegehungen wurde festgestellt, dass die behauptete Sicherheit für blinde Menschen nicht gegeben ist:

- 2011 „...den Easy Cross Bord nicht in eine sog. ‚Kombinierte Querungsstelle‘ einbauen, sondern stets als ‚Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe‘ (DIN 32984, S. 28 ff.)“ [Blindenstudienanstalt]

- 2011 „Die zu verbauende Breite des Easy Cross Bordes sollte sich ebenfalls an der Norm DIN 32984 (Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe -> Punkt 5.3.3) festhalten, um keine zu breiten Absenkungen zu erhalten und so die Gefahr des unbemerkten Hineinlaufens in den fließenden Verkehr zu vermeiden.“ [Reha-Lehrer]
- 2006: „Die Empfehlung der Musterzeichnungen, einen Rollbord über die gesamte Breite einer Überquerungsstelle zu verlegen stellt keine blindengerechte Lösung dar.“ [Böhringer 2006, S. 3]
- 2005: „Nicht in Erwägung gezogen werden darf eine kombinierte Überquerungsstelle für Rollstuhlbenutzer und blinde Menschen.“ [Böhringer 2005, S. 3]



Abb. 5 - Negativbeispiel: Noch immer beworben und empfohlen trotz rigoroser Ablehnung seitens blinder Menschen: „Kombiquering“, bei der blinde Menschen per Leitsystem in eine Nullabsenkung hineingeführt werden

2.3 Untersuchung: Die Bedeutung des Bordsteins für blinde Menschen

Um nicht nur aus Normen und Empfehlungen zu zitieren, sondern direkt aus dem Mund der Betroffenen zu hören, wie sie über diese Problematik denken, wurden blinde und sehbehinderte Menschen in einer Untersuchung gefragt:

- Ist eine Fußgängerquerungsstelle von Ihnen ohne größere Probleme zu bewältigen, wenn diese in ganzer Breite niveaugleich, d. h. ohne Kante vom Gehweg auf die Straße übergeht?
- Oder wünschen Sie sich an solchen Stellen eine deutlich ertastbare Kante?

c) Oder brauchen Sie an solchen Stellen unbedingt diese deutlich ertastbare Kante, um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können?“

421 Antworten aus 15 Bundesländern gingen ein. Diese Befragung liefert daher das rein zahlenmäßig umfangreichste Datenmaterial, das bisher in einer Untersuchung zur Barrierefreiheit blinder und sehbehinderter Menschen in Deutschland erhoben wurde.

Die auffälligsten Ergebnisse:

- **50 %** der Probanden mit gutem Sehrest (Bezeichnung: „sehbehindert“) trauen es sich zu, eine in ganzer Breite niveaugleich gestaltete Querungsstelle zu bewältigen (viele von ihnen können z. B. die weißen Straßenmarkierungen optisch noch erkennen). - Auf
- **16 %** sinkt dieser Anteil bei blinden Menschen mit Sehrest (Bezeichnung: „hochgradig sehbehindert“) - und weiter ganz dramatisch auf
- **1,4 %** bei blinden Menschen ohne Sehrest (häufige Bezeichnung: „vollblind“).
- **79 %** der blinden Menschen ohne Sehrest **brauchen** demnach eine deutlich ertastbare Kante, weitere
- **20 % wünschen** sich diese Kante. - Für
- **99 %** der blinden Menschen ohne Sehrest ist also diese deutlich ertastbare Kante von großer Wichtigkeit. [Böhringer 2021 b)]

Eindrucksvoll nachgewiesen werden konnte mit dieser Untersuchung, wie geradezu elementar wichtig es ist, dass blinde Menschen, die auf die taktile Wahrnehmung mit dem Langstock angewiesen sind, gut ertastbare Bordsteinkanten vorfinden.

Die Gestaltung von Fußgängerüberquerungen, bei denen der Geh- und Fahrbereich in ganzer Breite niveaugleich ineinander übergeht, wie dies z. B. die erwähnte Europanorm vorschlägt, beschäftigt auch den Juristen Dr. Richter von „rbm gGmbH / Rechte behinderter Menschen“. Er stellt dazu fest: „... Nun definiert das Behindertengleichstellungsgesetz den Begriff „Barrierefreiheit“ folgendermaßen: „Barrierefrei sind bauliche [...] Anlagen, [...] wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.“ (§ 4) Die Feststellung [...], dass damit die in DIN EN 17210 dargestellte Gestaltung von Fußgängerüberquerungen in Deutschland nicht als barrierefrei bezeichnet werden kann, ist praktisch zwingend und juristisch korrekt.“ [Richter]

Die Empfehlungen der besagten Europanorm [DIN EN 17210] widersprechen demnach einem gültigen Gesetz unseres Landes und wären daher in einer deutschen Norm rein rechtlich äußerst problematisch.

2.4 „Gemeinsame Überquerungsstelle“ - „Getrennte Überquerungsstelle“

Niveauunterschiede sind von Rollstuhl- und Rollatornutzern schwierig oder im Extremfall nicht zu bewältigen. Eine niveaugleiche Gestaltung nimmt dagegen

blinden Menschen wichtige Elemente für ihre Orientierung und gefährdet sie. „Der offensichtliche Widerspruch zwischen den Bedürfnissen gehbehinderter Verkehrsteilnehmer auf der einen und blinder auf der anderen Seite hat in der Vergangenheit zu dem ‚historischen Kompromiss‘ geführt, Borde an barrierefreien Querungsstellen grundsätzlich auf 3 cm über Straßenniveau abzusenken bzw. anzuheben.“ [VdK-Handbuch S, 49]. Die Höhe dieser „gemeinsamen Überquerungsstelle“ sei von Rollstuhlnutzern gut zu überwinden und von blinden Menschen gut zu ertasten, wurde ursprünglich behauptet. Im Laufe der Jahre wurde es aber immer deutlicher, dass dies so nicht stimmt: Viele Rollstuhl- und Rollatornutzer haben Mühe, eine (für sie zu hohe) 3-cm-Kante zu überwinden und das Darüber-Hoppeln bereitet u. U. Schmerzen. Für blinde Menschen ist gleichzeitig eine (für sie zu niedrige) 3-cm-Kante oft nicht sicher zu ertasten. Es kommt immer wieder vor, dass sie nicht wahrgenommen wird und dass der blinde Mensch dann auf der Fahrbahn steht – im trügerischen Bewusstsein, sich noch im sicheren Gehbereich zu bewegen. Dass dies schwer wiegende Gefahren beinhaltet, ist einleuchtend. Trotzdem ist diese – vergleichsweise preiswerte - Lösung noch in den aktuellen Normen vorgesehen [DIN 18040-3, Kap. 5.3.2.2; DIN 32984; 2020, Kap. 5.3.2.3]

In Deutschland wurde dann in einem längeren Prozess mit Exkursionen und Tests sowie einer aufwändig gebauten Teststrecke eine Lösung entwickelt, die beiden Personengruppen entgegen kommt: Die „Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe“ oder „Getrennte Überquerungsstelle“, ursprünglich auch „Doppelquerungsstelle“ genannt. [DIN 18040-3, Kap. 5.3.2.1; DIN 32984; 2020, Kap. 5.3.2.2; HBVA 3.3.4.2; Böhringer 2005; 2006; 2007, S. 10 ff.] Hier ist eine spezielle schmale Rollstuhl- und Rollatorquerungsstelle integriert, die kantenlos auf Straßenniveau abgesenkt ist („Nullabsenkung“) sowie eine spezielle schmale Blindenquerungsstelle mit 6 cm hohem Bordstein. Auf diese führt ein (in der Regel 90 cm breiter) genoppter „Auffindestreifen“ hin. Vor der Bordsteinkante geht er in das „Richtungsfeld“ über, dessen Rippen exakt in Überquerungsrichtung weisen. Vor der „Rollstuhlquerungsstelle“ signalisiert ein 60 bis 90 cm tiefes „Sperrfeld“ mit Rippen parallel zur Bordsteinkante blinden Menschen: Achtung – hier die Straße nicht überqueren!

Besondere Aspekte sind z. B. zu beachten, wenn die Überquerungsstelle nicht rechtwinklig zum Bord verläuft, wenn sie über eine Mittelinsel führt oder wenn sie ungesichert ist. Dabei ist die jeweils normgerechte Gestaltung zwingend notwendig [DIN 32984, 5.3; Böhringer 2021 d, S. 275 ff.].

Von besonderer Wichtigkeit ist es, dass zu Haltestellen des ÖPNV möglichst über derartige optimal barrierefreie Querungsstellen hingeführt wird [Böhringer 2021 c, S. 430 f.].



Abb. 6:
Die Funktion der „Getrennten Querung“: Kantenlos für Rollstuhl- und Rollatornutzer,
hoher Bordstein als „Tastkante“ für blinde Menschen

Den erwähnten pädagogischen Fachkräften von Kindergärten wurde u. a. die Gestaltung der Getrennten Überquerungsstelle detailliert beschrieben und sie wurden gefragt, wie sie Kindergartenkinder anleiten würden, die an einer solchen Fußgängerüberquerung mit differenzierter Bordhöhe die Straße queren müssten. Wieder ergab sich natürlich keine Einstimmigkeit. Die überwiegende Mehrheit von 74 % würde aber den Kindern sagen, sie sollen am hohen Bordstein warten [Böhringer 2021 a]. Dies lässt erkennen, dass für die Sicherheit kleiner Kinder hohe Bordsteine wichtig sind!

Als in den 80er Jahren der Begriff „behindertengerecht“ durch den Begriff „barrierefrei“ ersetzt wurde, spielte der Aspekt Bordstein eine dominierende Rolle. Fotos von Rollstühlen vor hohen Bordsteinen tauchten regelmäßig in Medien auf. Dass der Bordstein eine Barriere darstellt, die schwer oder nicht zu überwinden ist, prägte sich im Bewusstsein der Bevölkerung ein. Eine an bestimmten Stellen geforderte Bordhöhe von 3 cm wurde oft auf 2 cm, auf 1 cm oder auf 0 cm reduziert – durchaus mit der Begründung, man habe die Barrierefreiheit noch etwas verbessert. Wenn man Menschen mit Rollstuhl beobachtet, ist leicht zu erkennen, welche Hürde ein Bordstein für sie darstellt: Ab einer bestimmten Höhe macht er eine Bewältigung unmöglich und unterhalb dieser kritischen Höhe strengt er an oder verursacht Schmerzen beim „Darüberhoppeln“.



Abb. 7.

Dass ein hoher Bordstein eine „Barriere“ ist, lässt sich gut verständlich fotografieren. Dass dagegen ein *fehlender* Bordstein eine „Barriere“ sein soll, lässt sich bildlich nicht darstellen, ist schwierig zu verstehen und noch schwerer zu vermitteln.

Einem blinden Menschen, der sich „mit schlafwandlerischen Sicherheit“ im öffentlichen Raum bewegt, sieht man dagegen nicht an, welche Schwierigkeiten er bewältigen muss. Dass für ihn die Beseitigung von Bordsteinen eine schwerwiegende „Barriere“ darstellt, passt nicht in den Wortsinn, sondern ist geradezu widersinnig. Der vorliegende Aufsatz versucht hier um Verständnis zu werben für eine Problematik, die häufig in der allgemeinen Diskussion unterzugehen droht.

Hohe, gut „ertastbare“ Bordsteine sind für blinde Menschen notwendig, aber auch für kleine Kinder und andere benachteiligte Personengruppen nicht zu unterschätzen. Sie schützen außerdem alle Fußgänger, wenn ein Fahrzeug ins Schleudern gerät oder wenn – ein modernes und aktuelles Problem – ein Fahrer kurz auf sein Handy schaut, einen gefährlichen Augenblick lang nicht den Straßenverlauf beachtet und in den Seitenraum abdriftet.

Der hohe Bordstein bleibt also wichtig für alle Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Für einige von Ihnen hat er existentielle Bedeutung.

Literatur, Quellen

Blindenstudienanstalt Marburg, Bericht über den Test des verbesserten Easy-Cross-Bord vom 19.10.2011; Schreiben vom März 2012 (Verfasserin: Reha-Lehrerin Dorothee Lemke)

Bohmte hat Deutschlands erstes Zentrum ohne Schilder;
www.spiegel.de/auto/aktuell/verkehrsprojekt-bohmte-hat-deutschlands-erstes-zentrum-ohne-schilder-a-561214.html

Böhringer, Dietmar

❖ (2005) Exkursion 1:

https://www.boehri.de/dietmar_boehringer/publications/2005_Querungsstellen_mit_Rollbord_1.GFUV-Exkursion.pdf

❖ (2006) Exkursion 2:

https://www.boehri.de/dietmar_boehringer/publications/2006_Querungsstellen_mit_Rollbord_2.GFUUV-Exkursion.pdf

❖ (2007): „Gesicherte Nullabsenkungen“: Für blinde Menschen gefährlich - gerade noch brauchbar - oder eine gute Lösung? https://www.boehri.de/dietmar_boehringer/publications/2007_Gesicherte%20Nullabs_brauchbar-oder-gefaehrlich.pdf

❖ (2021 a) Untersuchung „Pädagogische Fachkräfte von Kindergärten beurteilen Bordsteinhöhen im Hinblick auf kleine Kinder“:

https://www.boehri.de/dietmar_boehringer/publications/2021_Befragung-Kindergaerten.pdf

❖ (2021 b) Untersuchung „Blinde Menschen beurteilen Fußgängerüberquerungen ohne Bordsteinkante“:

https://www.boehri.de/dietmar_boehringer/publications/2021_Fussgaengerueberquerungen/01_Vorgeschichte-zur-vorliegenden-Untersuchung-B.pdf

❖ (2021 c) „Vollständig barrierefreie“ Bushaltestellen, in: : V+T Verkehr und Technik, Organ für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV); Teil 2: 12.2020, S. 426 bis 433

❖ (2021 d) Überquerungsstellen – vollständig barrierefrei, in: Straßenverkehrstechnik 4/2021, 271 bis 284

DIN 18040-3 – Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Beuth-Verlag Berlin, Dezember 2014

DIN 32975 - Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung, Beuth-Verlag Berlin, Dezember 2009

DIN 32984

❖ 2011: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Berlin Oktober 2011

❖ 2020: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Berlin, Dezember 2020

DIN EN 17210:2021, Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt – Funktionale Anforderungen; Deutsche Fassung, Berlin August 2021

EASYCROSS-20-Rollbord:

<https://www.klostermann-beton.com/de/produktfinder/EASYCROSS-20-Rollbord/>; letzmals abgerufen 22-03-11

Frankfurt-Nieder-Erlenbach: Shared Space Keine Ruhe in der Gemeinschaftsstraße, FR 20. Juli 2012, www.fr.de/frankfurt/keine-ruhe-gemeinschaftsstrasse-11315434.html; letzmals abgerufen 22-04-14

Gemeinschaftsstraßen - Attraktiv und sicher; Hrsg.: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin 2011

Gerlach, Jürgen, Univ.-Prof. Dr.-Ing., Drs. Rob Methorst, Dipl.-Ing. Dirk Boenke, cand.-Ing. Jens Leven: Sinn und Unsinn von Shared Space - Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie, in: Straßenverkehrstechnik 2008, Heft 02

Hamburg: Keine Lust aufs Selberdenken;

<https://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/strassenverkehr-keine-lust-aufselberdenken-1575666.html>; letzmals abgerufen 22-04-14

HBVA, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen; Herausgeber:

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, Köln 2011

Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf –

Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens, Hrsg.:

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV), Köln 2011

Husby: „Neue Dorfmitte“ statt „Shared Space“; www.shz.de/lokales/flensburger-tageblatt/neue-dorfmitte-statt-shared-space-id23175512.html; letzmals abgerufen 22-04-14

Klee, Kurt: Shared Space, in: hours 2008/4
Kohaupt, Bernhard: ‚Shared Space‘ – barrierefrei?;
www.unbehindertmobil.de/shaedspacelayout.pdf
König, Roland: Verkehrsräume, Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestalten; Ein Leitfaden zu Potenzialen und Handlungsbedarf, Stuttgart 2008
Mischverkehrsflächen und shared space - Lösungsansätze für mobilitätseingeschränkte Menschen; Fachtagung 28.08. bis 30.08. 2008 Osnabrück; Referat Willem Foorhuis, Keuning-Instituut, Groningen , NL.: Einführung in die Idee von shared space
Ortlepp, Jörg, Dipl.-Ing., GDV,: Shared Space, Folie aus einem Vortrag 2012
Reha-Lehrer: Bundesverband der Rehabilitationslehrer /-lehrerinnen für Blinde und Sehbehinderte e.V.: Bericht über den Test des verbesserten Easy-Cross-Bord von 19.10.2011; Schreiben vom 09.03.2012 (Kopfbogen Iris, Hamburg) und vom 20.03.2012 (Kopfbogen Reha-Lehrer); Verfasser: Reha-Lehrer Titus Bostelmann
Richter, Dr. jur. Michael, Schreiben vom 30.09.2021, Az. MR / bb, D84588
Shared Space, Raum für alle, Neue Perspektiven zur Raumentwicklung, Hrg.: Keuning Instituut, Groningen, Niederlande, NL Leeuwarden 2007
Stopstein 1: ga.de/region/voreifel-und-vorgebirge/meckenheim/stopstein-bremse-rein_aid-43476337
Stopstein 2: polizei.nrw/am-stopstein-halt-damit-es-nicht-knallt
Stopstein 3: presse.karlsruhe.de/db/stadtzeitung/jahr2019/woche38/bordstein_wird_zum_stopstein_ein.html
Stuttgart: Shared Space in der Kritik, Vorrang für Fußgänger in der Tübinger Straße; 12.07.2018; <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.shared-space-in-der-kritik-vorrang-fuer-fussgaenger-in-der-tuebinger-strasse.63e66e4c-7ee3-490d-ae77-15d94def3547.html>
VdK-Handbuch: Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung, Hrsg.: Sozialverband VdK Deutschland e. V., Bonn 2008