**Fortbildungsveranstaltung**
des Blinden- und Sehbehindertenverbandes Württemberg e.V.,
Bezirksgruppe Heilbronn
Landratsamt Künzelsau, Allee 17, 74653 Künzelsau, 10.05.2023

Dipl.-Päd. Dietmar Böhringer
Riegeläckerstr. 8, 71229 Leonberg
Tel: 07152/616084; mobil: 0162/9095142
dietmar.boehringer@boehri.de

**Vortrag: Barrierefreie Fußverkehrsanlagen im öffentlichen Raum**

Gliederung:

1. Rechtliches
2. Gehwege
3. öffentliche Grünanlagen
4. Bodenindikatoren
5. Querungsstellen
6. die Idee des „Shared Space“
7. Treppen

## 1. Rechtliches

Zunächst ein paar rechtliche Aspekte: Alles, was öffentlich zugänglich ist, muss barrierefrei sein. So stellt §8 des BGG fest: „Öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind … barrierefrei zu gestalten“. Was der Begriff „barrierefrei“ bedeutet, ist in §4 dieses Gesetzes festgelegt: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, … wenn sie für Menschen mit Behinderungen

1. in der allgemein üblichen Weise,
2. ohne besondere Erschwernis
3. ohne fremde Hilfe
4. auffindbar,
5. zugänglich und
6. nutzbar sind.“

Was dies konkret bedeutet, steht in der Norm DIN 18040-3, Teil 3 mit dem Titel: „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen –: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“

Wenn von Barrierefreiheit die Rede ist, denk man zunächst an Rollstuhlnutzer. Von ihnen wurde auch dieser Begriff geprägt und damit der frühere Begriff „behindertengerecht“ abgelöst.

**2. Gehwege**
Damit Gehwege für Rollstuhlnutzer barrierefrei sind, sind vor allem die folgenden Aspekte zu beachten:

1. Die Breite des Gehweges sollte 1,80 betragen, damit z. B. einem entgegenkommenden Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ausgewichen werden kann. Unvermeidbare kurze Engstellen müssen eine Breite von mindestens 90 cm aufweisen.
2. Die Oberflächen müssen eben und erschütterungsarm berollbar sein.
3. Damit der Regen in Richtung des Rinnsteins abfließt, benötigt jeder Gehweg ein Gefälle. Diese Querneigung ist für einen Rollstuhlnutzer ein Problem: Fährt er eine Straße entlang, triftet der Rollstuhl ständig in Richtung des Gefälles hin zum Rinnstein. Je stärker die Querneigung des Gehweges ist, desto mehr Kraft muss aufgebracht werden, um die Richtung zu halten. Für die Straßenbauingenieure ist es eine nicht leichte, aber wichtige Aufgabe, die geforderte Querneigung, die je nach Situation zwischen 1,5 % und 2,5 % Gefälle liegt, präzise einzuhalten.
4. Zumindest an Kreuzungen und Abzweigungen muss der Bordstein auf höchstens 3 cm abgesenkt sein, sodass der Übergang von Rollstuhl- und Rollatornutzern bewältigt werden kann.

Damit **blinde Menschen** sich mit Hilfe ihres Blindenstocks gut orientieren können, ist es wichtig, dass Gehwege eine mit dem Blindenstock gut ertastbare „innere“ und eine gut ertastbare „äußere“ Leitlinie aufweisen. Die „Innere Leitlinie“ kann z. B. von Hauswänden, Gartenmauern oder überstehenden Rasenkantensteinen gebildet sein, die äußere Leitlinie wird vom Bordstein gebildet. Je höher diese Bordkante ist, desto sicherer bewegt sich der blinde Mensch.

Aktuell ist die Tendenz zu beobachten, dass Bordhöhen reduziert werden. Das kommt Rollstuhl- und Rollatornutzern entgegen, erschwert aber die Situation blinder Menschen und gefährdet sie u. U..

**3. Öffentliche Grünanlagen**
Für Rollstuhl- und Rollatornutzer unterscheidet man Hauptwegebeziehungen und Nebenwege. Die ersteren benötigen eine Gehflächenbreite von mindestens 1,80m, z.B. zur Begegnung zweier Menschen im Rollstuhl, letztere eine nutzbare Mindestbreite von 90cm (mit Ausweichstellen). Für alle Wege gilt:

1) die Gestaltung muss stufenlos sein,
2) Querneigungen auf der Gehfläche sind wie bei Gehwegen einzuhalten
3) Bewegungs- und Gehflächen müssen eben und erschütterungsarm berollbar sein. Kieswege z. B sind nicht geeignet.

Für blinde Menschen sind klare Wegebegrenzungen entscheidend. Wichtig ist an dieser Stelle ein visuell und taktil deutlich wahrnehmbarer Materialwechsel, beispielsweise zwischen Oberflächenbelag und Rasen. Optimal sind Rasenkantensteine, die mindestens 3 cm hoch stehen – was aber selten realisierbar ist.

Gegenwärtig bin ich in meiner Heimatstadt Leonberg in den Neubau eines Parks mit eingebunden. Eine interessante Wegebeziehung verläuft diagonal durch den Park

über einen Zickzackweg. Dieser ist beschriftet mit „barrierefreier Weg“. Durch Zufall erfuhr ich, dass dieser Weg Steigungen von bis zu 10 % bekommen soll.

Da musste ich darauf aufmerksam machen, dass ein derartiger Weg nicht mehr das Prädikat „barrierefrei“ verdient. Wenn daran gedacht ist, dass er von Rollstuhl- und Rollatornutzern benutzt wird, darf er nicht mehr als 6 % Steigung aufweisen. Hier müssen also noch eine oder zwei Zickzacklinien eingefügt werden!

**4. Bodenindikatoren**

Hauswände, Bordsteine und die Grenzlinie zwischen Gehwegbelag und Rasen bzw. Grünfläche sind für blinde Menschen so genannte natürliche Leitlinien, an denen sie sich orientieren können. Nun gibt es aber viele Situationen, bei denen natürliche Leitlinien fehlen. Dort sind die so genannten Bodenindikatoren eine unersetzliche Hilfe. Erfunden wurden sie in den 60er Jahren in Japan und sind heute praktisch auf der ganzen Welt zu finden.

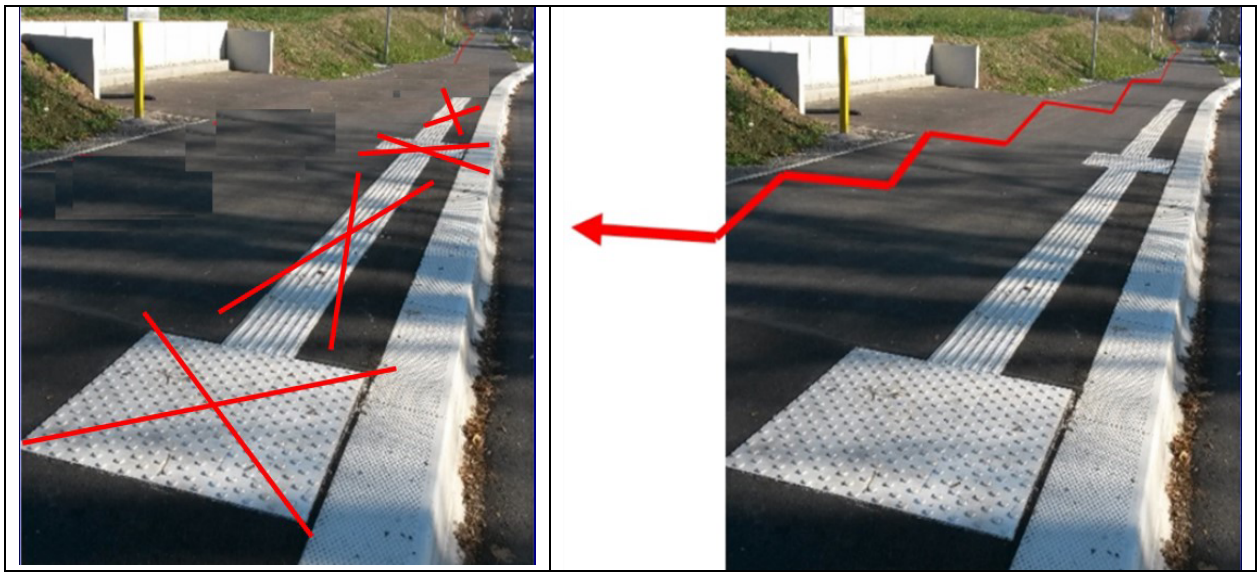
Bodenindikatoren sind nicht selbsterklärend. Wo üblicherweise Bodenindikatoren zu erwarten sind und was sie dann bedeuten – das muss in einem Mobilitätstraining mühsam gelernt werden. Von großer Wichtigkeit ist es daher, dass sie richtig eingebaut werden. Leider ist zu beobachten, dass noch immer viele Straßenplaner Bodenindikatoren aufgrund eigener Überlegungen einbauen - oder dass sie in der Nachbarstadt schauen, wie es dort gemacht wurde und es ungeprüft nachbauen – oder dass sie feststellen: So haben wir es schon immer gemacht – so machen wir es weiterhin. In der Vergangenheit sind in dieser Hinsicht große Fehler begangen worden. Einerseits wurde viel Überflüssiges gebaut und unnötig Geld ausgegeben, andererseits werden blinde Menschen durch falsch verlegte Bodenindikatoren irritiert und im schlimmsten Fall sogar gefährdet. Deshalb der dringende Appell: Wenn irgendwo Bodenindikatoren eingebaut werden sollen, muss dies unbedingt nach der aktuell gültigen Norm geschehen. Sie hat die Bezeichnung: „DIN 32984, Bodenindikatoren im Öffentlichen Raum.“

Es gibt nur zwei Arten von Bodenindikatoren, nämlich die so genannten „Noppen“ und „Rippen“. Sie sind vor allem in drei Bereichen wichtig:

1) Hinführung zu Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Ich denke, dass Herr Krauß ausführlich darüber berichten wird.
2) Bei Fußgängerquerungsstellen
3) Überbrückung von größeren Flächen bzw. Platzsituationen, bei denen es keine natürlichen Leitlinien zur Orientierung gibt.

Hier ein markantes Beispiel dafür, welch gravierende Fehler gegenwärtig noch zu beobachten sind.

Nachdem seit 2013 die Forderung besteht, „bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen“, ist überall eine eifrige Bautätigkeit zu beobachten. Leider ist das, was dann – vor allem im Hinblick auf blinde Menschen - realisiert wurde, nicht selten erschreckend falsch. Wer z. B. dieses Bild betrachtet, denkt vielleicht: „Da hat man aber Geld in die Hand genommen und offensichtlich etwas Tolles für blinde Menschen gestaltet!“ Tatsächlich wurde aber hier einerseits Unsinniges, andererseits geradezu dramatisch Falsches realisiert.



Fehler:

1) Das eigentliche „Einstiegsfeld“ hat die falsche Struktur – die Norm fordert hier keine Noppen, sondern Rippen, deren Richtung parallel zum Bord verläuft.
2) Das Einstiegsfeld an der zweiten Tür markiert für Rollstuhl- und Rollatornutzer ihren barrierefreien Einstieg. Dieser hat für blinde Menschen keine Bedeutung. Das Feld irritiert sie nur!
3) Ein Leitstreifen ist bei dieser Art von (einfachen) Haltestellen überflüssig.
4) Ein blinder Mensch lernt in seinem Mobilitätstraining, sich an der „inneren Leitlinie“ zu orientieren (Hauskante, Gartenmauer, Rasenkante). Das geradezu skurril Tragische an dieser Gestaltung: Wenn der blinde Mensch, wie er es gelernt hat, diese Straße entlang geht, findet er die Haltestelle nicht - trotz massenhaft eingebauter Bodenindikatoren. Vergessen wurde nämlich das eigentlich Notwendige.

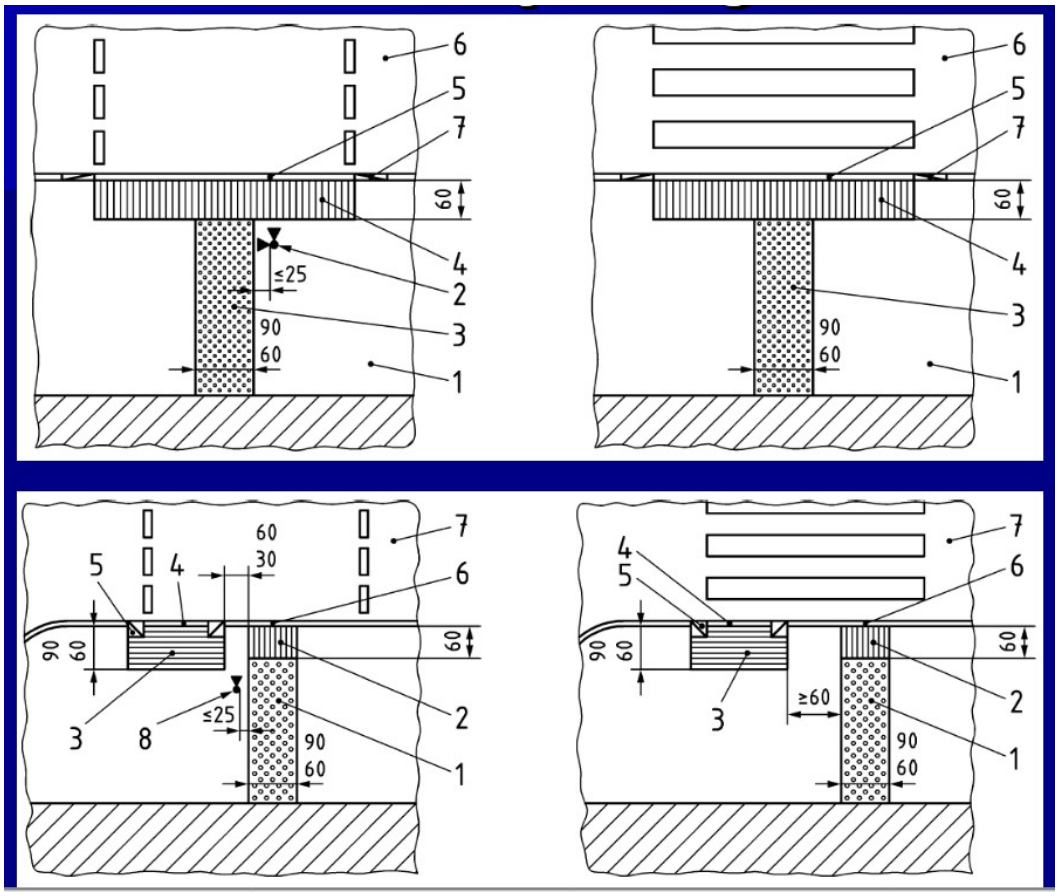
5) Um eine Haltestelle für blinde und sehbehinderte Menschen „auffindbar“ zu gestalten, ist in aller Regel nur ein so genannter Auffindestreifen quer über den Gehweg notwendig. Er muss mit Rippen gestaltet sein und diese müssen parallel zur Bordsteinkante verlaufen.

| | |
|---|---|
| | Korrekt barrierefrei gestaltete Haltestelle:<br>❖ für Rollstuhl- und Rollatornutzer: Busbord, der geradlinig angefahren werden kann und damit ein ebenerdiges Einsteigen ermöglicht;<br>❖ Für blinde und sehbehinderte Menschen: Auffindestreifen quer über den Gehweg, Rippenstruktur, Rippen parallel zur Bordsteinkante |

**5. Fußgängerquerungsstellen**

Gesetzlich geregelt ist es, dass Überquerungsstellen in Deutschland barrierefrei gebaut werden müssen. Wie sie auszusehen haben, ist in Normen des DIN sowie in Richtlinien und Hinweisen der FGSV geregelt. Dabei sind die unterschiedlichsten Behinderungen zu berücksichtigen, insbesondere die Belange von Menschen mit Rollstuhl oder Rollator sowie von blinden und sehbehinderten Menschen. Diese sind bekanntlich extrem unterschiedlich: Während sich Rollstuhl- und Rollatornutzer möglichst topfebene Fußgängerquerungsstellen wünschen, benötigen blinde Menschen eine deutliche Bordsteinkante, die sie mit dem Blindenstock eindeutig ertasten können. Das brauchen sie zu ihrer Sicherheit. Zwei Möglichkeiten sind zulässig: Die „Gemeinsame Überquerungsstelle“ mit einheitlicher 3-cm-Bordhöhe“ (seit 1974) und die „Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe“ (seit 2014). Letztere setzt sich mehr und mehr durch. Ihr Grundgedanke ist nahe liegend: Rollstuhl- und Rollatornutzer erhalten eine schmale kantenlose Überfahrt, blinde Menschen eine ebenfalls schmale, ausreichend hohe, gut ertastbare Kante.

Bodenindikatoren spielen bei barrierefreien Fußgängerquerungen eine entscheidende Rolle: Bei beiden Lösungen führt ein so genannter Auffindestreifen quer über den Gehweg hin zur Querungsstelle. Im Gegensatz zum Auffindestreifen hin zur Haltestelle wird er aber nicht mit Rippen, sondern mit Noppen gebildet. Diese Unterscheidung ist wichtig, da oft Bushalte und Querungsstellen dicht nebeneinander liegen. Dieser Streifen sollte wieder möglichst 90 cm breit sein. An der Querungsstelle selbst befindet sich ein so genanntes „Richtungsfeld“, dessen Rippen genau in Querungsrichtung verlaufen. Bei der „Gemeinsamen Querungsstelle“ zieht sich dieses über die ganze Breite der Querungsstelle, bei der „Getrennten Querungsstelle“ ist es in der Regel nur 90 cm breit. Mit entsprechendem Training kann der blinde Mensch daran erkennen, in welche Richtung er gehen muss, um das gegenüberliegende Ziel zu erreichen. Dies ist vor allem bei schrägen Querungen wichtig.




„Ungesicherte Querungsstellen“ sind z. B. relativ unwichtige Querungshilfen, die aber für blinde „Insider“ interessant sein können. Um deutlich zu machen, dass der Fußgänger hier keinen Vorrang hat, wird der Auffindestreifen vor dem Richtungsfeld unterbrochen.

Nochmals: Für Verkehrsplaner ist es unbedingt erforderlich, dass sie sich streng an die Vorgaben der aktuellen DIN 32984 halten.

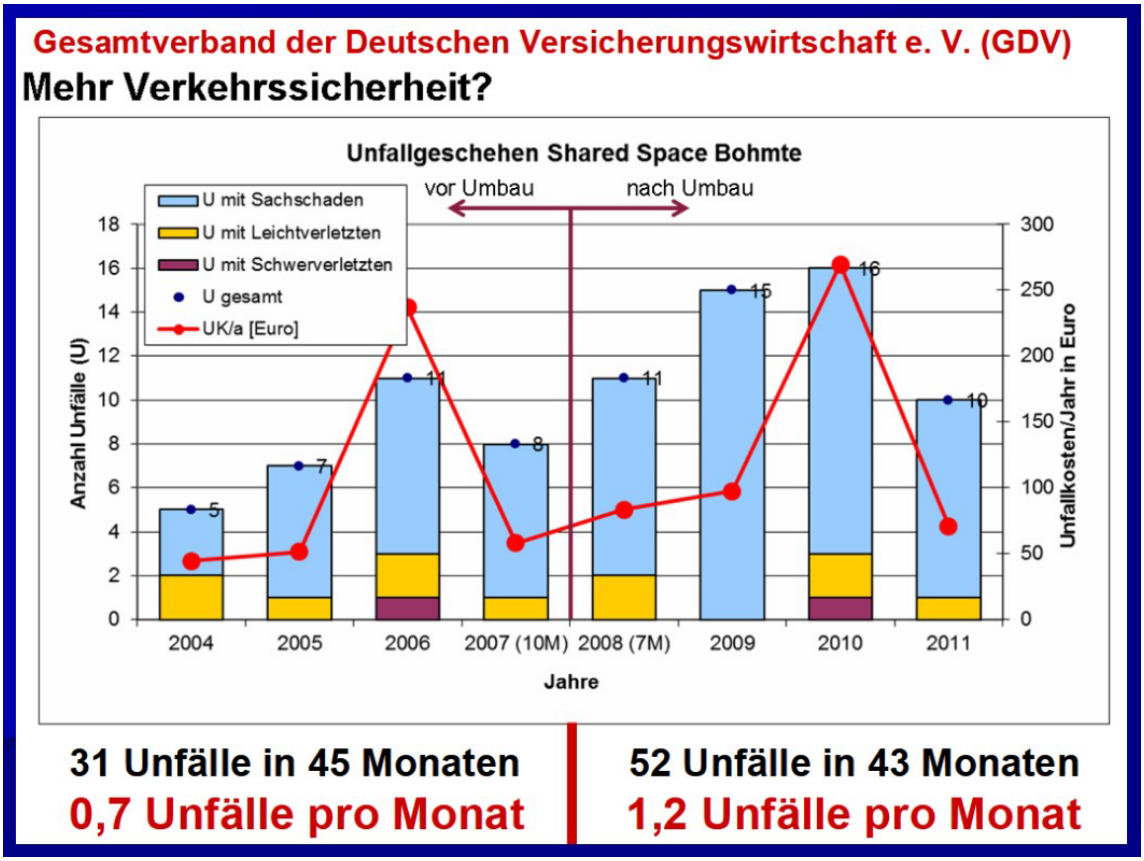
**6. Die Idee des „Shared Space“**

Vom holländischen Verkehrsplaner Hans Mondermann wurde eine Straßenraum-Gestaltung entwickelt, bei der die Flächen für Fußgänger- und Fahrzeugverkehr niveaugleich ineinander übergehen. Er gab ihr den eingängigen Namen: „Shared Space“, übersetzt z. B. mit „gemeinsam genutzter Raum“. Hier „fügen sich Autofahrer rücksichtsvoll ins menschliche Miteinander von Fußgängern, Radfahrern und spielenden Kindern ein und werden Teil des gesamten gesellschaftlichen und kulturellen Kontextes“, wird behauptet. Mondermann schreibt zu seiner Idee: „Das Shared Space – Konzept zielt bewusst auf eine gewisse Verunsicherung, die die tatsächliche Sicherheit erhöht.“ Stimmt das – wird die Sicherheit erhöht?

Wer etwas im Internet recherchiert, stößt irgendwann auf jenen Bericht aus Bohmte, der ersten Gemeinde Deutschlands, die im Rahmen eines europäischen Projekts einen Shared Space realisierte. Der Text gipfelt in dem Satz: „Habe man früher jährlich 40 bis 45 Unfälle verzeichnet, sei es seit der inoffiziellen Verkehrsfreigabe am 19. Mai noch nicht einer gewesen, sagte Bürgermeister Klaus Goedejohann.“ Dieser euphorische Satz geht schon etwas erschreckend an der Wahrheit vorbei: Die

offizielle polizeiliche Unfallstatistik der vier Jahre vor dem Umbau listete für das zur Diskussion stehende Straßenstück keine „40 bis 45 Unfälle“, sondern im Durchschnitt nur 8 Unfälle pro Jahr auf. Und die Zeit „seit der inoffiziellen Verkehrsfreigabe“ überschaut nicht Jahre, wir der Bericht verstanden werden kann, sondern gerade einmal 33 Tage!

„…und dann haben wir Shared Space gemacht und die Unfälle waren weg“, referierte Willem Foorthuis, der Leiter des holländischen Shared-Space-Instituts aus Groningen 2008 bei einer Fachtagung in Osnabrück. Die Langzeituntersuchung des „Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft GDV“ in Bohmte der Jahre 2004 bis 2011 zeigt jedoch ein völlig anderes Bild. Die Behauptung, mit der Einebnung von Geh- und Fahrflächen würden die Unfälle verschwinden, ließ sich mit dieser anspruchsvollen Untersuchung nicht belegen. Das Gegenteil zeigte sich: Die Anzahl der Unfälle mit Verletzten blieb ungefähr konstant; die Anzahl der Unfälle insgesamt verdoppelte sich aber nahezu.




Trotzdem werden weiterhin „Shared Spaces“ gebaut. Noch immer wird der alten Behauptung vertraut und gehofft, dass mit der Nivellierung des Straßenraums der Sicherheit gedient sei, während in Wirklichkeit davon auszugehen ist, dass die Unfälle zunehmen.

Neben Shared-Space lobenden Aufsätzen im Internet findet sich dort auch eine Reihe skeptischer Stimmen. Bei dem ursprünglich hochgelobten Stuttgarter Shared Space häuft sich z. B. inzwischen Kritik: „Statt dass sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt begegnen – Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer – gilt das Recht des Stärkeren“. In Hamburg wurde ein Shared-Space-Projekt gestoppt, weil man

„weniger Parkplätze für Bewohner und mehr Unfälle vor allem mit Senioren und Schulkindern“ befürchtete. Ähnlich die Situation in der Schleswig-Holsteinischen Gemeinde Husby, wo eine Bürgerinitiative ein Shared-Space-Projekt noch vor der Ausführung zu Fall brachte.

Noch dramatischer verlief die Situation im Frankfurter Ortsteil Nieder-Erlenbach. Dort wurde 2009 ein „Shared space“ realisiert. 14 Monate später schloss sich eine Bürgerinitiative zusammen, die 400 Unterschriften dagegen sammelte: „Eine Katastrophe ist das hier, wenn es auf der Gemeinschaftsstraße keinen Gehweg gibt - die Kinder können so nicht einschätzen, wo sie laufen sollen“. Im Juli 2013 wurde beschlossen, die „Gemeinschaftsstraße Nieder-Erlenbach“ wieder aufzuheben.

Auch bei den von Hans Mondermann realisierten und immer wieder zitierten Paradebeispielen in zwei holländischen Gemeinden zeigten sich Probleme:
„Die erfolgten Nachbesserungen ... auf Druck der betroffenen Bevölkerung deuten bereits darauf hin, dass Fußgänger – und hier insbesondere Kinder, ältere Menschen und Mobilitätseingeschränkte – Probleme mit dem Prinzip Shared Space haben können. [So] fühlen sich gerade ältere Menschen … signifikant unsicher.“ [Gerlach S. 27]

Dipl.-Ing. Kohaupt präzisiert dies noch etwas: „Menschen, die unsicher oder nur langsam sind, Menschen mit kognitiven oder sensorischen Behinderungen benötigen einen Schutzraum, wie ihn der Gehweg bietet. Auch das Wechseln der Seite trauen sie sich oft nicht zu, auch wenn das physisch durch das Fehlen eines Bordsteins leichter ist.“

Zentrale Forderungen von Hans Mondermann sind
1) das Verlangsamen des Verkehrs im innerstädtischen Bereich,
2) das Begrünen von tristen Asphaltflächen und
3) die Schaffung einer Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen

Dies alles ist ohne Frage wichtig und zu begrüßen. Die Beseitigung von Bordsteinen und die Einebnung der gesamten Straßenfläche sind dazu aber nicht notwendig. Bei Straßen mit ständigem Fahrzeugverkehr beinhaltet dies nämlich massive Nachteile und Gefahren für benachteiligte Fußgängergruppen.

Es gibt eine Untersuchung, die nachweist, wie geradezu elementar wichtig es ist, dass blinde Menschen, die auf die taktile Wahrnehmung mit dem Langstock angewiesen sind, gut ertastbare Bordsteinkanten vorfinden.

Bordsteine sind aber beileibe nicht nur für blinde Menschen wichtig.

So wurde z. B. Erzieherinnen und Erziehern von Kindergärten die Frage vorgelegt: „Stellen Sie sich bitte eine übliche städtische Straße vor mit mäßigem, aber ständigem Verkehr von PKWs und Fahrrädern: Welche Höhe der Bordsteine (Randsteine) zwischen Gehweg und Fahrbahn wäre Ihrer Meinung nach optimal für die Sicherheit kleiner Kinder?“ 135 pädagogische Fachkräfte beantworteten die Frage.
Man darf bei einer derartigen Umfrage keine Einstimmigkeit erwarten. Eine deutliche Zweidrittel-Mehrheit plädierte jedoch für auffällige Bordsteine von 6 cm bzw. 10 cm Höhe. Wie wichtig ein auffälliger Bordstein z. B. für diesen Personenkreis ist, lassen

auch die Merksätze erkennen, die Kindergartenkindern von der Polizei angelernt werden: „Am Stoppstein Halt, damit es nicht knallt!“ oder „Stoppstein, Bremse rein!“ oder: „Bordstein wird zum Stoppstein!“

Fazit: Sollte in Ihren Gemeinde darüber diskutiert werden, ob man Straßen oder Plätze „modern“ oder „innovativ“ einebnen soll – im Sinne von Shares Space, dann werden sie bitte skeptisch. Wenn dann - wie in der Schleswig-Holsteinischen Gemeinde Husby oder in Hamburg - eine derartig problematische Planung rechtzeitig gestoppt wird, ist es besser, als eine kostspielige Umbaumaßnahme wieder rückbauen zu müssen, wie dies im Frankfurter Ortsteil Nieder-Erlenbach der Fall war.
.

**7.Treppen**

Schwer vorstellbar: 2013 standen ca. 3300 Verkehrstoten ca. 4000 „Treppentote“ gegenüber: Damals kamen in Deutschland erstmals mehr Menschen bei Treppenunfällen ums Leben als im gesamten Straßenverkehr. Es ist davon auszugehen, dass dies weiterhin der Fall ist.
Wo können die Gründe dafür liegen, dass in der Bevölkerung und in der Presse so wenig von diesen vielen tödlichen Unfällen die Rede ist, während die etwas selteneren tödlichen Straßenverkehrsunfälle in aller Munde sind?
Ein Grund hierfür könnte es sein, dass Verkehrsunfälle noch vor wenigen Jahrzehnten mit über 21.000 Toten (1970) eine bedrückende Größenordnung aufgewiesen haben und damit im Bewusstsein der Bevölkerung verankert sind.
Ein weiterer Grund könnte es sein, dass sich tödliche Treppenunfälle erst im Renten- bzw. Pensionsalter massiv häufen, während tödliche Verkehrsunfälle schwerpunktmäßig Menschen im Kindes- oder erwerbsfähigen Alter betreffen und damit mehr Aufmerksamkeit bekommen.
Der möglicherweise entscheidende Grund könnte sein, dass Verkehrsunfälle der Presse schockierende Bilder liefern können, die sich in unserer sensationslüsternen Gesellschaft gut vermarkten lassen - während Treppenunfälle sich mehr in der Stille abspielen und außer einem vor dem Haus parkenden Notarztwagen selten etwas zu sehen und zu fotografieren ist.

Bei allen Unfallarten bilden Todesfälle stets nur die Spitze eines Eisberges. Nun weiß man aus der Verkehrsstatistik des Jahres 2013, dass auf einen im Straßenverkehr getöteten Menschen 19 Schwerverletzte und 93 Leichtverletzte kamen. Legte man dieses Verhältnis den Treppenunfallzahlen mit ihren ca. 4000 Todesopfern zu Grunde, dann hätten sich 2013 ca. 76.000 Bundesbürger schwer und 370.000 leicht verletzt. Obwohl bei diesen Zahlen ein hoher Grad an Ungenauigkeit einkalkuliert werden muss, lassen sie erahnen, welch enorme Krankheitskosten aufgrund von Treppenstürzen anfallen.

Der Rückgang der Todesfälle bei Verkehrsunfällen seit 1970 ist beeindruckend. Man darf dabei nicht vergessen, dass die gesetzlichen und technischen Verbesserungen, die jene positive Entwicklung ermöglichten, oft nur gegen massiven Widerstand der Industrie, einflussreicher Interessengruppen sowie bestimmter Parteien durchgesetzt werden konnten. "Freie Fahrt für freie Bürger" war eine der Kampf-Formulierungen der Gegner gegen beabsichtigte Sicherheitsbestimmungen.

Schwieriger zu beantworten ist die Frage, wie es zu der nahezu stetigen Zunahme der tödlichen Treppenunfälle kam. Eine Ursache ist offensichtlich der gegenwärtige demographische Wandel: Die Anzahl der Senioren nahm in den vergangenen Jahren

zu - und in dieser Personengruppe gab es stets die meisten tödlichen Treppenstürze. Die Zunahme tödlicher Treppenunfälle war jedoch deutlich stärker als die Zunahme der Seniorengruppe. Es muss daher noch eine andere Ursache geben.

Nun ist festzustellen, dass man zwar in den 50er bis 70er Jahren des letzten Jahrhunderts bemüht war, möglichst sichere Treppen zu bauen. Dann aber setzte sich eine andere Tendenz durch: Renommierte Planer schienen es bei Prestigeobjekten als besonders innovativ zu betrachten, wenn sie möglichst viele bekannte oder selbstverständliche Sicherheitsaspekte bei Treppen missachteten."

Ein markantes Beispiel ist die repräsentative Treppe im Plenargebäude Bonn von 1992:

1. Die Treppe kann – bei einer Geschosshöhe von ca. 5 m - außerhalb des Geländers begangen werden – eine Mutprobe und Gefahr für Kinder, die als Besucher auch in diesem Hohen Hause nicht ausgeschlossen werden konnten.
2. Zwischenpodeste fehlen.
3. Die Handläufe sind so unergonomisch gestaltet, dass sie sich zum Festhalten kaum eignen.
4. Die Handläufe bilden oben und unten keine "Knickpunkte", die die Form der Treppe abbilden.
5. Ein Handlauf führt unten weit über das Treppenende hinaus bis auf eine Höhe von ca. 30 cm; hier bildet er eine üble Stolperfalle.

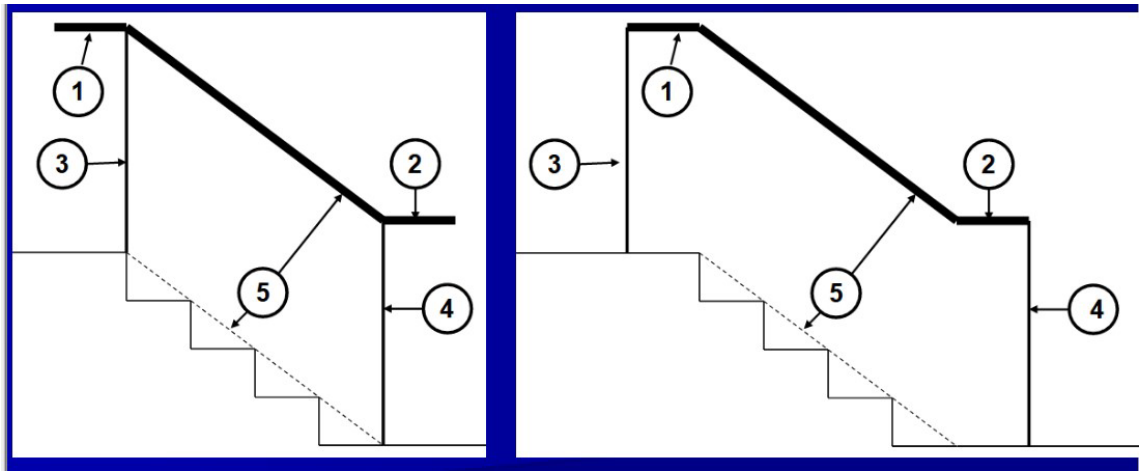
Diese spektakulären Treppengestaltungen sind sicherlich nicht verantwortlich für die große Masse der Treppenunfälle. Sie liefern aber für aktuelle Planungen eine entscheidende Argumentation: Wenn dort altbekannte Sicherheitsforderungen für Treppen missachtet werden können, dann muss dies schließlich auch in anderen Gebäuden möglich sein, die nicht so sehr im Brennpunkt stehen - in Kindergärten z. B., in Schulen oder Wohnblocks.

Dieses Bild stammt aus einer Wohnanlage, deren Prospekte mit "barrierefreiem Wohnen" warben. Ihre Treppen haben - entgegen der Normforderungen -

1) überstehende Trittstufen. Altbekannt ist es, dass Menschen an solchen Stellen mit Ferse oder Fußspitze hängen geblieben und gestürzt sind.
2) keine Kantenmarkierung, die die Normen fordern, damit z. B. sehbehinderte oder betagte Menschen beim Steigen von oben nach unten die Treppenstruktur erkennen können.

3) keinen zweiten Handlauf, der für barrierefreie Treppen vorgeschrieben ist. Bei schmalen Treppen ist damit ein beidhändiges Festhalten möglich. Wenn eine Hand behindert ist, kann grundsätzlich ein Handlauf genutzt werden.
4) die waagrechten Handlauf-Enden unten. Diese sind enorm wichtig, da sich die meisten Treppenunfälle beim Abwärts-Steigen am unteren Ende der Treppe ereignen. Hier ist ein waagrechtes Handlaufstück, das massiv stützen kann, ein wichtiger Sicherheitsaspekt.

Zusammengefasst die wichtigsten Aspekte einer korrekten und optimal sicheren Handlaufgestaltung:




Die linke Grafik zeigt die noch immer übliche Gestaltung. Diese hat aber den Nachteil, dass z. B. der Mantelärmel hängen bleiben kann, was in der Vergangenheit zu Treppenstürzen geführt hat. Die rechte Darstellung wirkt noch unüblich, scheint sich aber durchzusetzen.

(1) und (2) - Die Handlaufenden werden am Anfang und Ende der Treppenläufe noch mindestens 30 cm waagerecht weiter geführt.
(3) und (4) - Die Höhe des Handlaufs beträgt 85 bis 90 cm, "gemessen lotrecht von Oberkante Handlauf zu Stufenvorderkante oder OFF Treppenpodest / Zwischenpodest."
(5) Nicht in der Norm geregelt, aber selbstverständlich: Der Handlauf hat die gleiche Neigung wie die Treppe.

Der Querschnitt eines Handlaufs ist so zu gestalten, dass er griffsicher und gut umgreifbar ist und keine Verletzungsgefahr besteht. Er sollte runden oder ovalem Querschnitt bei einem Durchmesser von 3 cm bis 4,5 cm aufweisen.

<u>Sichtbarkeit von Treppen</u>
Dass sehbehinderte Menschen im Vergleich zu gut sehenden Menschen zwei- bis dreimal so häufig auf Treppen stürzen, zeigt nicht nur die besondere Gefährdung und Schutzbedürftigkeit dieses Personenkreises, sondern lässt gleichzeitig erkennen, dass die gute Sichtbarkeit von Treppen - nicht nur für behinderte Menschen - einen wesentlichen Sicherheitsaspekt darstellt.

DIN 32975 gibt die eindeutige Aussage, wie Treppen zu kennzeichnen sind: Es „sind alle Trittstufen über die volle Breite mit einem 4 cm bis 5 cm breiten Streifen zu kennzeichnen, der an der Stufenkante beginnt. Auf der Stirnseite (Setzstufe) muss die Kennzeichnung beginnend an der Stufenkante 1 cm bis 2 cm breit sein.“

Hier eine perfekt gestaltete Treppe. Ihre Struktur und die einzelnen Stufen sind auch noch bei eingeschränktem Sehvermögen gut zu erkennen

Sollten Sie irgendwo Verantwortung für eine Treppengestaltung haben, dann lassen Sie sich nicht von irgendwelchen Ästheten beeinflussen, die meinen, eine Treppe sei ein Kunstwerk und dürfe nicht mit auffälligen, normgerechten Markierungen verunstaltet werden. Es gibt eine ganze Reihe von Gerichtsurteilen, bei denen Eigentümer oder Architekten zu empfindlichen Schadenersatzforderungen oder zu Schmerzensgeldzahlungen verurteilt wurden, weil die nicht korrekte Gestaltung einer Treppe Ursache war für einen folgenschweren Unfall.

Es ist zu wünschen, dass in Zukunft nur noch Treppen gebaut werden, die normgerecht-barrierefrei und damit optimal sicher sind – nicht nur für Senioren und sehbehinderte Menschen! Dies gilt primär für den öffentlichen Bereich, für den die Normen insbesondere vorgesehen sind, aber auch für den privaten Bereich, wo sich gegenwärtig die meisten tödlichen Treppenstürze ereignen.

Wer die Problematik und die Gefährlichkeit von Treppen durchschaut hat, sollte dort, wo er es beeinflussen kann, dafür sorgen, dass Treppen den Normen entsprechend gebaut oder nachgerüstet werden. Dies als Appell an alle Anwesenden!