

01.06.2023

Bordsteine – Sicherheitsaspekt oder Ärgernis?

[Hinweis: Stichworte in eckigen Klammern
verweisen auf das Literaturverzeichnis]

Abstrakt – Deutsch

Seit einigen Jahrzehnten ist die Tendenz zu beobachten, die Höhe von Bordsteinen am Straßenrand und an Fußgängerquerungsstellen zu reduzieren oder sogar Straße und Gehweg niveaugleich zu gestalten. U. a. anhand von Untersuchungen wird nachgewiesen, dass dies für bestimmte Bevölkerungsgruppen zu schwerwiegenden Sicherheitseinbußen führt.

Abstract – English

For several decades, there has been a tendency to reduce the height of curbs at the roadside and at pedestrian crossing points, or even to make the road and sidewalk level. Research, among other things, shows that this leads to a serious loss of security for certain groups of the population.

Shared Space – die Gestaltung der Zukunft?

Vom holländischen Verkehrsplaner Hans Mondermann wurde eine Straßenraum-Gestaltung entwickelt, bei der die Flächen für Fußgänger- und Fahrzeugverkehr niveaugleich ineinander übergehen. Er schreibt dazu: „Das Shared Space-Konzept zielt bewusst auf eine gewisse Verunsicherung, die die tatsächliche Sicherheit erhöht.“ [Shared Space; S. 45]

Der „Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft GDV“ konnte dann in einer Langzeitstudie jene Behauptung überprüfen. Ergebnis: Keine Erhöhung der Sicherheit – die Anzahl der Unfälle mit Verletzten blieb ungefähr konstant; die Anzahl der Unfälle insgesamt verdoppelte sich aber nahezu.

Neben euphorisch klingenden, Shared Space lobenden Aufsätzen im Internet findet sich dort auch eine Reihe skeptischer Stimmen. „Statt dass sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt begegnen – Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer – gilt das Recht des Stärkeren“ [Stuttgart]. Ein Shared-Space-Projekt wurde gestoppt, weil man „weniger Parkplätze für Bewohner und mehr Unfälle vor allem mit Senioren und Schulkindern“ befürchtete. [Hamburg]. Ähnlich die Situation in

einer Schleswig-Holsteinischen Gemeinde, wo eine Bürgerinitiative ein Shared-Space-Projekt zu Fall brachte [Husby].

Noch dramatischer verlief die Situation bei einem „Shared Space“, der 2009 realisiert worden war. 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 und die Kinder nicht einschätzen können, wo sie laufen sollen“. Im Juli 2013 wurde beschlossen, die „Gemeinschaftsstraße“ wieder aufzuheben. [Frankfurt]

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.“ [Kohaupt]

Zentrale Forderungen von Hans Mondermann sind

- das Verlangsamen des Verkehrs im innerstädtischen Bereich,
- das Begrünen von tristen Asphaltflächen und
- die Schaffung einer Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen
- [Shared Space S. 18, 20, 22, 24, 30, 44].

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.

Kleine Kinder und der Straßenrand

Erzieherinnen und Erziehern von Kindergärten wurde 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. Eine deutliche Zweidrittel-Mehrheit von 67 % plädierte für auffällige Bordsteine von 6 cm bzw. 10 cm Höhe [Böhringer 2021 a]. Interessant in diesem Zusammenhang sind die Merksätze, die Kindergartenkindern von der Polizei angelernt werden: „Am Stoppstein Halt, damit es nicht knallt!“ oder „Stoppstein, Bremse rein!“ oder: „Bordstein wird zum Stoppstein!“ [Stoppstein 1 – 3]

Während die Bedeutung aufgemalter Linien oder spezieller Strukturen in einem Lernprozess einstudiert werden muss (was bestimmte Bevölkerungsgruppen nicht leisten können), weist eine abwärts führende Kante selbsterklärend auf eine Gefahrensituation hin.

Fußgängerüberquerungen

In verschiedenen Ländern und Regionen wurde es durchgesetzt, dass Querungsstellen in ganzer Breite niveaugleich vom Gehweg auf die Straße übergehen und bestenfalls für blinde Menschen mit Bodenindikatoren versehen werden. Diese sind zwar für bestimmte Situationen von großer Wichtigkeit. Sie bieten aber keinen gleichwertigen Ersatz für die Bordsteinkante:

- Verunreinigungen wie Herbstlaub und vor allem Streusplitt reduzieren die Erkennbarkeit von Bodenindikatoren mit dem Blindenstock dramatisch.

- Eine Bordsteinkante „sagt“ einem blinden Menschen eindeutig: Oben ist der sichere Gehbereich, unten ist die gefährliche Fahrbahn. Bodenindikatoren im Bereich niveaugleicher Fußgängerquerungen „sagen“ dagegen in vielen Verkehrssituationen nur: Der sichere Gehbereich befindet sich vielleicht vor, vielleicht aber auch hinter der Bodenindikatoren-Fläche. Diese Aussage liefert keine Sicherheit!
- Nach der deutschen Bodenindikatorennorm dürfen daher „Borde nicht durch Bodenindikatoren ersetzt werden, denn Bodenindikatoren sind nicht ausreichend, um die Grenze zwischen dem gefahrlosen Gehbereich und der Gefahrenzone Fahrbahn sicher taktil und visuell erkennbar zu machen.“ [DIN 32984:2020; 5.9.2.1]

Untersuchung: Bordstein und blinde Menschen

Um nicht nur aus Normen und Empfehlungen zu zitieren, sondern direkt aus dem Mund der Betroffenen zu hören, wie sie über diese Problematik denken, wurden blinde und sehbehinderte Menschen in einer Untersuchung gefragt:

- Ist eine Fußgängerquerungsstelle von Ihnen ohne größere Probleme zu bewältigen, wenn diese in ganzer Breite niveaugleich, d. h. ohne Kante vom Gehweg auf die Straße übergeht?
- Oder wünschen Sie sich an solchen Stellen eine deutlich ertastbare Kante?
- Oder brauchen Sie an solchen Stellen unbedingt diese deutlich ertastbare Kante, um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können?“

421 Antworten aus 15 Bundesländern gingen ein. Diese Befragung liefert daher das rein zahlenmäßig umfangreichste Datenmaterial, das bisher in einer Untersuchung zur Barrierefreiheit blinder und sehbehinderter Menschen in Deutschland erhoben wurde.

Die auffälligsten Ergebnisse:

- **50 %** der Probanden mit gutem Sehrest (Bezeichnung: „sehbehindert“) trauen es sich zu, eine in ganzer Breite niveaugleich gestaltete Querungsstelle zu bewältigen (viele von ihnen können z. B. die weißen Straßenmarkierungen optisch noch erkennen). - Auf
- **16 %** sinkt dieser Anteil bei blinden Menschen mit Sehrest (Bezeichnung: „hochgradig sehbehindert“) - und weiter ganz dramatisch auf
- **1,4 %** bei blinden Menschen ohne Sehrest (Medizinischer Fachbegriff: „Amaurose“).
- **79 %** der blinden Menschen ohne Sehrest **brauchen** demnach eine deutlich ertastbare Kante, weitere
- **20 % wünschen** sich diese Kante. - Für
- **99 %** der blinden Menschen ohne Sehrest ist also diese deutlich ertastbare Kante von größter Wichtigkeit. [Böhringer 2021 b)]

Eindrucksvoll nachgewiesen werden konnte mit dieser Untersuchung, wie geradezu elementar wichtig es ist, dass blinde Menschen, die auf die taktile Wahrnehmung mit dem Langstock angewiesen sind, gut ertastbare Bordsteinkanten vorfinden.

Überquerungsstelle - „Gemeinsam“ oder „Getrennt“?

„Der offensichtliche Widerspruch zwischen den Bedürfnissen gehbehinderter Verkehrsteilnehmer auf der einen und blinder auf der anderen Seite hat in der

Vergangenheit zu dem ‚historischen Kompromiss‘ geführt, Borde an barrierefreien Querungsstellen grundsätzlich auf 3 cm über Straßenniveau abzusenken bzw. anzuheben.“ [VdK-Handbuch S, 49]. Im Laufe der Jahre wurde es aber immer deutlicher, dass bei dieser „Gemeinsamen Überquerungsstelle“ viele Rollstuhl- und Rollatornutzer Mühe haben, eine (für sie zu hohe) 3-cm-Kante zu überwinden. Für blinde Menschen ist gleichzeitig eine (für sie zu niedrige) 3-cm-Kante oft nicht sicher zu ertasten. Es kommt immer wieder vor, dass sie nicht wahrgenommen wird und dass sich der blinde Mensch dann auf der Fahrbahn bewegt – im trügerischen Bewusstsein, noch im sicheren Gehbereich zu sein. Trotzdem ist diese – vergleichsweise preiswerte - Lösung weiterhin vorgesehen [DIN 18040-3, Kap. 5.3.2.2; DIN 32984; 2020, Kap. 5.3.2.3; HBVA 3.3.4.1]

In Deutschland wurde dann in einem längeren Prozess mit Exkursionen sowie einer aufwändig gebauten Teststrecke eine Lösung entwickelt, die beiden Personengruppen entgegen kommt: Die „Getrennte Überquerungsstelle“. [DIN 18040-3, Kap. 5.3.2.1; DIN 32984; 2020, Kap. 5.3.2.2; HBVA 3.3.4.2; Böhringer 2007; 2021 c, S. 272 f] Hier ist eine spezielle schmale Rollstuhl- und Rollatorquerungsstelle integriert, die kantenlos auf Straßenniveau abgesenkt ist („Nullabsenkung“) sowie eine spezielle schmale Blindenquerungsstelle mit 6 cm hohem Bordstein. [Böhringer 2021 c, S. 430 f.].

Als in den 80er Jahren der Begriff „behindertengerecht“ durch den Begriff „barrierefrei“ ersetzt wurde, spielte der Aspekt Bordstein eine dominierende Rolle. Fotos von Rollstühlen vor hohen Bordsteinen tauchten regelmäßig in Medien auf. Dass – umgekehrt - für blinde Menschen die Beseitigung von Bordsteinen eine schwerwiegende „Barriere“ darstellt, passt nicht in den Wortsinn, lässt sich bildlich nicht darstellen und ist eine Problematik, die daher häufig in der allgemeinen Diskussion unterzugehen droht.

Hohe, gut „ertastbare“ Bordsteine sind aber nicht nur für blinde Menschen notwendig, sondern auch für kleine Kinder und andere benachteiligte Personengruppen wichtig. Sie schützen außerdem alle Fußgänger, wenn ein Fahrzeug ins Schleudern gerät oder wenn – ein modernes und aktuelles Problem – ein Fahrer kurz auf sein Handy schaut, einen gefährlichen Augenblick lang nicht den Straßenverlauf beachtet und in den Seitenraum abdriftet.

Der hohe Bordstein bleibt also wichtig für alle Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Für einige von Ihnen hat er existentielle Bedeutung.

Literatur, Quellen

Böhringer, Dietmar

❖ (2007): „Gesicherte Nullabsenkungen“: Für blinde Menschen gefährlich - gerade noch brauchbar - oder eine gute Lösung?

https://www.boehri.de/dietmar_boehringer/publications/2007_Gesicherte%20Nullabs_brauchbar-oder-gefuehrlich.pdf

❖ (2021 a) Untersuchung „Pädagogische Fachkräfte von Kindergärten beurteilen Bordsteinhöhen im Hinblick auf kleine Kinder“:

https://www.boehri.de/dietmar_boehringer/publications/2021_Befragung-Kindergaerten.pdf

❖ (2021 b) Untersuchung „Blinde Menschen beurteilen Fußgängerüberquerungen ohne Bordsteinkante“:

https://www.boehri.de/dietmar_boehringer/publications/2021_Fussgaengerueberquerungen/01_Vorgeschichte-zur-vorliegenden-Untersuchung-B.pdf

❖ (2021 c) Überquerungsstellen – vollständig barrierefrei, in: Straßenverkehrstechnik 4/2021, 271 bis 284

DIN 18040-3 – Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Beuth-Verlag Berlin, Dezember 2014

DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Berlin, Dezember 2020

Frankfurt-Nieder-Erlenbach: Shared Space Keine Ruhe in der Gemeinschaftsstraße, FR 20. Juli 2012, www.fr.de/frankfurt/keine-ruhe-gemeinschaftsstrasse-11315434.html; letztmals abgerufen 22-04-14

Hamburg: Keine Lust aufs Selberdenken;

<https://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/strassenverkehr-keine-lust-aufs-selberdenken-1575666.html>; letztmals abgerufen 22-04-14

HBVA, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen; Herausgeber:

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, Köln 2011

Kohaupt, Bernhard: ‚Shared Space‘ – barrierefrei?;

www.unbehindertmobil.de/shaedspacelayout.pdf

Ortlepp, Jörg, Dipl.-Ing., GDV,: Shared Space, Folie aus einem Vortrag 2012

Shared Space, Raum für alle, Neue Perspektiven zur Raumentwicklung, Hrg.:

Keuning Instituut, Groningen, Niederlande, NL Leeuwarden 2007

Stoppstein 1: ga.de/region/voreifel-und-vorgebirge/meckenheim/stoppstein-bremse-rein_aid-43476337

Stoppstein 2: polizei.nrw/am-stopstein-halt-damit-es-nicht-knallt

Stoppstein 3:

presse.karlsruhe.de/db/stadtzeitung/jahr2019/woche38/bordstein_wird_zum_stopstein.html

Stuttgart: Shared Space in der Kritik, Vorrang für Fußgänger in der Tübinger Straße;

12.07.2018; <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.shared-space-in-der-kritik-vorrang-fuer-fussgaenger-in-der-tuebinger-strasse.63e66e4c-7ee3-490d-ae77-15d94def3547.html>

VdK-Handbuch: Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung, Hrsg.:

Sozialverband VdK Deutschland e. V., Bonn 2008