

## **Warnung vor Kassler Rollbord - Erklärung des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbandes (DBSV) zum Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“**

Der von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung im Dezember 2006 herausgegebene Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ zeigt angeblich auf, „wie sich die beiden Anforderungen – Stufenfreiheit für Gehbehinderte und sichere Orientierung für Sehbehinderte – vereinbaren lassen.“ – Stimmt dies? – Bedauerlicherweise nein: Was blinden Menschen anhand der Empfehlungen des Leitfadens zugemutet werden soll, kann nach Ansicht des DBSV nicht akzeptiert werden.

Die entscheidende Neuerung besteht im Einsatz des „Kasseler Rollbordes“, dessen Name inzwischen in die neudeutsche Form „EASYCROSS® - Barrierefreie Leitsysteme“ abgeändert wurde. Dabei wird der senkrechte 3-cm-Bord als anerkannter Stand der Technik<sup>1</sup> (1) durch einen Rampenstein ersetzt, der – mit Rücksicht auf Rollstuhl- und Rollatornutzer - in einer Schräge vom Gehweg auf das Straßenniveau hinunterführt. Behauptet wird, dass blinde Menschen trotzdem in ausreichendem Maße geschützt seien. Dies aber ist offensichtlich nicht der Fall, wie u. a. drei Exkursionen 2005 und 2006 mit betroffenen Langstockgehern und Mobilitätslehrern nach Kassel, Hofgeismar, Lischeid und Marburg<sup>2</sup> zu realisierten Modellquerungen gezeigt haben:

Der zur Straße hin geneigte Rampenstein hat vier Millimeter hohe, jedoch nur 16 cm lange Rippen. Werden keine ergänzenden Warn-Bodenindikatoren direkt dahinter eingebaut (deren Einbau zwar im Text des Leitfadens empfohlen wird, die jedoch bei vielen Richtzeichnungen und Fotografien fehlen), ist die Gefahr groß, dass der Schrägbord weder mit dem Blindenstock noch mit den Füßen wahrgenommen wird. Dies zeigten die Rückmeldungen der blinden Testpersonen bei den o. a. Exkursionen. So wurde häufig die Grenze Gehweg/Fahrbahn nicht sicher oder gar nicht erkannt.

Dass der Einsatz ergänzender Warn-Bodenindikatoren in vielen Fällen überflüssig sei, wird von den Autoren des Leitfadens begründet mit angeblich gleich bleibenden „Gehlinien“ blinder Langstockgeher. Diese Aussage steht jedoch im Widerspruch zu neueren Untersuchungen. So wurden z. B. 2001 in einer Hamburger U-Bahn-Station, die mit einem Blinden-Leitsystem versehen ist, „Lauflinien“ blinder Menschen beobachtet und zeichnerisch festgehalten. Dabei wurden drei stark voneinander abweichende Lauflinien festgestellt. Wer schon mit blinden Menschen im Straßenbereich trainiert hat, weiß, dass manche sich strikt an Hauswänden und Gartenmauern orientieren, andere sich dagegen von dieser „inneren Leitlinie“ lösen, sich von den Verkehrsgeräuschen leiten lassen und in der Mitte des Gehwegs gehen. Auch ist bekannt, dass es dabei immer wieder zu

---

<sup>1</sup> DIN 18024 Teil 1, Abs. 10.1. direkt 54, Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums. Ein Handbuch für Planer und Praktiker, Hrsg. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Berlin 2000, S. 26

<sup>2</sup> <http://rollbord.gfuv.de>

Orientierungsschwierigkeiten kommt – dass z. B. eine schmale Nebenstraße mit einer Hofeinfahrt verwechselt wird, da die beiden sich in ihrem akustischen Erscheinungsbild ähneln. Deshalb ist es zwingend notwendig, dass eine gut ertastbare und eindeutig interpretierbare Grenzlinie zwischen Gehweg und Straße die falsche Wahrnehmung korrigiert.

Bekannt sollte auch sein, dass bei Querungen breiter Straßen – wie etwa auf der Rathauskreuzung Kassel - erhebliche Abweichungen von einer geradlinigen Querungsrichtung zu erwarten sind. Dies zeigte sich auch bei der erwähnten Exkursion. Dass die Rollborde auf der Mittelinsel, die nicht mit Warn-Bodenindikatoren abgesichert sind, nach Einschätzung von Mobilitätslehrern und blinden Menschen daher eine erhebliche Gefährdung für blinde Menschen darstellen, ist seit Juli 2006 im Internet nachzulesen (2). Geschehen ist bisher jedoch nichts – im Gegenteil: Die Lösung ohne Warn-Bodenindikatoren wird im Leitfaden als vorbildlich zur Nachahmung empfohlen (Gestaltung der Querungssituation siehe Fotos auf Seiten 129 und 130 des Leitfadens; Richtzeichnung – allerdings mit verharmlosenden Dimensionen - Seite 68).

Während von den Autoren des Leitfadens der 3-cm-Bord im Querungsbereich als eine unüberbrückbare Hürde für Rollstuhl- und Rollatornutzer angesehen wird, stufen sie gleichzeitig diese Bordsteinkante für blinde Menschen auf eine bloße Orientierungsfunktion herunter. Sie berücksichtigen nicht, dass die Bordsteinkante das einzige eindeutige Warnsignal für Gefahr im öffentlichen Raum ist, das reflexartig durch den unerwarteten Niveauwechsel eine spontane Reaktion auslöst. Beobachtungen im Orientierungs- und Mobilitätsunterricht zeigen, dass u. a. bei mehrfachbehinderten blinden Menschen abwärts gehende Stufen und Kanten eine eindeutige Warnfunktion besitzen: Die Betroffenen stoppen auf der Stelle. Bodenindikatoren, die an Stelle von Bordsteinkanten verlegt werden, setzen hingegen, was häufig verkannt wird, hohe kognitive Fähigkeiten voraus. Dies gilt selbst beim Einsatz einer speziell entwickelten, unverwechselbaren Warnstruktur.

An Fußgängerfurten wird nach dem Leitfaden grundsätzlich die gesamte Querungsbreite mit Rollborden gestaltet. Einzige Ausnahme mit schmaleren Nullabsenkungen sollen jene Querungsstellen bilden, die „nur geringen Querungsbedarf“ haben – wobei es solche, mit aufwändigen Lichtsignalanlagen ausgestattete, aber selten genutzte Querungsstellen in der Realität jedoch praktisch nicht gibt. Demonstriert wurde diese Lösung des Leitfadens den Vertretern der Blindenorganisationen an einer schmalen Industriestraße mit exakt rechtwinkliger Querung und einer überdurchschnittlich laut tackernenden „Blindenampel“. Von den Teilnehmern der Exkursion wurde darauf hingewiesen, dass diese Lösung, die gesamte Querung mit Rollborden zu gestalten, zwar an dem getesteten Übergang keine schwerwiegenden Probleme bereiten würde, dass Sicherheitsprobleme für blinde Menschen aber bei breiten Straßen oder komplexen Kreuzungen zu erwarten seien. Demgegenüber wird von den Autoren gefordert, dass an Furten Rollstuhl- und Rollatornutzer sowie Eltern mit Kinderwagen etc. gleichzeitig nebeneinander queren können. Wenn diese seltene Situation eintritt, ist dies ohne Frage für diese Personen komfortabel. Sollen deshalb aber blinde Menschen auf zuverlässige Orientierungsmöglichkeiten und wichtige Sicherheitsaspekte verzichten?

Es ist von der DIN 32984 gefordert und allgemein anerkannt, dass Bodenindikatoren von glatten, fugenlosen Bodenbelägen umgeben sein müssen, da sie sonst von blinden

Menschen schlecht und im Extremfall nicht zu erkennen sind. Diese elementare Forderung wurde bei nahezu allen abgebildeten Beispiel-Situationen des Leitfadens nicht beachtet: Bodenindikatoren oder Rollborde sind – soweit erkennbar – praktisch ausnahmslos von fugenreichen, gefasteten Bodenbelägen umgeben. Dies ist ein schwerwiegender Fehler.

Der Leitfaden beansprucht für das Land Hessen mehr als nur empfehlenden Charakter und für die übrigen Bundesländer eine starke Vorbildfunktion. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach den empirisch fundierten und ausgewiesenen Grundlagen, die speziell die Tauglichkeit des „Kasseler Rollbords“ (bzw. der „EASYCROSS® - Barrierefreie Leitsysteme“) für blinde Menschen untermauern. Es werden zwar in den theoretischen Abhandlungen Untersuchungen und Begutachtungen als Quelle angegeben; verborgen bleibt jedoch dabei, welche Erkenntnisse aus diesen wissenschaftlichen Veröffentlichungen entnommen wurden und welchen repräsentativen Stellenwert diese empirischen Untersuchungen einnehmen. Es gibt keine präzisen Verweise auf Forschungsergebnisse, die die postulierten Aussagen bekräftigen. Als in der Schweiz Überlegungen angestellt wurden, ob an Stelle der dort in der Norm festgeschriebenen 3-cm-Kante andere Lösungen denkbar wären, wurden Versuchsstrecken gebaut und eine größere Zahl blinder Menschen testeten, ob die in Erwägung gezogenen Lösungen blinde Menschen ausreichend sichern. Die Tests und Befragungen wurden dokumentiert und veröffentlicht. – Eine vergleichbare dokumentierte Untersuchung sucht man im Leitfaden vergeblich. Befragungsergebnisse, die bei den durchgeführten Exkursionen von Seiten der Blindenorganisationen gesammelt worden waren, wurden nicht ernst genommen. Diese Organisationen bekamen vor der Veröffentlichung keine Einblicke in das Manuskript und die zugehörigen Fotos; Änderungswünsche bei den Richtzeichnungen wurden nur in geringem Ausmaß berücksichtigt. Gedruckte Exemplare erhielten sie erst Mitte Februar 2007, nachdem der Leitfaden bereits Wochen vorher bei allen entsprechenden Ämtern verteilt war.

Der DBSV verkennt nicht, dass in den Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ viel Engagement und Arbeit investiert und Innovatives versucht wurde.

Dennoch kann er im Interesse der Sicherheit blinder Verkehrsteilnehmer nicht empfehlen, die für Querungssituationen aufgezeigten Lösungen umzusetzen, bei denen der Einbau eines Bordsystems an Stelle des 3-cm-Bordes im Zentrum steht.

Wenn akzeptiert werden soll, dass der für blinde Menschen enorm wichtige Bordstein durch eine „Nullabsenkung“ unterbrochen werden darf, müssen die Empfehlungen des Leitfadens empirisch abgesichert und entscheidende Verbesserungen für blinde Menschen aufgenommen werden. So lange dies nicht der Fall ist, ist der DBSV verpflichtet, Planer und Kommunen vor der Übernahme der im Leitfaden empfohlenen Lösungsansätze zu warnen.

Die Warnung des DBSV wird unterstützt und getragen von folgenden Gremien

