

Es gibt keine Behinderung oder Gefährdung durch „Getrennte Querungsstellen“!

Beobachtungen der Fußgängerströme an einer „Getrennten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe“ (*)

Seit einigen Jahren werden zwei verschiedene Gestaltungen von barrierefreien Übergängen vom Gehweg auf die Straße und umgekehrt diskutiert:

- die „Getrennte Querungsstelle“, bei der Rollstuhl- und Rollatornutzer eine auf Straßenniveau abgesenkte, relativ schmale Rampe angeboten bekommen und blinde Menschen über ein Leitsystem aus Bodenindikatoren zu einer deutlich ertastbaren Bordsteinkante geführt werden - und
- die „Kombiquerung“, bei der die ganze Breite einer Fußgängerfurt bzw. eines Fußgängerüberwegs auf Straßenniveau abgesenkt ist und blinde Menschen über ein Leitsystem in diese „Nullabsenkung“ hineingeführt werden.

Der „Gemeinsame Fachausschuss Umwelt und Verkehr (GFUV)“ der Blinden- und Sehbehindertenorganisationen Deutschlands beschäftigt sich schon immer mit der Gestaltung von Querungsstellen, besonders intensiv seit 2005. So wurden in diesem und dem folgenden Jahr drei Exkursionen zu gebauten Beispielen von „Kombiquerungen“ durchgeführt, an denen jeweils blinde Menschen sowie Mobilitätslehrerinnen und -lehrer teilnahmen¹. Ende 2006 konnte auf einem Betriebsgelände in Borken bei Kassel eine Musterstrecke nach unseren Vorgaben gestaltet werden - dank des Entgegenkommens und des Engagements der Firma. Hier wurden nebeneinander sowohl „Kombi-“ als auch „Getrennte Querungsstellen“ eingebaut, die in einem aufwändigen Verfahren getestet wurden. Die Mehrzahl der blinden Testpersonen entschied sich für „Getrennte Querungsstellen“ und lehnte „Kombiquerungen“ ab - zum Teil mit der Bemerkung „zu gefährlich“ oder: „Ich möchte keinesfalls durch Leitstreifen in eine Nullabsenkung hineingeführt werden“. Die Tests wurden sorgfältig dokumentiert; die Ergebnisse sind seit 2007 im Internet nachzulesen². Aufgrund dieser und ähnlicher Erfahrungen³ wird von Seiten der Blindenorganisationen die Kombiquerung abgelehnt und die Getrennte Querungsstelle empfohlen.

Dies wird von bestimmten Kreisen nicht akzeptiert. Sie lehnen „Getrennte Querungsstellen“ ab, u. a. mit den Behauptungen,

- dass der Verkehrsfluss auf Gehwegen sowie insbesondere im Furtbereich während der Fahrbahnquerung behindert werde⁴
- dass „Getrennte Querungsstellen“ „hohe Risiken für die Verkehrssicherheit“ darstellten⁵,
- dass sie höhere Baukosten verursachten als „Kombiquerungsstellen“⁶,
- und dass zu befürchten sei, dass „Eltern mit Kinderwagen auf der Fahrbahn verbleiben müssen, weil der schmale abgesenkte Bereich gerade von anderen Verkehrsteilnehmern blockiert wird.“⁷

Um nachzuprüfen, ob diese Behauptungen zutreffen, wurden am 22.04.08 auf der Rathauskreuzung Kassel vier Stunden lang die Fußgängerströme beobachtet, davon zwei Stunden lang mit Stoppuhr und Strichliste und zwei Stunden lang mit dem Fotoapparat. Auf der Strichliste registriert wurden 505 Passanten, so dass insgesamt ca. 1000 querende Personen beobachtet wurden. Dabei zeigte sich das im Folgenden Beschriebene:



1 = Rollbord: Schiefe Ebene, die kantenlos vom Straßenniveau auf das 3 cm höher gelegene Gehwegniveau führt
2 = Verziehung, deren Kante auf der Straßenseite von 0 auf 3 cm hoch führt, auf der Gehwegseite auf 3 cm Höhe verbleibt

Abb. 1: Stets verteilen sich die Passanten gleichmäßig über die ganze Breite der Furt. (Bild: Eine Dame hat offensichtlich die Straße über den „Rollbord“ (1) betreten, eine weitere über die „Verziehung“ (2), die restlichen über die Bordsteinkante.). Dabei war unschwer zu erkennen, dass die kantenlosen Rollborde keine besondere Anziehungskraft auf nichtbehinderte Fußgänger ausübten, sondern dass diese nur zufällig über die Rollborde gingen: Verließen sie z. B. den Gehweg auf der einen Straßenseite über den Rollbord, gingen sie auf der anderen Straßenseite in aller Regel entweder links oder rechts am Rollbord vorbei.



Abb. 2: Von den 505 beobachteten Passanten gingen 78 % über die ca. 3,5 cm hohen Borde der Mittelinsel und 9 % sogar über die 12 cm hohen Borde neben der Aufstellfläche. 13 % querten die Insel über die Rollborde, jedoch nur 3,5 % gingen geradlinig über alle vier Rollborde.

Abb. 3: Die Borde neben den Rollborden haben eine Höhe von ca. 3,5 cm

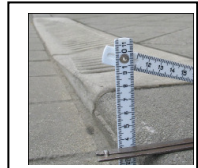


Abb. 4 und 5: Eine der sechs beobachteten Personen mit Kinderwagen sowie zwei der drei Menschen mit Rollator nutzten konsequent alle Rollborde.





Abb. 6: Fünf der sechs beobachteten Personen mit Kinderwagen war die Nutzung des Rollbords „keinen Meter Umweg wert“: Sie gingen über die normalen Bordsteinkanten.



Abb. 7: Dies gilt auch für die beiden beobachteten Senioren mit Gehstock und die eine beobachtete Person mit Rollkoffer.



Abb. 8 und 9: Sogar einer der drei beobachteten Rollatornutzer ging konsequent neben den Rollborden.



Zusammenfassung

- Menschen mit Kinderwagen brauchen ganz offensichtlich in aller Regel keine Nullabsenkungen. Wie Abb. 4 und 5 zeigen, nutzen sie derartige Rampen nur in seltenen Einzelfällen.

- 4 „Leitsystem Straßenquerung“; <http://nullbarriere.de/leitsystem-kombiquerung-easycross.htm>
- 5 „Kombiquerung oder Doppelquerung?“; <http://nullbarriere.de/kombiquerung-doppelquerung.htm>
- 6 Stellungnahme zu der Kritik an dem Leitsystem EASYCROSS“, <http://www.easycross.de/pdf/StellungnahmeEASYCROSS.pdf>, Seite 3
- 7 Stellungnahme zu den Differenzen zwischen dem GFUV und dem Hessischen Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“, Schreiben des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen (26/Ko) vom 12.12.07, Seite 5
(Internetseiten letztmals abgerufen am 23.02.10)