

Verkehrsbeobachtung in Dresden -

unter der Fragestellung:

Wären an Querungsstellen mit hohem Fußgängeraufkommen
„Getrennte Querungsstellen“ mit differenzierten Bordhöhen
undiskutabel – denkbar – oder sinnvoll?

Ort: Dresden, Fußgängerfurt der Prager Straße über die Waisenhausstraße
Zeit: 31.03.09, 14:30 bis 16:00 Uhr

Die Querungsstelle

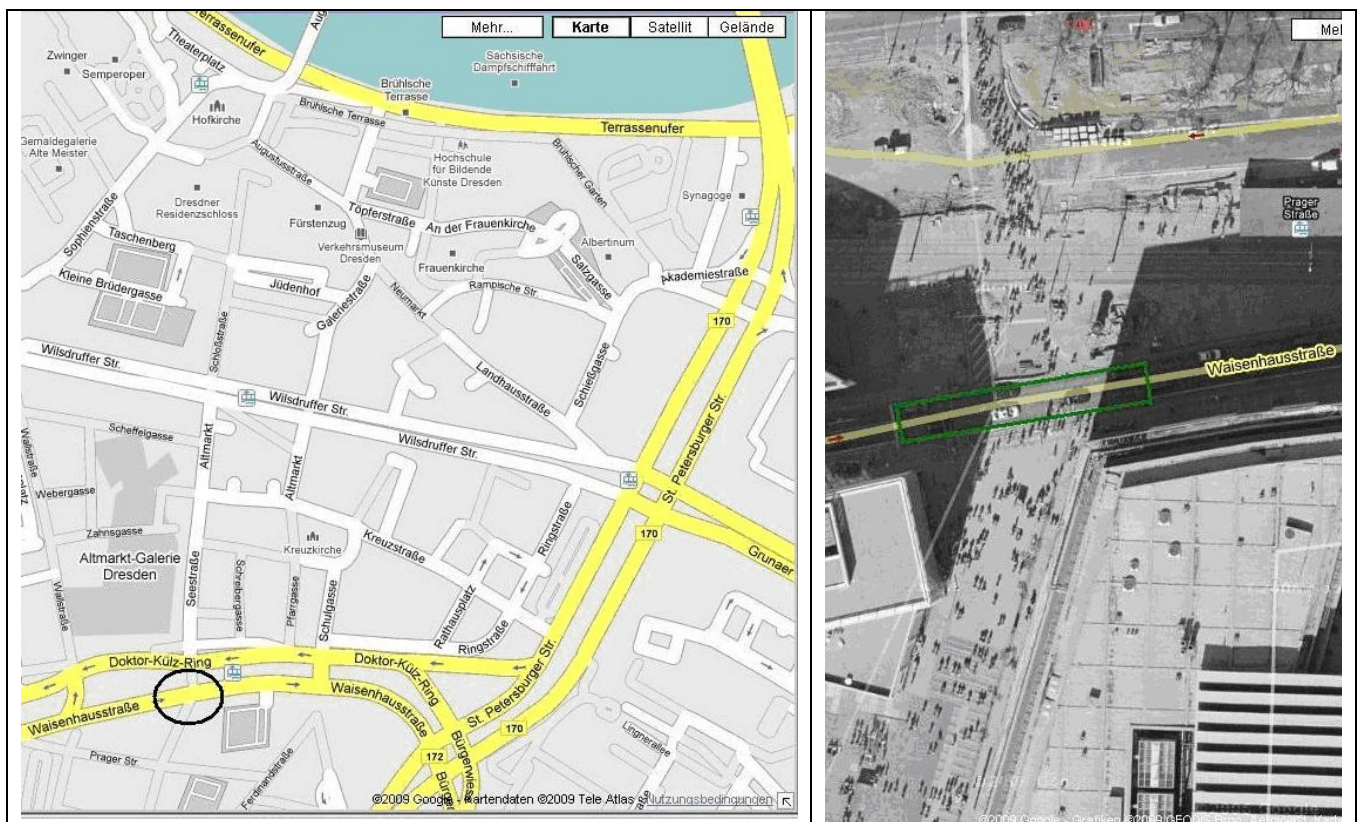


Abb. 1: a) Die beobachtete Querungsstelle liegt am südlichen Rand der Altstadt von Dresden (schwarzer Kreis).

b) Wie die Satellitenaufnahme erkennen lässt, queren an der langgezogenen Furt (grün eingezeichnetes Rechteck) mächtige Fußgängerströme die verkehrsreiche Straße.

Um die Dresdener Altstadt führt eine viel befahrene Ringstraße, die im Süden großenteils (auch an der Querungsstelle – siehe schwarzer Kreis) in zwei Trassen verläuft, die sogar unterschiedliche Namen haben und die durch eine breite Mittelinsel voneinander getrennt sind. Die Querspange Prager Straße – Seestraße – Altmarkt – Schlosstraße ist eine viel begangene Fußgängerzone.

Auf der zweispurigen Waisenhausstraße wird sehr schnell gefahren. Die darüber führende Querungsstelle ist sorgfältig gestaltet. So wird z. B. der Radverkehr auf Radfahrstreifen auf der Straße geführt, die vor der Fußgängerampel unterbrochen sind. Die Furt, die eine Länge von ca. 20 m aufweist, (siehe grüne Umrahmung), wird mit Hilfe dreier nebeneinander stehender Fußgängerlichtsignalmasten gesteuert.



Abb. 2 a): Der zahlenmäßig starke und schnelle Fahrzeugverkehr ...
b) ... wird von einem ebenfalls starken Fußgängerverkehr gekreuzt.

Die Ampelphasen dauerten im Durchschnitt eine Minute (15 sec. Fußgängergrün, ca. 45 sec. Fußgängerrot). Pro Grünphase querten minimal 30 Personen (dies war noch abzählbar); maximal (geschätzt) ca. 200. Im Durchschnitt ist von 50 bis 100 Personen auszugehen. Dies bedeutet bei 90 Minuten Beobachtungszeit 4500 bis 9000 querende Personen. Darunter waren 14 Rollstuhlnutzer (8 Schieberollstühle, 2 E-Rollstühle sowie 4 Selbstfahrer-Handrollstühle) und ein Rollator. Damit kommt ein Rollstuhl- bzw. Rollatornutzer auf 300 bis 600 Querende – was größenordnungsmäßig der Verkehrsbeobachtung in Kassel vom 22.04.08 entspricht (3 Rollatornutzer auf 1000 Querende, d. h. 1 Rollatornutzer auf 333 Querende).



Abb. 3: Die Querungsstelle ist weitgehend barrierefrei gestaltet:
a) optimal konzipierte Radfahrstreifen, die vor der Querungsstelle enden;
b) eine korrekte, mit geringer Toleranz erbaute Bordsteinkante von ca. 3 cm Höhe;



3 c) Taktile und ... d) akustische Blindenzusatzgeräte;
e) Leitstreifen, die allerdings nur auf der Mittelinsel vorhanden sind und dort zu einem Ampelmast führen

Dass – wie in Kassel - wieder kein blinder Mensch mit Langstock unter den Fußgängern beobachtet wurde, könnte Zufall aufgrund der noch zu kurzen Beobachtungszeit sein. Möglich wäre aber auch, dass diese wichtige Fußgängerbeziehung nur für überdurchschnittlich mobile blinde Menschen zu bewältigen ist, weil sich an die Querungsstelle große, völlig eingeebnete Bereiche ohne ein gut ertastbares Blindenleitsystem anschließen.



Abb. 4: Die Tradition der Fußgängerzonen, die bis in die 70er Jahre des letzten Jahrhunderts zurückreicht, sieht große, ebene Flächen vor, die in optimaler Weise rollstuhlgerecht sind. Dass zur umfassenden Barrierefreiheit derartiger Flächen auch ein gut mit dem Blindenstock ertastbares sowie optisch kontrastreiches Leitsystem gehört, ist noch zu wenig bewusst.

Die beiden Kanten waren recht konstant 3 cm hoch (an einer besonders niedrigen Stelle maß ich 2 cm, an einer besonders hohen 4 cm). Bei allen 15 Rollstuhl- und Rollatornutzern war zu beobachten, dass sie diese Kanten ohne größere Mühe bewältigten. 10 davon konnte ich interviewen. Acht Befragte meinten, die Kante störe nicht; zwei davon fanden sogar, die von mir zur Diskussion gestellte Rampe sei überflüssig („Ich würde keinen Meter Umweg in Kauf nehmen!“). Nur zwei beklagten sich, sogar recht heftig, über die vorhandenen Kanten. Die 90 cm Breite, die ich mit meinem Muster vor ihren Rollstuhl bzw. Rollator legte, empfanden alle als ausreichend breit, einige Male mit Formulierungen wie „voll ausreichend“ oder „mehr als genug“.



Abb. 5: Die beiden roten Streifen demonstrieren die Breite einer genau 90 cm breiten Nullabsenkung. Bei der vorgeschlagenen seitlichen Verziehung von 30 cm Breite auf 3 cm Bordhöhe wäre der Bord am Beginn der Holzleisten (110 cm Breite) 1 cm hoch, am Ende der Holzleisten (120 cm Breite) 1,5 cm hoch.

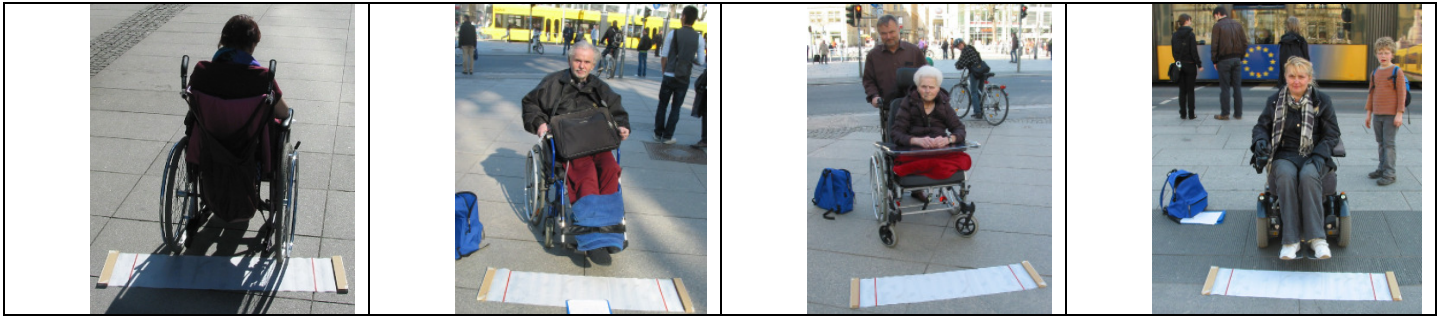


Abb. 6: Eine Nullabsenkung von 90 cm sei „voll ausreichend“ oder sogar „mehr als genug“, stellten die befragten Rollstuhlnutzer übereinstimmend fest:
a) Rollstuhl mit Greifreifenantrieb von hinten, b) von vorn; c) Schieberollstuhl;
d) E-Rollstuhl

Diese Verkehrsbeobachtung in Dresden hat deutlich gemacht, dass nicht alle Rollstuhl- und Rollatornutzer auf eine Nullabsenkung angewiesen sind. Es wäre jedoch falsch, aus den wenigen Beobachtungen auf die Gesamtheit zu schließen („Nur 2 von 10 Rollstuhl- und Rollatornutzern, also nur 20 % benötigen ...“). Im Gegenteil: Es muss davon ausgegangen werden, dass die hier beim Queren Beobachteten zur Gruppe der überdurchschnittlich mobilen Rollstuhl- und Rollatornutzer gehören. Und es kann vermutet werden, dass eine größere Zahl körperbehinderter Menschen sich deshalb nicht auf die Straße wagt, weil 3-cm-Kanten für sie nicht zu bewältigen sind oder beim „Darüberhoppeln“ zu große Schmerzen verursachen. In Kassel z. B. wurden fünf Rollatornutzer beobachtet, als sie über Querungsstellen gingen, an denen speziell für sie eingerichtete kantenlose Rampen gebaut worden waren. Dass zwei davon sie nicht nutzten, bedeutet umgekehrt, dass drei, also mehr als die Hälfte dieser kleinen Zahl, die realisierte Rampe gerne annahmen und dazu Umwege in Kauf nahmen. Auch hier kann davon ausgegangen werden, dass diese Lösung dann von mehr und auch von neuen Nutzern als Erleichterung erkannt und befahren würde, wenn sie zum Standard würde; dass auch weitere körperbehinderte Menschen sich in den öffentlichen Bereich wagen würden, die dies bei den gegenwärtigen baulichen Gegebenheiten unserer Straßenräume nicht können.



Abb. 7: An Getrennten Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe in Kassel wurden fünf querende Rollatornutzer beobachtet. Zwar gingen zwei davon direkt neben der Nullabsenkung über die 3-cm-Kante, drei davon (d. h. die Mehrheit) nutzten jedoch offensichtlich gerne die Kantenlosigkeit des „Rollbords“.
(7 a: Bebelplatz;
7 b: Fünfensterstraße beim Rathaus)
(Alle Fotos: D. Böhringer)

Eindringlich gezeigt haben aber die Befragungen in Dresden, dass 90 cm breite Rampen voll ausreichen. Bei extremer Breite einer Querungsstelle mit mehreren

Lichtsignalmasten – wie in Dresden – könnten beidseitig Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe gebaut werden. Die beiden Rampen dürften dabei – mit Rücksicht auf blinde und sehbehinderte Menschen – keinesfalls zu einer doppelt breiten Rampe zusammengefasst werden. 90 cm als Nullabsenkung sollten nicht überschritten werden! Spätestens nach einigen Jahren, wenn die Bodenindikatoren der dahinter anzuordnenden „Sperrfelder“ aus quer verlaufenden Rippen Abnutzungsspuren zeigen und wenn vielleicht noch Verunreinigungen durch Herbstlaub oder Streusplitt hinzukommen, sind diese Bodenindikatoren nicht mehr optimal, u. U. sehr schlecht ertastbar. Breitere Lücken in den Bordsteinkanten würden dann zwangsläufig zu einer unkalkulierbaren Gefahr für blinde Menschen.

Zwei Lösungen bieten sich für derart breite Querungsstellen wie in Dresden an:

1. Zwei 90 cm breite Rampen („Nullabsenkungen“) werden gebaut, der Rest der Querungsstelle wird auf eine Bordhöhe von 6 cm angehoben. Der deutliche Niveauunterschied der Bordsteinkante würde einerseits die für blinde Menschen sicherste und damit optimale Lösung darstellen und gleichzeitig der großen Masse der Fußgänger ein Stück erhöhter Sicherheit bringen: Der vorbeirauschende Fahrzeugverkehr würde davon abgehalten, Gehbereiche zum Ausweichen zu missbrauchen (eine Untugend, die vor allem bei abgesenkten Ausrundungen immer wieder beobachtet werden muss: Hier werden nicht selten „die Kurven geschnitten“). Vor allem aber wäre diese auffällige Kante ein eindeutiges Signal: „oben = Sicherheit, unten = Gefahr“; ein Signal, das insbesondere auch für kleine Kinder und verunsicherte, z. B. betagte Menschen von Wichtigkeit ist.
2. Sollte Lösung 1 nicht durchsetzbar sein, wäre folgende Kompromiss-Idee denkbar: Die Kante behält in der Regel einen Bordstein von drei Zentimeter Höhe. Neben den Lichtsignalanlagen wären dann spezielle blinden- und sehbehindertengerechte, 90 cm breite Querungsstelle mit einer Bordhöhe von 6 cm sowie 90 cm breite Rampen mit Nullabsenkung gestaltet.

In ähnlicher Weise könnte bei einer etwa 6 m breiten Furt die eine Hälfte neben dem Ampelmast auf 6 cm, die andere Hälfte auf 3 cm gestaltet werden, wobei hier die 90 cm breite Nullabsenkung zu integrieren wäre. Ähnlich gliedern ließe sich ein entsprechend breiter Fußgängerüberweg (Zebrastreifen), wobei die beiden speziellen Querungsstellen an die Außenkanten zu verlegen wären.

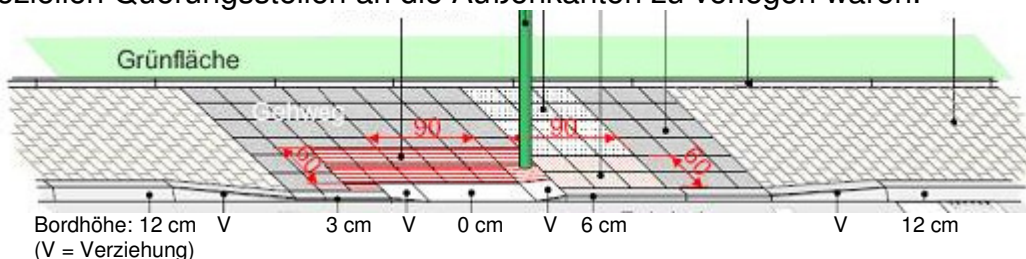


Abb. 8: Doppelquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe bei normaler Breite der Furt. Bei besonders breiten Querungsstellen wären u. U. zwei Nullabsenkungen auf beiden Seiten der Querungsstelle sinnvoll. (Skizze: D. Böhringer, W. Mühr)

Auf diese Weise müssten sich die - z. T extrem unterschiedlichen - Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen an Querungsstellen in optimaler Weise erfüllen lassen.

Dipl. Päd. Dietmar Böhringer, Beauftragter für barrierefreies Gestalten des Verbandes für Blinden- und Sehbehindertenpädagogik (VBS); Riegeläckerstr. 8, 71229 Leonberg, Tel: 07152/616084; mobil: 0162/9095142 dietmar.boehringer@boehri.de