



**Erfahrungsaustausch Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung / Deutscher  
Blinden- und Sehbehindertenverband DBSV zur Umsetzung des Leitfadens  
„Unbehinderte Mobilität“ am 02.04.2008 in Wiesbaden**

Teilnehmer:

Für den DBSV

Herr Peter  
Herr Böhringer  
Herr Schmidt-Block  
Herr Schäfer  
Herr Scherz  
Herr Kohaupt  
Herr Schulz  
Frau Terzopoulou

Für das HLSV

Ort: Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wilhelmstraße 10, 65185 Wiesbaden

Ein Jahr nach Herausgabe des Leitfadens „Unbehinderte Mobilität“ wurden bereits zahlreiche bauliche Maßnahmen in Hessen und anderen Städten Deutschlands auf Grundlage der im Leitfaden vorgestellten Standards realisiert. Dies ist Anlass für die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV), eine erste Bilanz zu ziehen. Zudem sind die Druckexemplare des Leitfadens inzwischen vergriffen, so dass sich die Frage nach einer aktualisierten Neuauflage stellt, in die erste Erfahrungen einfließen können.

Die Erstellung des Leitfadens erfolgte in enger Abstimmung mit Hessischen Kommunen und Behindertenverbänden. Auch mit dem DBSV gab es zahlreiche Gespräche, es konnte aber in der Vergangenheit keine vollständige Einigkeit erzielt werden. Im Gespräch am 2. April 2008 wurden die Dissenspunkte diskutiert und folgendes Einvernehmen hergestellt:

- Zu Beginn des Gesprächs machten die Vertreter des DBSV deutlich, dass sie grundsätzlich die im Leitfaden enthaltenen Standards begrüßen und den Großteil der Musterzeichnungen als die geeignete Grundlage für bundesweite Standards ansehen, bei einzelnen, nachfolgend erörterten Lösungsvorschlägen jedoch Änderungen vorschlugen.
- Eine Neuauflage oder Neuausgabe des Leitfadens ist aus Sicht der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung nicht notwendig. Vielmehr sollen die praktischen Erfahrungen des ersten Jahres und die Ergebnisse dieses Abstimmungsgesprächs in einen Bericht einfließen, der auf der Homepage der HSVV veröffentlicht wird. Es besteht Konsens, dass eine Vereinheitlichung von Standards auf Bundesebene erfolgen sollte. Der bestehende Forschungsbedarf zu einzelnen

Fragestellungen ist keine originäre Aufgabe des Landes Hessen. Das Land Hessen ist aber bereit, seine Erfahrungen in diesen Prozess einzubringen.

Die im Schreiben des DBSV vom 18.3.2008 genannten Punkte wurden diskutiert und folgende Festlegungen getroffen:

### **1. Warnfelder vor der Nullabsenkung**

Die im Leitfaden dargestellten Querungsstellen enthalten sowohl Darstellungen mit Warnfeldern (Rillen/Rippenplatten mit Laufrichtung parallel zum Bordstein), als auch Lösungen ohne Warnfeld vor der Nullabsenkung. Ein Warnfeld wird im Leitfaden empfohlen, wenn beim Laufen ein Abdriften von Sehbehinderten auf die Absenkung zu befürchten ist (vgl. Variante 1.1b, Seiten 58/59), die Nullabsenkung in der Gehlinie liegt (Variante 1.1c, Seiten 60/61; 1.1d, Seiten 62/63; Variante 1.6 Seiten 76/77) und als zusätzliche Absicherung bei höher belasteten Straßen aus Verkehrssicherheitsgründen zu empfehlen ist (vgl. u.a. Grundtyp 1.5, Seiten 74/75). In anderen Varianten ist der Einbau nicht vorgesehen.

Der DBSV hält den Einbau von Warnfeldern vor der Nullabsenkung stets für notwendig. Bei den realisierten Maßnahmen sei zudem selbst dort auf den Einbau von Warnfeldern verzichtet worden, wo dieser – im Sinne der Empfehlungen des Leitfadens – geboten gewesen wäre. Planer hätten den Ermessensspielraum dahingehend ausgelegt, den auf Null abgesenkten Bereich ohne angrenzendes Warnfeld einzubauen. Dies beeinträchtigt die Sicherheit von Sehbehinderten und Blinden in erheblichem Maße.

Ergebnis der Erörterung:

Die HSVV empfiehlt künftig grundsätzlich den Einbau von Warnfeldern vor den auf Null-niveau abgesenkten Bereichen.

### **2. Führung an Lichtsignalanlagen**

An Lichtsignalanlagen werden Sehbehinderte und Blinde durch akustische und ggf. taktile Zusatzeinrichtungen über die Kreuzung geführt. Der Leitfaden enthält drei Varianten, bei denen in den Varianten 2 (Seiten 82/83), 2a (Seiten 84/85), und 2b (Seiten 86/87) der auf Null abgesenkte Bereich auf voller Breite der Furt erfolgt. Hinzu kommt Variante 2c (Seiten 88/89), bei der eine getrennte Führung von Gehbehinderten und Blinden mit einem schmalen niveaugleichen Übergang vorgesehen ist.

Der DBSV sieht Fußgängerquerungen mit Lichtsignalanlagen als den gefährlichsten Typ der Querungsstellen an und hält die Varianten mit Nullabsenkung auf der gesamten Breite der Fußgängerfurt für unvertretbar. Die HSVV sieht die Varianten 2, 2a und 2b im Hinblick auf die Belange und Verkehrssicherheit der gehbehinderten Menschen als erforderlich an. Der DBSV zweifelt den Bedarf breiterer Nullabsenkungen an.

Ergebnis der Erörterung:

- Die HSVV empfiehlt künftig, die Variante 2c mit getrennter Führung von Sehbehinderten und Gehbehinderten mit schmalen niveaugleichen Bereichen als Standardlösung. Bei sehr hohem Fußgängeraufkommen kann der Einbau breiterer Nullabsenkungen erforderlich sein

- Der DBSV empfiehlt dringend die Nullabsenkung auf ein Mindestmaß zu beschränken und hält eine maximale Länge von 1.80 m bei extrem belasteten und extrem breiten Furten für möglich.
- HSVV und DBSV empfehlen die Realisierung geeigneter Modellprojekte und die begleitende Untersuchung des Verkehrsverhaltens und der Verkehrssicherheit. Dabei sind auch Zusatzmaßnahmen denkbar, z.B. Aufstellen von Hinweisschildern zur Kenntlichmachung der Nullabsenkung über der entsprechenden Furt.

### **3. Gestaltung von Mittelinseln**

Bei Mittelinseln fordert der DBSV einen getrennten Bordübergang auf der Insel, spiegelbildlich zum Übergang auf dem Gehweg entsprechend Variante 1.3a (Seiten 68/69). Dies erleichtere die Orientierung.

Die HSVV weist darauf hin, dass bei geringer Länge der Mittelinsel die getrennte Lösung nicht immer sinnvoll sei. Schon bei geringer Abweichung der Richtung wächst die Gefahr, dass Blinde in den auf Null abgesenkten Bereich geraten und so den Übergang von Fahrbahn zur Mittelinsel nicht erkennen oder dass sie auf den Inselkopf treffen. Entscheidend sei vielmehr generell die Unterscheidbarkeit der Mittelinsel zur Fahrbahn, aber auch zu den Gehwegen am Straßenrand durch geeignete Maßnahmen. Der Grundtyp 1.3 (Seiten 66/67) sei daher nicht entbehrlich.

Ergebnis der Erörterung:

Getrennte Führungen von Geh- und Sehbehinderten an Mittelinseln (Variante 1.3a, Seiten 68/69) sind prinzipiell zu bevorzugen. Ob es Situationen gibt, bei denen dies wegen fehlender Länge der Mittelinseln nicht möglich ist, muss im Einzelfall geprüft werden. Im Hinblick auf ein einheitliches Gestaltungsprinzip ist hier eine abgestimmte Lösung zwischen Planenden und DBSV herbeizuführen.

### **4. Kenntlichmachung von nach StVO gesicherten und ungesicherten Querungsstellen**

Hilfreich wäre die Kenntlichmachung zwischen nach StVO ungesicherten und den gesicherten Querungsstellen (mit Zebrastreifen), indem Blinde anhand der Gestaltung der Bodenindikatoren schon vor der Querung eindeutige Hinweise bekämen, ob es sich um eine nach Straßenverkehrsordnung (StVO) gesicherte oder ungesicherte Querungsstelle handelt.

Eigene Überlegungen, gesicherte und ungesicherte Querungsstellen kenntlich zu machen, hat die HSVV aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten (Straßenverkehrsbehörden) und dem – im Vergleich zur Dauer straßenrechtlicher Anordnungen – wesentlich längeren Bestand baulicher Maßnahmen, im Laufe der Erarbeitung des Leitfadens fallen gelassen.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Unterscheidbarkeit von gesicherten und ungesicherten Querungsstellen für Blinde ist durchaus wünschenswert. Bisher gibt es hierfür aber noch keine praktikable Lösung zur Kenntlichmachung gesicherter und ungesicherter Maßnahmen. Es besteht noch Untersuchungsbedarf.

## **5. Visuelle und taktile Ausgestaltung der Begleitstrukturen von Bodenindikatoren**

Bezüglich der Begleitstrukturen von Bodenindikatoren besteht Einigkeit. Bodenindikatoren sind nur wirksam im entsprechenden Umfeld. Es ist daher bei allen Bauausführungen unbedingt zu beachten, dass direkt neben Bodenindikatoren glatte, ungefaste Steine oder Platten in ausreichender Breite zu verlegen sind, damit die Strukturen gut voneinander zu unterscheiden sind.

Der DBSV wird der HSVV geeignete Fotos mit positiven Beispielen zusenden, die zur Auswahl von Bildern auf der Homepage der HSVV geeignet sind.

## **6. Gestaltung von Haltestellenanlagen**

Für die Gestaltung der Haltestellen ist eine bundesweite Lösung anzustreben. Dies kann nur unter Einbeziehung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Verkehrsverbände geschehen. Über die Anordnung von Rippenplatten am Einstiegsfeld besteht Einvernehmen.

Als weitere Schritte zum Erreichen der Ziele werden vereinbart:

- Die HSVV erstellt eine mit dem DBSV abgestimmte Niederschrift der Besprechung.
- Im Internetauftritt der HSVV wird ein Erfahrungsbericht mit Berücksichtigung der oben genannten Gesprächsergebnisse eingestellt.
- Es besteht Einigkeit, dass an den genannten Punkten noch Forschungsbedarf besteht. Dies ist aber nicht mehr Aufgabe des Landes. Das HLSV wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf diese Aufgabe und die Notwendigkeit der Vereinheitlichung hinweisen.

Wiesbaden, den

Für die Hessische Straßenverkehrsverwaltung

Gez. Wolfgang Scherz

Berlin, den

Für den Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (DBSV)

Gez. Andreas Bethke