Meinungsumfrage bei Reha-Lehrkräften

Untersuchung zur Breite von Nullabsenkungen an „Getrennten Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe“

27.11.2024 bis 03.02.2025

Rehabilitationslehrkräfte wurden an Folgendes erinnert:

1. In der aktuell noch gültigen DIN 18040-3 von 2014 heißt es zur Nullabsenkung einer „Getrennten Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe“ u. a.: „Dieser Bord muss grundsätzlich auf eine Breite von 1,00 m begrenzt werden.“ (5.3.2.1, b).
sowie:
„Für Bordabsenkungen bis auf Fahrbahnniveau, die breiter sind als 1,00 m, sind weitergehende Sicherheitsmaßnahmen erforderlich, um ein ungewolltes Verlassen des Gehweges im Bereich des auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bordes zu verhindern.“
2. Im Normentwurf der DIN 18040-3 von 2023 wird dagegen gefordert: Jene Nullabsenkung „sollte eine Breite von 1,80m haben, um Begegnung zu ermöglichen“ (5.3.2.2, zweiter Spiegelstrich).
Die „weitergehenden Sicherheitsmaßnahmen“ für blinde Menschen sind entfernt.

Mit Rücksicht auf blinde Menschen und auf unsere Schulungsteilnehmer stehen dagegen die folgenden Forderungen im Raum:

- a) In der DIN 18040-3 muss die Nullabsenkung im Normalfall auf eine Breite von 1 m beschränkt bleiben.
- b) Da eine Verbreiterung von Nullabsenkungen für blinde Menschen grundsätzlich Irritationen und Gefahren beinhalten kann, muss genau definiert werden, in welchen Ausnahmefällen eine Breite von 1,80 m zulässig ist, z. B. bei schmalen Mittelinseln oder vor Einrichtungen wie Körperbehindertenschulen, Alters- oder Pflegeheimen.
- c) Im Normtext verbleiben müssen die für blinde Menschen wichtigen „weitergehenden Sicherheitsmaßnahmen“ bei Nullabsenkungen, die breiter sind als 1,00 m.

Bitte entscheiden Sie:

- () Antwort 1: Die Forderungen a bis c (mit Rücksichtnahme auf blinde Menschen) halte ich für richtig und notwendig.
- () Antwort 2: Die Forderungen a bis c (mit Rücksichtnahme auf blinde Menschen) gehen mir zu weit. Ich lehne sie ab.

Insgesamt 101 Antwortmails gingen ein, was bei einer derartigen Umfrage durchaus als beachtenswert bezeichnet werden kann. Dabei wurde viermal „Antwort 2“ angekreuzt. 97-mal wurde Antwort 1 angekreuzt bzw. genannt.

Dieses Verhältnis von 97 zu 4 darf als aussagekräftiges Votum angesehen werden.

Die entsprechenden Normabschnitte lauten:

(Die Farben bedeuten: der Text **blieb unverändert** wurde entfernt wurde verändert)

DIN 18040-3:2014-12	E DIN 18040-3:2023-01
5.3.2.1 Getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe	5.3.2.2 Getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe
Eine getrennte Überquerungsstelle weist	Eine getrennte Überquerungsstelle weist

folgende Elemente auf:

a) Einen Bord mit einer Bordhöhe von mindestens 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen. Dieser Bord muss eindeutig auffindbar sowie einschließlich der Übergangsbereiche zum angrenzenden abgesenkten Bord visuell kontrastierend zur Fahrbahn ausgebildet sein. Die eindeutige Auffindbarkeit des Bordes für blinde und sehbehinderte Menschen ist bei einer Kombination von Auffindestreifen und Richtungsfeld nach DIN 32984 sichergestellt.

b) Einen auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bord für Rollstuhl- und Rollatornutzer (Nullabsenkung). Dieser Bord muss grundsätzlich auf eine Breite von 1,00 m begrenzt sowie taktil und visuell mit einem Sperrfeld nach DIN 32984, einschließlich der angrenzenden Verzierungen bis zu einer Bordhöhe von 3 cm, gesichert werden. Eine Nullabsenkung mit einer Breite von mehr als 1,00 m sollte nur dann angeordnet werden, wenn an der Überquerungsstelle mit hohem Fußgängeranstrom zu rechnen ist.

Für Bordabsenkungen bis auf Fahrbahnniveau, die breiter sind als 1,00 m, sind weitergehende Sicherheitsmaßnahmen erforderlich, um ein ungewolltes Verlassen des Gehweges im Bereich des auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bordes zu verhindern. In diesem Fall muss die Tiefe des Sperrfeldes 90 cm betragen. Falls eine Lichtsignalanlage vorhanden ist, muss diese mit Orientierungssignal, siehe 5.3.3, ausgestattet sein.

ANMERKUNG Als weitere Maßnahmen, die zur Gewährleistung der Sicherheit blinder und sehbehinderter Menschen beitragen können, bieten sich Bodenindikatoren mit deutlichem akustischen Kontrast zum angrenzenden Oberflächenbelag und/oder Bodenindikatoren aus elastischem Werkstoff an.

Der Überquerungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen liegt auf der kreuzungsabgewandten, der für Rollstuhl- und Rollatornutzer auf der kreuzungszugewandten Seite, siehe Bild 3.

folgende Elemente auf:

- Einen Bord mit einer Bordhöhe von mindestens 6cm für blinde und sehbehinderte Menschen. Dieser Bord muss eindeutig auffindbar sowie einschließlich der Übergangsbereiche zum angrenzenden abgesenkten Bord visuell kontrastierend zur Fahrbahn ausgebildet sein. Die eindeutige Auffindbarkeit des Bordes für blinde und sehbehinderte Menschen ist bei einer Kombination von Auffindestreifen und Richtungsfeld nach DIN32984 sichergestellt.

- Einen auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bord für Menschen im Rollstuhl und Rollatornutzende (Nullabsenkung). Dieser Bereich sollte eine Breite von 1,80m haben, um Begegnung zu ermöglichen. Er muss mit einem Sperrfeld nach DIN32984, einschließlich der angrenzenden Verzierungen bis zu einer Bordhöhe von 3cm, gesichert werden.

ANMERKUNG Zu Neigungsverhältnissen zwischen Fahrbahn und Gehweg siehe 4.3. Der Überquerungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen liegt auf der kreuzungsabgewandten, der für Menschen im Rollstuhl und Rollatornutzende auf der kreuzungszugewandten Seite, siehe Bild3.