



**i - 5 - B**

**i - 5 - B**

**i**nformation + **B**eratung  
**B**arrierefreies **B**auen  
**B**üro **B**erlin

Dipl.-Ing. (arch)  
**Klaus-D. Wüstermann**  
Sponholzstr. 28-29  
D-12159 Berlin

TEL: (\*\*49) (30) 85 40 95 60

mobil: 0151 14 10 98 02

E-Mail: [i5B@mac.com](mailto:i5B@mac.com)

Internet: <http://idisk.mac.com/i5b-Public>

**Info-Schrift B-122**

Stand: 2009-03-19

## **Barrierefreies Bauen**

*Klaus-Dieter Wüstermann*

# **Anforderungen blinder und sehbehinderter Menschen an den gestalteten Verkehrsraum**

## **Grundbedingungen**

Nach unserer Verfassung, dem Grundgesetz (GG) der Bundesrepublik Deutschland, sind alle Menschen gleichberechtigt. In Artikel 3 wird durch die Formulierung „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“ die Diskriminierung behinderter Menschen verboten. Als Grundrecht ist Artikel 3 nicht relativierbar. Viele Einzelheiten sind im Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BGG) geregelt. Das Wesentliche ist der Begriff „Teilhabe“. Voraussetzung für Teilhabe am öffentlichen, am gesellschaftlichen Leben ist die selbstbestimmte Mobilität. Auch blinde Menschen und solche mit Seheinschränkungen haben Anspruch darauf, sich selbst zu verwirklichen. Teilhabe und Mobilität sind daher als Schlüsselworte zu verstehen, wobei eine selbstbestimmte, weitestgehend uneingeschränkte Mobilität Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist. Dazu muss der betroffene Einzelne ebenso beitragen wie die Gesellschaft. Vor allem aber sind die Personen gefordert, die von Berufs wegen den öffentlichen Verkehrsraum als Auftraggeber und Planer gestalten.

## **Verkehrsraum und Straßenverkehr.**

Wir können den blinden und den sehbehinderten Menschen als selbstständigen Auto-Motorrad-, Roller- und Radfahrer ausschließen – der blinde oder sehbehinderte Mensch ist als Fußgänger unterwegs. Alle Fußgänger aber sind – natürlicherweise – die schwächsten und am meisten gefährdeten Teilnehmer am Straßenverkehr. Ihnen muss daher der besondere Schutz gelten, ihren Bedürfnissen hat daher der Gesetz- und Verordnungsgeber, die meist kommunalen Auftraggeber und deren Planer besondere Aufmerksamkeit und Sorgfalt zuzuwenden.

## Anforderungen an Gehwege

- Gehwege müssen vom Bereich für den rollenden Verkehr (Fahrbahnen, Radwege) deutlich optisch und taktil getrennt sein. Geh- und Radwege nebeneinander in einer Ebene haben für Fußgänger ein hohes Gefährdungspotential, vor allem durch die sehr unterschiedliche Geschwindigkeit und das von der Gewerkschaft der Polizei (GdP) gerade kürzlich erst beklagte regelwidrige Verhalten der Radfahrer und deren immer rücksichtsloser werdendes Undiszipliniertheit.  
(Zitat siehe Info-Schrift B-121 auf der Internetseite (Eingabe ohne „www“) [idisk.mac.com/i5b-Public](http://idisk.mac.com/i5b-Public)).

Weiterführend beschäftigt sich die Info-Schrift B-119 mit dem Thema „Geh- und Radwege nebeneinander in einer Ebene“ und zeigt bewährte Lösungen auf.

- Genügend hohe Bordsteine trennen gut erkennbar die Gehwege für die Fußgänger von den Fahrbahnen; wegen gleicher bzw. ähnlicher Geschwindigkeit zählen auch Menschen in Rollstühlen zu Benutzern der Gehwege. Kinder müssen bzw. dürfen jedoch bis zu einem bestimmten Alter Gehwege mit dem Roller oder Fahrrad befahren.
- Gehwege müssen in sich strukturiert sein, um den Verlauf mit dem Langstock und den Füßen gut tasten zu können., bzw. mit dem Restsehvermögen den optischen Kontrast wahrnehmen zu können. Sehr bewährt hat sich das in Ostdeutschland weit verbreitete „Berliner Modell“, das im Land Berlin durch Rechtsverordnung (die „AV Geh- und Radwege“) verbindlich vorgeschrieben ist. In anderen ostdeutschen Ländern ist es aber ebenfalls sehr verbreitet. Zwischen Grundstücksgrenze (z.B. Gebäudefront, Vorgartenmauer usw.) und Bordstein als Abgrenzung zur Fahrbahn besteht der Gehweg aus dem Oberstreifen, der Gehbahn und dem Unterstreifen. Ober- und Unterstreifen bestehen aus einem fugenreichen, groberen Kleinpflaster, die eigentliche Gehbahn aus einem fugenarmen Belag aus glatten großformatigen Platten. Die Gehbahn ist von allen Hindernissen frei zu halten. Im Ober- und im Unterstreifen dürfen dagegen Hindernisse vorhanden sein, z.B. Straßenbäume, Lichtmasten und Masten für Verkehrssignalanlagen und Verkehrszeichen, abgestellte Fahrräder und Motorroller, Bautoiletten, Einbauen von Post und Telekom usw. Gerade letztere dürfen nicht überhängende Teile haben, die in den Unterstreifen oder sogar die Gehbahn hineinragen und vom Blindenlangstock nicht rechtzeitig erfasst werden können. Die Info-Schrift B-117 „Barrierefreie Gehwege“ beschäftigt sich ausführlich und mit zahlreichen Bildbeispielen mit diesem Thema – siehe [idisk.mac.com/i5b-Public](http://idisk.mac.com/i5b-Public).

**Poller** dürfen in Gehwegen nicht angeordnet werden. Wenn sie – z.B. an Straßenrändern von Einmündungen oder Kreuzungen oder Einfahrt-begleitend – trotzdem in den Gehwegen positioniert werden sollen, so dürfen sie nur im Ober- und im Unterstreifen angeordnet werden – die Gehbahn ist unbedingt frei zu halten (siehe AV Geh- und Radwege).

- Gehwege müssen an Straßeneinmündungen und Kreuzungen gesicherte Übergänge haben. Aufmerksamkeitsfelder in Gehrichtung vor dem Bordsteinen sowie die Bordsteinhöhe sollen den blinden oder sehbehinderten Fußgänger davor schützen, unbeabsichtigt auf die Straße, bzw. die Fahrbahnen zu gelangen. Diese speziellen Aufmerksamkeitsfelder dürfen keine Richtungs-neutrale Oberflächenstruktur wie Noppen oder „Tafelberge“ haben. Ihre Oberfläche muss – in grober Profilierung – die Richtung anzeigen, in der der Übergang (Furt oder Zebrastreifen) verläuft.

### **Die „3-cm-Regel“**

Im Rahmen der Normung zu DIN 18024-1 haben sich die beteiligten Interessengruppen bereits vor weit mehr als 10 Jahren auch für eine Bordsteinhöhe an dieser Stelle von 3 cm entschieden. Dieses Maß reicht gerade noch aus, damit die Bordsteinkante als Stelle des Übergangs Gehweg/Straße einerseits mit dem Blindenlangstock noch erkannt werden kann, andererseits vom Rollstuhlfahrer als Höhendifferenz noch überwunden werden kann. Dabei darf der Radius der Ausrundung der Bordsteinkante nicht zu groß gewählt werden. 20 mm Ausrundung sind akzeptabel, 50 mm Ausrundung gelten als zwar bequemer berollbar, sind aber mit dem Langstock nicht mehr sicher zu ertasten, zumal man in der Rinne am Straßenrand meist Verschmutzungen antrifft, welche die vorgesehene Höhendifferenz von 3 cm verringern

- Die Höhe des Bordsteins über der Straße hat noch eine andere wichtige Bedeutung: die sich ergebende Rinne dient dem Blindenführhund als Orientierung. Er hat in seinem Spezialtraining gelernt, genau dort anzuhalten und wartet auf einen Befehl von seinem „Herrchen“. Das Einebnen dieser Höhendifferenz, die so genannte „Nullabsenkung“, führt für Langstockgänger und blinde Menschen mit Führhund dazu, dass sie nicht mehr erkennen können, wo der relativ sichere Gehweg endet und die gefährliche Fahrbahn beginnt, die an dieser Stelle gequert werden soll. Die bei Straßenplanern und Rollstuhlfahrern leider sehr beliebte Nullabsenkung orientiert sich ausschließlich an den Interessen rollender und gehbehinderter Menschen und lässt Blinde und Sehbehinderter außer Betracht. Die in der Norm DIN 18024-1 festgelegte 3-cm-Regel wird daher auch als notwendiger Kompromiss angesehen.

Die Betonwerksteinindustrie hat jedoch für solche Übergänge besondere Lösungen erarbeitet, die von den Verbänden blinder und sehbehinderter Menschen unterschiedlich bewertet werden. Diese Lösungen trennen die Stelle der Übergangs in eine ohne jede Stufe für alle rollenden Menschen und in eine mit deutlich tastbarem Höhenunterschied für blinde und sehbehinderte Menschen. Empfohlen wird die Lösung der Firma Profilbeton (siehe [www.profilbeton.de](http://www.profilbeton.de)), das „Kasseler Querungsbord“. (siehe dazu [idisk.mac.com/i5b-Public](http://idisk.mac.com/i5b-Public), dort „Vorschlag Übergang Gehweg – Fahrbahn“)

- Gehwege müssen an Bushaltestellen oder anderen Haltestellen öffentlicher

Verkehrsmittel und sollten auch bei Taxiständen quer über den Gehweg verlaufende Auffangstreifen aus Bodenindikatoren mit Richtungs-leitender Oberflächenstruktur haben, die zum Mast der Haltestelle führen.

- An Straßenübergängen für Fußgänger bei hohem Verkehrsaufkommen sind Verkehrssignalanlagen (SVA) mit vollständigen akustischen und taktilen Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen nach DIN 32981 anzuordnen und auch ständig in Betrieb zu halten und sorgfältig zu warten. Die Info-Schrift T-113 von der Internetseite [idisk.mac.com/i5b-Public](http://idisk.mac.com/i5b-Public) informiert, auch mit zahlreichen Bildbeispielen und Hinweisen auf weiterführende Literatur..
- Breite Straßen, z.B. vier- oder mehrspurige Straßen mit je zwei oder mehr Richtungsfahrbahnen müssen Mittelinseln erhalten, die als Ruhe- und Sicherheitsflächen Fußgängern Schutz bieten. Es ist geradezu aberwitzig, dass eine nach langen Forderungen der Anwohner endlich für rund 120.000 Euro angelegte Mittel- und Schutzinsel in Potsdam-Babelsberg nun dem dortigen shared-space-Projekt zum Opfer fallen soll!

## Shared space

Verkehrssysteme, die als Mischverkehrsflächen zur gleichzeitigen und gleichberechtigten Nutzung durch **alle** Verkehrsteilnehmer – motorisierter Verkehr, Radfahrer, Fußgänger, Rollstuhlfahrer usw. - den Blickkontakt zwischen allen Verkehrsteilnehmer als Voraussetzung der Selbstorganisation bedingen, wie die Projekte zu shared space, sind nicht Verfassungs-konform und dürfen daher nicht gebaut werden. Sie verstoßen gegen Artikel 3 des Grundgesetzes

**„Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden!“.**

Der Blickkontakt ist blinden Menschen völlig unmöglich und bei den meisten Sehbehinderten so gut wie unmöglich. Der für das Funktionieren von shared space notwendige Blickkontakt ist auch nicht durch andere Maßnahmen, z.B. Blindenleitsysteme, zu ersetzen.

Ausführlich beschäftigen sich die beiden Info-Schriften B-120 „Shared space in Bohmte“ und B-121 „Shared space in Berlin und Brandenburg“ mit dem Thema, siehe [idisk.mac.com/i5b-Public](http://idisk.mac.com/i5b-Public).

Die gleichzeitige und nur scheinbar gleichberechtigte Nutzung durch Verkehrsteilnehmer sehr unterschiedlicher Geschwindigkeiten, die als Fußgänger völlig ungeschützt, als Kraftfahrer dagegen sehr gut geschützt in ihren Autos sitzend die gleiche Fläche benutzen sollen, ist unmöglich. Die Propagandisten von shared space setzen einen neuen Menschentyp voraus, der auch ohne Verkehrszeichen, Verkehrssignalanlagen und Regeln sich rücksichtsvoll und defensiv verhält. Das ist gegenwärtig ein irreales Bild, wie die tägliche Teilnahme am Straßenverkehr belegt. Die Shared-space-Befürworter glauben dennoch sehr optimistisch daran, dass die umgestalteten Flächen schon diesen neuen Gutmenschen hervorbringen werden, sie glauben an den **neuen** Autofahrer ! Bei so viel Naivität kann man als Realist nur den Kopf schütteln.

## **Sharerd space Planungen strafbar!**

Die Planung von shared space kann man daher auch als vorsätzliche Straßenverkehrsgefährdung bezeichnen – und das ist doch wohl ein Straftatbestand!

Die waghalsige Vermutung der Protagonisten und Monderman-Epigonen gründet in der Annahme, dass die in shared space sich selbst organisierenden Verkehre schon zu geringeren Unfallzahlen führen werden. Das aber ist derzeit noch unbewiesen, wenn man strenge wissenschaftliche Kriterien der Langzeitbeobachtung, Verkehrszählung, Unfallstatistik und Auswertung anlegt, so der Verkehrsingenieur Dipl.-Ing. Werner Köppel, siehe Internetseite

[www.hs-owl.de/fb3/fileadmin/stephan\\_rainer/2008-03-12\\_VSVI/04DL\\_B-GDV\\_Shared.Space.Verkehrssicherheit.pdf](http://www.hs-owl.de/fb3/fileadmin/stephan_rainer/2008-03-12_VSVI/04DL_B-GDV_Shared.Space.Verkehrssicherheit.pdf)

(wörtliche Zitate daraus in B-121).

So lange z.B., die in Bohmte umgestaltete Straßenfläche für die Benutzer neu ist, fahren Autofahrer logischerweise langsamer und vorsichtiger, der sie leitenden und orientierenden Verkehrszeichen beraubt. Das geschieht aus Unsicherheit – nicht aber wirklich aus Einsicht in die Notwendigkeit eines zu ändernden Verhaltens. Wenn erst die fast täglich dort anzutreffenden auffälligen Besuchergruppen und Fernsehteams nicht mehr „*hier ist etwas Besonderes*“ signalisieren, wird auch wieder schneller und rücksichtsloser gefahren werden – was erfahrungsgemäß auch wieder zu einem Ansteigen der Unfallzahlen führen wird.

Es ist interessant, dass in einem kritiklosen Jubel-Video im Internet

<http://video.aol.com/video-detail/shared-space-bohmte/4166496988>

minutenlang nur Autos zu sehen sind – Kinder und betagte Fußgänger, Menschen mit Einschränkungen sensorischer, kognitiver oder motorischer Fähigkeiten, Radler und Roller kommen gar nicht vor. Auch Blinde und Sehbehinderte scheint es in Bohmte überhaupt

nicht zu geben oder sie sind aus Angst gleich zu Hause geblieben! Oder schon aus Bohnte weg gezogen!!

Ohne Ironie gesagt: Nach den Grundsätzen von shared space umgestaltete Straßenräume, wenn sie gegen alle vernünftigen Argumente einer verquasten Ideologie folgend dennoch durchgesetzt werden sollten, werden für sehr viele Menschen zu „No-go-areas“, die gemieden werden, weil sie gerade für Fußgänger keine Sicherheit mehr bieten.

## **Wissenschaftliche Untersuchungen**

Gebaute und verwirklichte shared space Projekte aus den Niederlanden wurden bereits durch die Bergische Universität Wuppertal untersucht. Eine Arbeit mit dem Titel: „Sinn und Unsinn von Shared Space“ ist zu finden auf der Seite:

[www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Artikel%20Shared%20Space\\_Rev.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Artikel%20Shared%20Space_Rev.pdf)

### Zusammenfassung

Shared Space ist eine EU-weite Gestaltungsphilosophie für innerstädtische Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen, die allerdings nicht neu und im deutschen Regelwerk durchaus schon lange verankert ist. Bereits umgesetzte Shared Space-Projekte haben ihren Erfolg in der städtebaulichen Aufwertung sensibler Straßenräume und Platzbereiche. Sie setzen auf gegenseitige Verständigung der Verkehrsteilnehmer bei möglichst weitgehendem Verzicht auf Verkehrsregeln, Lichtsignalanlagen und Beschilderung. In untersuchten Fallbeispielräumen konnte generell eine verbesserte Verkehrssicherheit erreicht werden. Andererseits sind Konflikte zu verzeichnen, die auf Einsatzgrenzen und Voraussetzungen hindeuten. Diese werden in dem vorliegenden Beitrag umfassend erörtert. (vorstehende Zusammenfassung stammt von den Verfassern der Studie).

Liest man sich diese hochinteressante Arbeit aber einmal genau durch, wird man feststellen müssen, dass die Situation von Fußgängern meiner Meinung nach nicht ausreichend untersucht wurde. Auch diese Autoren gehen für das Funktionieren von shared space davon aus, dass sich die Verkehrsteilnehmer im Bereich shared space einvernehmlich über ihr Verhalten verständigen müssen, dass die Verkehre wegen der abgeschafften Vorschriften, Verkehrssignalanlagen, Beschilderungen und anderer fester Regularien selbst organisieren und regulieren müssen. Das aber ist, wie eingeräumt wird, nur durch Blickkontakt und gegebenenfalls Gesten möglich.

Insofern haben – bei aller anzunehmenden Seriosität der Studie - die Autoren blinde und sehbehinderte fußläufige Verkehrsteilnehmer nur wenig in Betracht gezogen. Ich habe in dem ganzen langen Beitrag kaum etwas über Blinde und Sehbehinderte gefunden – sie existieren offenbar kaum. Es wird auf Befragungen hingewiesen, dass gerade diese Gruppe sehr unzufrieden mit den Ergebnissen der Umgestaltungen ist und dass an mehreren Stellen aufgrund von Beschwerden nachträglich Leitlinien und Aufmerksamkeitsfelder eingebaut wurden. Dadurch soll die taktile Orientierung verbessert worden sein. Kritisiert wird aber auch die gleichmäßige kontrastarme Pflasterung. Das Grundproblem - der nicht mögliche Blickkontakt – wird einfach ausgeklammert, obgleich er als Voraussetzung ausdrücklich genannt wird.

## **Fazit**

Wegen der Unmöglichkeit für blinde und stark sehbehinderte Menschen, den geforderten Blickkontakt als Voraussetzung für die Selbstorganisation des Verkehrs in shared space aufzunehmen, und wegen der dadurch folgenden Verletzung von Artikel 3 unserer Verfassung, dürfen solche Mischverkehrsflächen nicht gebaut werden.

Es bleibt weiterhin ein zwingendes Gebot, die sehr unterschiedlichen Verkehre der Fußgänger, der Radfahrer und der Autos zu trennen. Gesicherte Übergänge sind herzustellen, Verkehrssignalanlagen mit akustischen und taktilen Zusatzeinrichtungen sind an möglichst vielen Stellen als gesicherte Übergänge anzuordnen (siehe Info-Schrift T-113 „Blindenampeln“).

Die für die shared space Planungen und den Bau solcher Mischverkehrsflächen vorgesehenen Mittel sind sinnvoller an anderer Stelle im Straßenverkehr zu verwenden. Planung und Bau von shared space stellen eine gewaltige und sinnlose Verschwendung öffentlicher Mittel dar. Auch die lediglich als Versuche und Testbeispiele derzeit geplanten Projekte werden nur das Scheitern dieser Idee beweisen sowie blinde und sehbehinderte Menschen zwingen, diese Flächen zu meiden.

K.-D. Wüstermann  
Berlin, im März 2009

i-5-B  
information und Beratung  
Barrierefreies Bauen  
Büro Berlin  
Leiter: Dipl.-Ing. (arch) Klaus-Dieter Wüstermann