

Breite Nullabsenkungen – eine Gefahr für blinde Menschen?

Seite	Inhalt
2	1 Problematische Ausgangslage
2	2 Vorgeschichte
3	3 Neue Entwicklung
4	4 Weshalb soll diese „Begrenzung auf 1,00 m“ gelockert werden?
8	5 Untersuchung mit verfälschtem Ergebnis
8	6 Keine Europannorm verlangt die Verbreiterung der Nullabsenkung!
9	7 Fazit
10	9 Anhang A: Verkehrsbeobachtungen: a) Berlin, b) Dresden, c) Hessen
14	10 Anhang B: Maße bei getrennten Überquerungsstellen (Planzeichnungen und Tabelle)

Hinweis zu den Fußnoten¹

Internet: www.nullbarriere.de/nullabsenkung-gefahr-blinde.htm

www.boehri.de/dietmar_boehringer/ >>> Veröffentlichungen ...

1 Problematische Ausgangslage

Es ist ein Dilemma: Menschen im Rollstuhl wünschen sich einen möglichst niveaugleichen Übergang vom Gehweg auf die Fahrbahn, blinde Menschen brauchen aber eine Bordsteinkante, die sie mit ihrem Langstock eindeutig ertasten können. Sie brauchen einen deutlichen Höhenunterschied, der ihnen sagt: „Oben = Sicherheit, unten = Gefahr“. Hier schwelt also zwischen zwei Gruppen behinderter Menschen ein Interessenkonflikt, der nicht unproblematisch ist. Bedauerlicher Weise hat sich dieser in jüngster Zeit zugespitzt: Versucht wird eine erhebliche Verbreiterung der so genannten „Nullabsenkung“, eines niveaugleichen Übergangs vom Gehweg zur Straße. Dies würde zwar die Fortbewegung von Menschen im Rollstuhl bzw. mit Rollator etwas erleichtern, würde aber gleichzeitig mobile blinde Menschen gefährden und viele blinde Menschen ihrer Selbständigkeit berauben. Wer barrierefrei bauen und gestalten will, muss sich aber am Behindertengleichstellungsgesetz und an der UN-Behindertenrechtskonvention orientieren und kann nicht eine Gruppe behinderter Menschen in Gefahr bringen, um einer anderen Gruppe die Situation etwas zu verbessern.

2 Vorgeschichte

Die Streitfrage zur Breite von Nullabsenkungen an Fußgängerquerungsstellen hat eine nicht uninteressante Vorgeschichte: Lange Jahre galt (und in vielen Städten gilt weiterhin) die in den Normen von 1974 und 1998 festgelegte „Gemeinsame Überquerungsstelle“ mit der einheitlichen „Kompromissbordhöhe“ von 3 cm². Für

¹ Die zitierten Websites wurden 25-09-16 letztmals aufgerufen

² **DIN 18024, Blatt 1, November 1974:** Bauliche Maßnahmen für Behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich; Planungsgrundlagen; Straßen, Plätze und Wege. 2.2: „An Fußgängerüberwegen

Rollstuhl- und Rollatornutzer ist diese für sie *zu hohe* Kante jedoch unangenehm und u. U. schwierig zu bewältigen. Für blinde Menschen ist sie dagegen *zu niedrig*. Und selten ist die Kantenhöhe so exakt eingehalten wie auf Abb. 1. Oft wird sie bereits niedriger eingebaut oder verliert im Zuge von Belagserneuerungen einige Millimeter oder gar Zentimeter an Höhe.

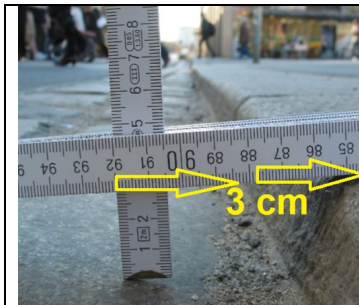


Abb. 1
Die 3-cm-Bordhöhe wird seit 1974 an Fußgängerquerungsstellen gebaut – allerdings selten so millimetergenau wie auf dem Foto. Ein Meterstab an der Bordsteinkante demonstriert ihre exakte Höhe.

Es erfordert extreme Konzentration des blinden Menschen, der die Kante sicher erfassen will. Wenn sie mit dem Blindenstock nicht wahrgenommen wird, ist die Gefahr groß, dass sie „überlaufen“ wird. Der blinde Mensch hat dann den Eindruck, noch im sicheren Gehbereich zu sein, bewegt sich aber u. U. bereits zwischen hupenden Fahrzeugen. Ein guter Kompromiss ist also die 3-cm-Kante nicht, da sie beiden Parteien sehr viel abverlangt!

3 Neue Entwicklung

Etwa ab dem Jahr 2000 wurde in einem mehrjährigen Prozess die „Doppelquerung“, die „Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe“ entwickelt, die dann 2011 und 2014 erstmals in den Normen festgeschrieben wurde³. Sie wird inzwischen in vielen Städten Deutschlands realisiert.

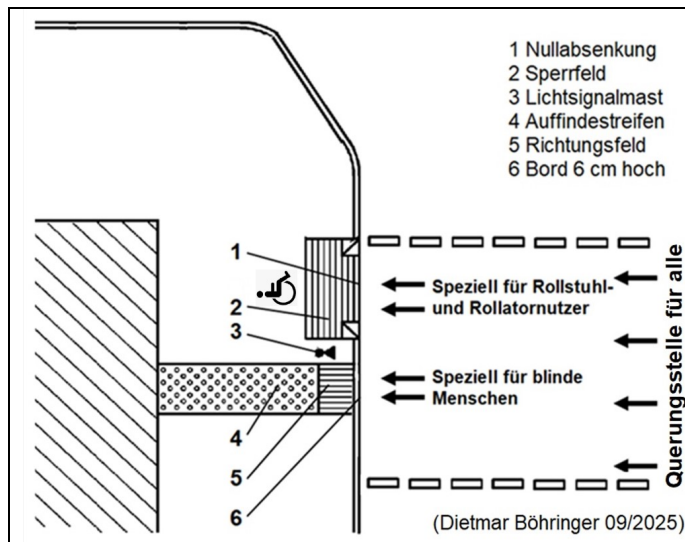


Abb. 2
„Getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe“ werden seit 2011 gebaut. Die Planzeichnung nennt die Namen der einzelnen Felder und erläutert ihre Funktion. Maße der einzelnen Felder siehe unter „10 Anhang B“.

Da die Nullabsenkung vom Rollstuhl aus oft schwer zu erkennen ist, wird seit 2020 empfohlen, diese durch ein Rollstuhlsymbol auffällig sichtbar zu machen⁴

sind die Borte nach Möglichkeit auf 3 cm abzusenken.“

DIN 18024-1, Barrierefreies Bauen, Teil 1, 1989; Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze, Planungsgrundlagen; Beuth-Verlag Berlin, 01/1998. 10.1: „Borde müssen an Zugängen, Fußgängerüberwegen und Furten [...] in ganzer Breite auf eine Höhe von 3 cm abgesenkt sein.“

3 **DIN 32984:2011:** Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Berlin Oktober 2011. 5.3.3: „Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe“

DIN 18040-3:2014: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. 5.3.2.1 „Getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe“

4 DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, 2020-12 sowie 2023-04; 5.3.2.2



Abb. 3:

„Getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe“; Breite der Nullabsenkung 1 m (Fotos):

a) Ungesicherte Überquerungsstelle ohne Lichtsignalanlage, ohne Zebrastreifen. Der „Auffindestreifen“ ist daher unterbrochen. (Foto: Günter Gauglitz)

b) Gesicherte Überquerungsstelle mit Zebrastreifen (FGÜ).

c) Gesicherte Überquerungsstelle als Fußgängerfurt (mit Lichtsignalanlage). Bei b) und c) führt der „Auffindestreifen“ ohne Unterbrechung von der Gehwegkante zum „Richtungsfeld“.

Bei der „Getrennten Querung“ bekommen blinde Menschen sowie Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator innerhalb einer Fußgängerquerungsstelle spezielle Bereiche, die auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind:

- Menschen im Rollstuhl bzw. Menschen mit Rollator finden einen niveaugleichen Übergang vom Gehweg auf die Straße, der ohne ein „Hoppeln“ überfahren werden kann.
- Blinde Menschen bekommen einen „Auffindestreifen“, der sie von der „inneren Leitlinie“ (an der sie sich üblicherweise entlang bewegen) bis zum „Richtungsfeld“ führt. Dieses gibt exakt jene Richtung an, in der sie die Straße queren müssen. Besonders bei schrägen Querungen ist dies von großer Bedeutung. Dieses neu eingeführte Feld erfordert allerdings eine spezielle Stocktechnik, die blinde Menschen lernen müssen, um es nutzen zu können. Ganz wichtig: Die Bordhöhe beträgt 6 cm. So kann der blinde Mensch eindeutig wahrnehmen, wo der Gehweg endet und die Straße beginnt. Bei einer „ungesicherten Querungsstelle“ (Abb. 3 a) wird der Auffindestreifen unterbrochen, damit sie von einer „gesicherten Querungsstelle“ (Abb. 3 b und 3 c) unterschieden werden kann,

Die Nullabsenkung beinhaltet allerdings die gleiche Problematik wie bei der oben geschilderten „Gemeinsamen Überquerungsstelle“: Kann ein blinder Mensch wegen der fehlenden Bordsteinkante nicht erkennen, wo der Gehweg endet und er tritt auf die Straße – im Bewusstsein, noch im sicheren Bereich zu sein – besteht Lebensgefahr. Diese Gefahrenstelle muss daher durch Sicherungsmaßnahmen entschärft werden. Das „Sperrfeld“ aus Bodenindikatoren in Rippenstruktur, das diese Aufgabe übernimmt, ist zwar in den meisten Fällen mit dem Blindenstock gut wahrzunehmen, bei Verschmutzungen wie z. B. Herbstlaub oder Streusplitt jedoch nicht mehr. Die Steinchen füllen einerseits die Rillen und machen andererseits die umgebende glatte Fläche so rau, dass diese sich mit dem Blindenstock ähnlich anfühlt wie eine Fläche mit Bodenindikatoren. Das Sperrfeld kann dann nicht mehr sicher erkannt werden und verliert seine Warnfunktion.



Abb. 4 a



Abb. 4 b

Fußgängerquerungsstelle in Marburg zur Zeit des Jahresendes. Herbstlaub (4 a) und Streusplitt (4 b) haben zur Folge, dass das Sperrfeld über lange Zeit mit dem Blindenstock schlecht, u. U. sogar nicht mehr ertastet werden kann.

(Fotos: Gert Willumeit, Marburg, Bildausschnitte)

Daher braucht es eine zweite Sicherung. Und hier gilt das Prinzip, das bei der Entwicklung der Getrennten Querungsstelle elementar war: Die Nullabsenkung

muss zwar so breit sein wie unbedingt nötig, aber gleichzeitig so schmal wie möglich. Damit kann der blinde Mensch, wenn er versehentlich in die Nullabsenkung gerät, mit seinem Stock noch links oder rechts davon die Bordsteinkante erkennen.

In DIN 18040-3:2014 wird daher bestimmt, dass die Nullabsenkung „grundsätzlich auf eine Breite von 1,00 m begrenzt“ werden muss.⁵

4 Weshalb soll diese „Begrenzung auf 1,00 m“ gelockert werden?

Gegenwärtig wird versucht, diese Nullabsenkung zu verbreitern. So formuliert E DIN 18040-3:2023: Der „auf Fahrbahnniveau abgesenkte Bord für Menschen im Rollstuhl und Rollatornutzende (Nullabsenkung) [...] sollte eine Breite von 1,80 m haben“.⁶

Mit zwei Forderungen wird dies begründet:

- Auf der Nullabsenkung muss „Begegnung“ möglich sein.
- Wenn zwei Rollstuhlnutzer die Straße queren wollen, müssen sie nebeneinander durch die Nullabsenkung fahren können.

Einige blinde Menschen wurden so beeinflusst, dass sie diese Gedanken übernommen haben und in ihren (z. T. einflussreichen) Kreisen die Meinung vertreten:

- a) Die Verbreiterung ist zwingend notwendig und sie ist
- b) für blinde Menschen problemlos.

Zu a) So behauptete z. B. ein blinder Herr, auf der stark frequentierten Berliner Großkreuzung beim Rathaus-Center Pankow seien so viele Menschen im Rollstuhl bzw. mit Rollator unterwegs, dass 1 m breite Nullabsenkungen nicht ausreichen würden, wollte man hier einmal „Getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe“ einbauen. Hier würde es sonst ständig zu Rollstuhl-Staus vor der Nullabsenkung und zu kritischen „Begegnungen“ auf der Nullabsenkung kommen. Irgendein Mensch mit gutem Sehvermögen muss diesem blinden Menschen gegenüber jene Verkehrssituation derart dramatisch geschildert haben, dass er es glauben musste. Verkehrsbeobachtungen auf dieser Berliner Großkreuzung (Anhang A a) und auf einer Großkreuzung in Dresden (Anhang A b) lassen jedoch erkennen, dass selbst bei extrem starkem Fußgängerverkehr „Begegnungen auf der Nullabsenkung“ und „Staus vor der Nullabsenkung“ praktisch auszuschließen sind. Auch die enorm aufwändige Verkehrsbeobachtung der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung konnte keine Notwendigkeit für eine Verbreiterung der Nullabsenkung nachweisen (Anhang A c)

Schmale Nullabsenkungen haben eine Breite von 90 oder 100 cm. Wollen zwei Menschen im Rollstuhl gleichzeitig die Straße queren, können sie nicht neben, sondern müssen hintereinander fahren. Sollte es tatsächlich einmal zu einer „Begegnung“ auf der Nullabsenkung kommen, müsste der von oben kommende

5 DIN 18040-3:2014 - Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Beuth-Verlag Berlin, Dezember 2014; 5.3.2.1. b)

6 E DIN 18040-3, Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum; 5.3.2.2

Mensch im Rollstuhl einige Sekunden warten, bis ein von der Straße kommender den Gehweg erreicht hat. Das sind natürlich Probleme. Aber wiegen sie schwerer im Vergleich zu jenen Situationen, die blinden Menschen bei Nullabsenkungs-Verbreiterungen drohen?

Zu b) Was spricht für die Behauptung, breite Nullabsenkungen seien für blinde Menschen problematisch? Es sind einerseits persönliche Erlebnisse blinder Menschen; andererseits Beobachtungen von jenen Fachleuten, die in vielstündigen Trainingseinheiten blinde Menschen schulen, damit sie im realen Straßenraum bestimmte Wege alleine bewältigen können („Rehabilitationslehrkräfte für blinde und sehbehinderte Menschen“):

- Wie bekannt wurde, haben sich viele blinde Menschen mit einem Norm-Einspruch gegen die Verbreiterung der Nullabsenkung gewehrt, weil sie diese als gefährlich erlebt haben.
- Mehr als 50 Rehabilitationslehrkräfte haben in einem Schreiben an das DIN deutlich gemacht, dass die geplante deutschlandweite Verbreiterung von Nullabsenkungen schwer wiegende Gefahren für blinde Menschen bedeuten würde. Die Beobachtungen beruhen „auf tausenden Unterrichtsstunden mit hunderten blinden Menschen.“⁷
- 97 Rehabilitationslehrkräfte stellten die Forderung: „In der DIN 18040-3 muss die Nullabsenkung im Normalfall auf eine Breite von 1 m beschränkt bleiben.“⁸
- Auch die Untersuchung, bei der 421 Antworten blinder und sehbehinderter Menschen aus 15 Bundesländern eingingen, zeigt auf, wie problematisch und gefährlich niveaugleiche Fußgängerquerungsstellen für blinde Menschen sind.⁹
- Nicht vergessen werden darf, dass deutlich hohe Bordsteinkanten nicht nur für blinde Menschen wichtig sind. Bei einer Befragung, die von 127 Kindergartenfachkräften beantwortet wurde, sprach sich eine überzeugende Mehrheit dafür aus, dass Bordsteinkanten von mindestens 6 cm Höhe einen wichtigen Aspekt für die Sicherheit kleiner Kinder darstellen¹⁰.

Unser deutsches „Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)“ fordert, dass öffentliche Wege, Plätze und Straßen „barrierefrei“ zu gestalten sind, so dass sie „für behinderte Menschen [...] ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe [...] nutzbar sind.“¹¹ Wenn blinde Menschen aus Angst vor den verstärkten Gefahren es nicht mehr wagen, sich im öffentlichen Raum selbständig zu bewegen, verlieren sie jene elementare Fortbewegung „ohne fremde Hilfe“, die § 4 BGG garantieren soll. Wenn blinde Menschen gefährdet werden, muss dies als „besondere Erschwernis“ bezeichnet werden und widerspricht damit ebenfalls unserem deutschen Behindertengleichstellungsgesetz. Eine Verbreiterung der Nullabsenkung bei Getrennten Querungsstellen als Regelfall kann daher nicht akzeptiert werden.

7 Gert Willumeit: Schreiben an Dipl. -Ing. Daniel Reinhard (DIN-Normausschuß Bauwesen zum Entwurf der E DIN 18040-3:2023-01) vom 14.12.2023.

8 Dietmar Böhringer: 2025 - Umfrage bei Reha-Lehrkräften, in: www.boehri.de/dietmar_boehringer/

9 Dietmar Böhringer: Fußgängerquerungen ohne Bordsteinkante - eine für blinde Menschen barrierefreie Lösung?, in: www.boehri.de/dietmar_boehringer/

10 Dietmar Böhringer: Bordsteine – wichtig für kleine Kinder, in: www.boehri.de/dietmar_boehringer/

11 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), § 8 und § 4.

5 Untersuchung mit verfälschtem Ergebnis

Eine aufwändige Untersuchung, die um 2010 durchgeführt wurde, spielt in der aktuellen Diskussion noch immer eine gewichtige Rolle. Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung machte eine ganze Reihe eintägiger Videoaufzeichnungen von verschiedenen Fußgängerquerungsstellen. Daraus wurden alle Quervorgänge behinderter Menschen als Filmsequenzen bestimmten Themenfelder zugeordnet. Ein interessantes und vielfältiges Bildmaterial entstand dadurch. (Detaillierte Beschreibung siehe Anhang C.)

Als wichtigstes Ergebnis wird festgestellt: Es sind „an signalgeregelten Querungsstellen (Fußgängerfurten) als Regellösung breite Nullabsenkungen vorzusehen, weil eine 1 m breite Absenkung nicht ausreicht.“¹²

Diese Forderung lässt sich jedoch mit dem Bildmaterial nicht belegen, denn in keiner Filmsequenz konnte nachgewiesen werden, dass eine 1 m breite Nullabsenkung nicht ausreichte:

- Kein einziges Mal konnte eine „Begegnung auf der Nullabsenkung“ dokumentiert werden.
- Kein einziges Mal konnte eine wirkliche Behinderung auf den 1-m-breiten Nullabsenkungen dokumentiert werden. Dass einmal eine sportliche Dame im Rollstuhl Fußgängern ausweicht, kann nicht als ernsthafte Behinderung bezeichnet werden. Diese Szene wird aber dreimal vorgeführt!
- Dagegen kann 24-mal beobachtet werden, wie 1-m-breite Nullabsenkungen ohne ernst zu nehmende Probleme mit Rollatoren oder Rollstühlen erreicht und befahren wurden¹³.

Natürlich ist eine Nullabsenkung umso angenehmer für Menschen im Rollstuhl und für Menschen mit Rollator, je breiter sie ist. Dass diese sich daher möglichst breite Nullabsenkungen wünschen, ist nachvollziehbar. Diesen Wunsch kann man aber nicht einfach übernehmen, ohne die Konsequenzen für blinde Menschen zu überprüfen. Die Aussage, dass „eine 1-m-breite Absenkung nicht ausreicht“ als Untersuchungsergebnis darzustellen, muss daher als gravierend falsch bezeichnet werden.

6 Keine Europeanorm verlangt die Verbreiterung der Nullabsenkung!

Behauptet wird: „Die Breite der Nullabsenkung ist gemäß DIN EN 17210 $\geq 1,80\text{ m}$ “¹⁴ Stimmt das?

Man begegnet immer wieder der Behauptung, diese Europeanorm fordere die Verbreiterung der Nullabsenkung und eine deutsche Norm sei gezwungen, diese

12 Unbehinderte Mobilität - Erfahrungen und Untersuchungen, Hrsg.: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung; Heft 55, 7/2010;
http://www.unbehindertmobil.de/unbehindertemobilitaet_erfahrungenuntersuchungen_fuer_blinde.pdf;
Seite 65

13 Dokumentation Kap. 2 (2 Sequenzen); Kap. 3 (2 Sequenzen); Fazit 1 (1 Sequenz); „Beobachtete Szenen“ (jeweils eine Sequenz; in Klammern: Anzahl der Querung schmaler Nullabsenkungen): G 01, G 02, G 03, G 04 (3), G 05 (4) G 06 (2), G 07 (2), G 09 (2); Kap. 5 (2)

14 Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr; Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; Juli 2022; Seiten 28, 30, 31, 32, 36, 41, 43, 44, 45

Forderung zu übernehmen. Bilder, die jene DIN EN 17210 liefert¹⁵, können zwar durchaus irritieren, müssen jedoch sorgfältig untersucht und interpretiert werden.

Bild 36 mit dem Titel „höher liegende Querung“¹⁶ zeigt einen völlig niveaugleichen Übergang über die Straße, der dadurch entstanden ist, dass der schmale Streifen des Fußgängerüberwegs vom Straßen- auf das Gehwegniveau angehoben wurde. Das allerdings ist nichts Außergewöhnliches, denn unsere deutschen Normen sehen dies seit 2011 ebenfalls vor¹⁷. Gedacht sind diese „Gehwegüberfahrten“ über – in der Regel schmale – Nebenstraßen, die der Fußgänger „uneingeschränkt bevorrechtigt“ betritt. Die deutschen Normen ergänzen noch detailliert die in diesen Fällen erforderlichen Bodenindikatoren.

„Gelesen“ werden könnten „Bild 35“¹⁸ und „Bild 37“ so, als ob die gesamte Breite der Fußgängerfurt niveaugleich zur Straße gestaltet wäre, wobei allerdings (beim Vergleich mit Bild 36) auch noch ein Restbordstein in der Zeichnung „hineininterpretiert“ werden kann. Geschlossen wird u. a. aus diesen Bildern, dass die in Deutschland normierte Nullabsenkung erheblich verbreitert werden muss.

Diese Interpretation ist aber falsch. Im Anwendungsbereich der DIN EN 17210 wird festgestellt: „Alle dargestellten Bilder sind Beispielbilder [...] und liefern keine Zusatzinformationen.“ Die Bilder können daher nicht einfach im Sinne von „Musterzeichnungen“ nachgebaut werden, sondern der Normtext liefert die entscheidenden Informationen. Dort wird formuliert: „Fußgängerüberquerungen sollten eine ausreichende Breite aufweisen, die es Personen mit fahrbaren Mobilitätshilfen erlaubt, die Fahrbahn nebeneinander zu überqueren oder sich auf einfache und sichere Weise in einer angemessenen Zeit und ohne unnötige Verzögerung oder gegenseitige Behinderung aneinander vorbeizubewegen.“¹⁹ Diese Aussage betrifft Fußgängerfurten (mit Ampel) und Fußgängerüberwege (mit Zebrastreifen). Dort ist demnach auf der **Fahrbahn** eine Breite von mindestens 1,80 m zu markieren. In Deutschland muss diese Breite sogar mindestens 3 m betragen²⁰. Die Aussage der DIN EN 17210 betrifft also nicht Nullabsenkungen, sondern die Breite der auf der „Fahrbahn“ markierten Furt bzw. die Breite des Zebrastreifens (FGÜ)! Die Behauptung: „Die Breite der Nullabsenkung ist gemäß DIN EN 17210 $\geq 1,80\text{ m}$ “²¹, die in einer hessischen Veröffentlichung mehrfach zu lesen ist, muss daher als schwer wiegende Fehlinterpretation bezeichnet werden.

15 DIN EN 17210: Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt — Funktionale Anforderungen; Bilder 35, 36 und 37

16 www.nullbarriere.de/din-en-17210-barrierefreieueberquerungsstellen.htm; das zweite dargebotene Normbild

17 DIN 32984:2011-10, 5.3.8 Gehwegüberfahrten; DIN 32984:2020-12 sowie DIN 32984:2023-04, jeweils 5.3.6.3 Gehwegüberfahrt; Normtitel: „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“

18 www.nullbarriere.de/din-en-17210-barrierefreieueberquerungsstellen.htm, das erste dargebotene Normbild

19 DIN EN 17210: Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt – Funktionale Anforderungen; englische Originalfassung: Januar 2021; Deutsche Fassung: Berlin, August 2021; 7.3.4

20 Beispiel: „FGÜ sollten 4 m breit sein, aber keinesfalls schmaler als 3 m markiert werden.“ (Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001); 3.3)

21 Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr; Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; Juli 2022; Seiten 28, 30, 31, 32, 36, 41, 43, 44, 45

7 Fazit

Der Aufsatztitel stellt die Frage, ob breite Nullabsenkungen blinde Menschen gefährden. Ja – diese Gefahr muss als nachgewiesen gelten. Nur in begründeten Ausnahmefällen, wenn sonst Menschen im Rollstuhl bzw. mit Rollator in Gefahr gebracht würden, sollte die Nullabsenkung auf 1,80 m verbreitert werden (siehe Abb. 10 D und „k“ in der daran anschließenden Tabelle). Im Normalfall aber sollten Nullabsenkungen auf eine Breite von 90 oder 100 cm begrenzt bleiben. Die in den Zeichnungen dargestellten Aspekte und Maße (Siehe Anhang B – Maße ...) sollten beachtet werden.

Wer „Begegnung“ auf der Nullabsenkung fordert – z. B. als Regelfall oder grundsätzlich bei gesicherten Fußgängerquerungen –, nimmt bewusst in Kauf, dass blinde Menschen unnötigen Gefahren ausgesetzt werden. In verstärktem Maße gilt dies natürlich für jene Fachleute, die den Bau derartiger breiter Nullabsenkungen durchsetzen oder diese Lösungen realisieren. Sie tragen Verantwortung dafür, dass eine ganze Gruppe behinderter Menschen bewusst in Lebensgefahr gebracht wird. Das aber darf nicht sein!

9 Anhang A - Verkehrsbeobachtungen

a) Verkehrsbeobachtung Berlin Pankow

Zur Erinnerung: Ein blinder Herr behauptete, auf der stark frequentierten Berliner Großkreuzung beim Rathaus-Center Pankow seien so viele Menschen im Rollstuhl bzw. Menschen mit Rollator unterwegs, dass eine nur 1 m breite Nullabsenkung nicht ausreichen würde, wollte man hier einmal „Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe“ einbauen. Hier würde es sonst ständig zu Rollstuhl-Staus vor der Nullabsenkung und zu kritischen „Begegnungen“ kommen. Wer jene unrichtige Schilderung des Verkehrsgeschehens diesem blinden Herrn gegenüber so eindrucksvoll dargestellt hatte, dass er sie glauben musste, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden.



Abb. 5: Die Kreuzung vor dem Rathaus-Center in Berlin-Pankow hat ein starkes Fußgängerverkehrsaufkommen

Diese Behauptung wurde überprüft. Während einer Stunde der morgendlichen „Einkaufs-Rushhour“ wurde der Fußgängerverkehr über die Querungsstelle mit 142 Photos dokumentiert und sorgfältig ausgezählt. Ergebnis: Unter den 608 querenden Personen waren drei Menschen im Rollstuhl und drei Menschen mit

Rollator, die sich auf 44 Ampelphasen verteilen. Im Durchschnitt querte also nach jeweils ca. sieben Ampelphasen entweder ein Mensch im Rollstuhl oder ein Mensch mit Rollator.²² Hier wäre mit Sicherheit kein „Stau“ vor einer nur 1 m breiten Nullabsenkung zu erwarten!



Abb. 6: Im Durchschnitt querte nach jeweils ca. sieben Ampelphasen entweder ein Mensch im Rollstuhl (6 a) oder ein Mensch mit Rollator (6 b).

b) Verkehrsbeobachtung Dresden

Ähnliche Relationen ergaben sich an der vermutlich breitesten Querungsstelle Dresdens mit Massen von Fußgängern (siehe Abb. 7):



Abb. 7: Mächtige Fußgängerströme der Dresdener Prager Straße kreuzen die Waisenhausstraße.

Während der ca. 90 beobachteten Ampelphasen konnten 15 Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator registriert werden. Im Durchschnitt querte also nach jeweils ca. sechs Ampelphasen entweder ein Mensch im Rollstuhl oder mit Rollator. 10 dieser Personen konnten interviewt werden. Acht Befragte meinten, die an dieser Querungsstelle vorhandene 3-cm-Kante Kante störe nicht; zwei davon fanden sogar, die zur Diskussion gestellte Rampe sei überflüssig – wörtlich: „Ich würde keinen Meter Umweg in Kauf nehmen!“. Nur zwei beklagten sich, sogar recht heftig, über die vorhandenen Kanten.

²² Verkehrsbeobachtung Rathaus-Kreuzung Berlin Pankow, in: www.boehri.de/dietmar_boehringer/

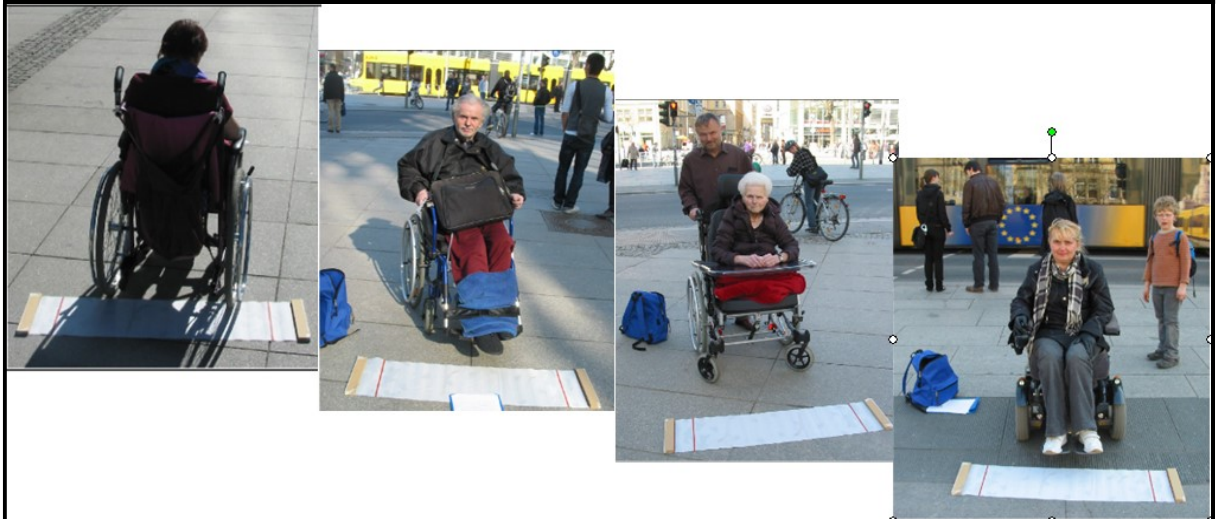


Abb. 8: Vier der 10 interviewten Menschen im Rollstuhl bzw. mit Rollator. Sie stehen hinter einer Musterfläche, die die Breite einer Nullabsenkung simuliert.

Vor die Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator wurde eine Musterfläche für eine Nullabsenkung gelegt. Darauf war mit roten Strichen ein Durchlass von 90 cm markiert worden. Diese Breite empfanden alle als angemessen, einige Male mit Formulierungen wie „voll ausreichend“ oder „mehr als genug“²³.



Abb. 9

Auf der Musterfläche ist eine Nullabsenkungs-Breite von 90 cm mit roten Streifen markiert. Eine Dame im Rollstuhl steht auf dieser Musterfläche und demonstriert, dass diese Breite als Nullabsenkung ausreicht.

Zwar mag es bei schmalen Nullabsenkungen irgendwann einmal vorkommen, dass ein von oben kommender Mensch im Rollstuhl warten muss, bis ein von der Straße kommender den Gehweg erreicht hat. Das aber ist ein vergleichsweise kleines Problem gegenüber jener Gefahr, die blinden Menschen bei Nullabsenkungs-Verbreiterungen drohen würde, wenn die Normforderung nach breiteren Nullabsenkungen deutschlandweit umgesetzt werden würde („schwere bzw. tödliche Körperverletzungen“)²⁴. Obwohl sich blinde Menschen finden lassen, die von sich behaupten, breite Nullabsenkungen zu bewältigen, muss diese Gefahr gesehen werden. Sie kann aber nicht akzeptiert werden.

²³ www.boehri.de/dietmar_boehringer/publications/2009_Dokumentation-Fussgaengerquerungen-Dresden.pdf

²⁴ Gert Willumeit: Schreiben an Dipl. -Ing. Daniel Reinhard (DIN-Normausschuß Bauwesen zum Entwurf der E DIN 18040-3:2023-01) vom 14.12.2023.

c) Verkehrsbeobachtung der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung

Während die oben beschriebenen Verkehrsbeobachtungen nur wenige Stunden Beobachtungszeit umfassten, konnte die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung eine aufwändige Untersuchung von Fußgängerquerungsstellen durchführen. Dort „wurden an ausgewählten Querungsstellen eintägige Videoaufzeichnungen gemacht.“²⁵ In der Auswertung wurden alle Quervorgänge behinderter Menschen „in kurzen Filmsequenzen dokumentiert, beschrieben und anschließend statistisch erfasst.“²⁶ Was hier an Bildmaterial zusammengetragen wurde, beeindruckt.

Ausführlich beschrieben wird jene Untersuchung in Heft 55 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung: „Unbehinderte Mobilität - Erfahrungen und Untersuchungen“. Während dieses Heft im Internet abgerufen werden kann, ist das Bildmaterial nicht frei verfügbar. Um es einsehen zu können, muss dies beim „Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum“ beantragt werden.

Als wichtigstes Ergebnis wird festgestellt: Es sind „an signalgeregelten Querungsstellen (Fußgängerfurten) als Regellösung breite Nullabsenkungen vorzusehen, weil eine 1 m breite Absenkung nicht ausreicht.“²⁷

Diese Forderung lässt sich jedoch mit dem Bildmaterial nicht belegen:

- Kein einziges Mal konnte eine „Begegnung auf der Nullabsenkung“ dokumentiert werden.
- Kein einziges Mal konnte eine ernsthafte Behinderung auf den 1-m-breiten Nullabsenkungen dokumentiert werden.
- Zwar weicht eine sportliche junge Frau im Rollstuhl auf der Straße einigen Fußgängern aus, um auf ihre Nullabsenkung zu kommen. Diese Szene wird dreimal gezeigt²⁸, kann aber nicht als ernsthafte Behinderung bezeichnet werden.
- Dagegen kann 24 Mal beobachtet werden, wie 1-m-breite Nullabsenkungen problemlos mit Rollatoren oder Rollstühlen befahren wurden²⁹.
- Die Aussage, dass „eine Bordabsenkung von nur einem Meter Breite unzureichend“ sei, wird damit begründet, dass „Passanten mit Rollstuhl und [...] Rollator [...] eine breitere Absenkung“ forderten.³⁰
- Die Frage, wie blinde Menschen über diese Nullabsenkungs-Verbreiterung denken, wird in den Ausführungen nicht gestellt.
- Bei der Untersuchung wurden 39 Personen befragt, darunter nur ein blinder Mensch ohne Sehrest. Ob ihm diese elementare Frage gestellt wurde und wenn ja, wie er sie beantwortet hatte, wird nicht angesprochen.³¹

25 Unbehinderte Mobilität - Erfahrungen und Untersuchungen, Hrsg.: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung; Heft 55, 7/2010;

http://www.unbehindertmobil.de/unbehindertemobilitaet_erfahrungenuntersuchungen_fuer_blinde.pdf;
Seite 13

26 a.a.O. Seite 42 ff.

27 a.a.O., Seite 65

28 a.a.O., Kap. 2; Fazit 1; „Beobachtete Szenen“ G 01

29 Dokumentation Kap. 2 (2 Sequenzen); Kap. 3 (2 Sequenzen); Fazit 1 (1 Sequenz); „Beobachtete Szenen“ (jeweils eine Sequenz; in Klammern: Anzahl der Querung schmaler Nullabsenkungen): G 01, G 02, G 03, G 04 (3), G 05 (4) G 06 (2), G 07 (2), G 09 (2); Kap. 5 (2)

30 Unbehinderte Mobilität - Erfahrungen und Untersuchungen, Hrsg.: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung; Heft 55, 7/2010, Seite 65

31 a.a.O., Seite 47 f.

Jene aufwändige Video-Untersuchung ist ohne Frage höchst interessant. Als schwerwiegende Fehlinterpretation muss es aber bezeichnet werden, wenn als Fazit daraus festgestellt wird, dass

- Rollstuhl- und Rollatornutzer breitere Nullabsenkungen zwingend benötigen und dass
- blinden Menschen das Queren wichtiger Straßen problemlos mit breiten Nullabsenkungen erschwert werden kann.

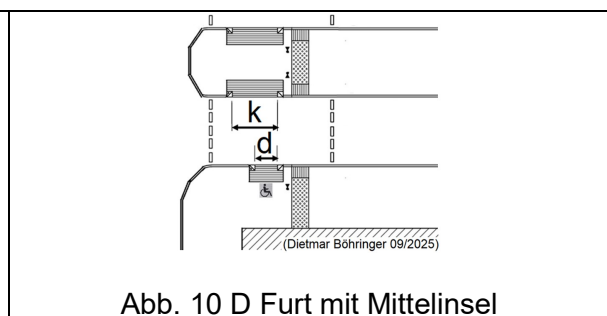
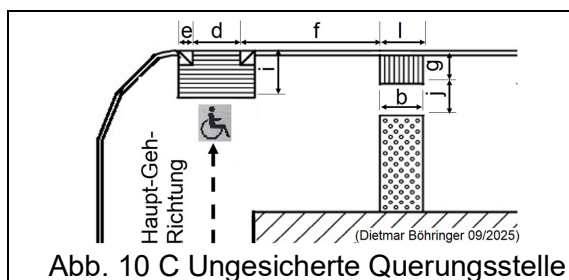
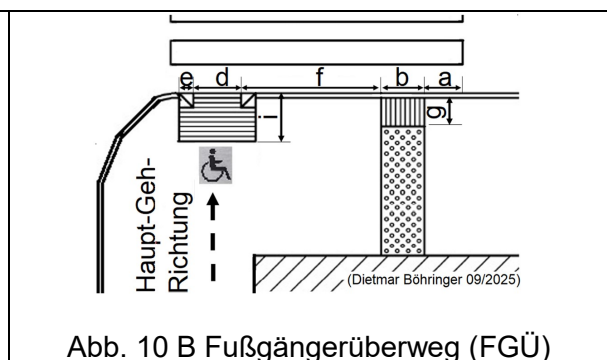
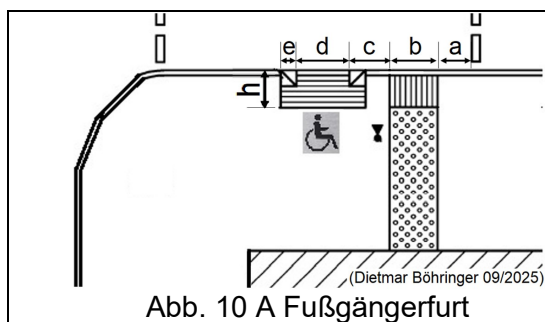
Dieses Ergebnis muss daher als einseitig und falsch bezeichnet werden.

Fazit des Bilddokumentation-Anhangs: Selbst auf Großkreuzungen ist eine Nullabsenkung von 90 bzw. 100 cm Breite ausreichend.

„Begegnungen“ auf der Nullabsenkung spielen auch bei hohem Fußgängeraufkommen keine Rolle. Wer breite Nullabsenkungen – z. B. als Regelfall bei gesicherten Fußgängerquerungen - fordert oder durchsetzt oder baut, muss sich darüber im Klaren sein, dass er damit blinde Menschen bewusst in Gefahr bringt.

10 Anhang B: Maße bei getrennten Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe (Planzeichnungen und Tabelle)

Wer die Maße bei Getrennten Überquerungen recherchieren will, benötigt dazu zwei Normen: In DIN 32984 sind nur die Maße der benötigten Bodenindikatoren angegeben; in DIN 18040-3 findet man dagegen nur Hinweise auf die Breite der Nullabsenkung. Bei der folgenden Darstellung (Planzeichnungen mit Tabelle) sind alle Maße enthalten, die für die Gestaltung von getrennten Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe zu beachten sind - und zwar sowohl jene, die aufgrund von Beobachtungen und Erfahrungen empfohlen werden als auch die Maßangaben der Normen.



	In Bild Nr.	Beschreibung; Kommentar	Maße empfohlen (in cm)	Maße in DIN 32984: 2023	Maße in DIN 18040-3 :2014
a	A,B	Abstand Furt-Ende zum Richtungsfeld*)	60	---	---
b	A,B	Breite des Auffindestreifen u. des Richtungsfelds. Breite 60 wird häufig „überlaufen“ und nicht erkannt. Elementar wichtig: Bordhöhe 6 cm!	90	60 – 90, „ vorzugsweise 90 cm “!	---
c	A	Abstand Nullabsenkung zum Richtungsfeld. So schmal wie möglich, damit der Taster von allen behinderten Menschen gut erreichbar ist.	60	60 – 90	---
d	A,B,C,D	Breite der Nullabsenkung	90 bzw. 100	---	100 **)
e	A,B,C	Breite der Verziehung. Bei Verziehungen von nur 10 cm (die gelegentlich zu beobachten sind) muss Stolpergefahr befürchtet werden	30	---	---
f	B,C	Abstand Nullabsenkung zum Richtungsfeld. Bordhöhe ≥ 3 cm	≥ 100	≥ 60	---
g	A,B,C	Tiefe Richtungsfeld	60	60	---
h	A	Tiefe Sperrfeld 60 (Regelfall): Nullabsenkung und Sperrfeld bei Gehrichtung parallel zur Fahrbahn	60	60 - 90	---
i	B,C	Tiefe Sperrfeld 90: a) bei Nullabsenkungen > 100 b) Die Nullabsenkung liegt in Hauptgehrichtung (gestrichelter Pfeil). Elementar wichtig: Aus Sicherheitsgründen sind 90 cm notwendig; 60 cm werden oft „überlaufen“ und führen zu gefährlichen Situationen!	90	60 - 90	---
j	C	Abstand des Auffindestreifens zum Richtungsfeld. Zur sicheren Auffindbarkeit des Auffindestreifens nur 60 cm.	60	60 - 90	---
k	D	Breite der Nullabsenkung bei schmaler Mittelinsel von Furten. Die größere Breite ist zur Sicherheit für Rollstuhl- und Rollatornutzer erforderlich. Hier muss „Begegnung“ möglich sein! Eine Nullabsenkungs-Breite sollte auch vor Einrichtungen für	180	---	---

		behinderte Menschen vorgesehen werden, falls dort regelmäßig größere Gruppen von Menschen im Rollstuhl oder Menschen mit Rollator queren.			
I	C	Breite des Richtungsfelds Elementar wichtig: Bordhöhe 6 cm!	90	≥ 90	---

*) Der Überquerungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen sollte vom Rande der Furt oder des Überweges einen Abstand von 60 cm einhalten. Blinde Menschen haben oft Probleme, genau die Richtung einzuhalten und können sonst z. B. bei Mittelinseln am Inselkopf vorbei in den Verkehr geraten.

) „Eine Nullabsenkung mit einer Breite von mehr als 1,00 m sollte nur dann angeordnet werden, wenn an der Überquerungsstelle mit hohem Fußgängeraufkommen zu rechnen ist.“ (5.3.2.1 b) **Diese Forderung kann nicht mehr akzeptiert werden - siehe dazu Anhang A!