



# Sicheres Queren

Sicherheit auch  
für blinde und  
sehbehinderte  
Verkehrsteilnehmer

**DBSV**   
Deutscher Blinden- und  
Sehbehindertenverband e.V.

Bei der Gestaltung von Querungsstellen besteht hinsichtlich der Erfordernisse für blinde und stark sehbehinderte Menschen einerseits sowie Rollstuhl- und Rollatornutzern andererseits ein Interessenkonflikt.

## **Hohe oder niedrige Bordhöhen?**

Optimal für blinde Verkehrsteilnehmer sind Bordsteinhöhen von 10 bis 12 cm. Mit dem Langstock ist diese hohe Kante gut erkennbar. Wird sie jedoch versehentlich überschritten, bildet der deutlich wahrnehmbare Höhenunterschied ein zuverlässiges Signal zum reflexartigen Rückzug auf den Gehweg.

Für Rollstuhl- und Rollatornutzer ist dagegen eine möglichst geringe Bordhöhe optimal, am besten Niveaugleichheit zwischen Geh- und Fahrbereich. Diese Nullabsenkung stellt allerdings eine große Gefährdung für blinde und stark sehbehinderte Menschen dar, da sie unwissentlich auf die Fahrbahn geraten können.

Als Kompromiss wurde daher vor gut 40 Jahren eine Absenkung der Bordsteine an Querungen auf 3 cm Höhe vereinbart. Rollstuhlnutzer sollten diese Höhe noch überwinden können und blinde Langstock-

gänger dennoch eine tastbare Kante behalten. In der Praxis wurden die Borde aber häufig noch mehr abgesenkt und waren damit nicht mehr für Blinde ertastbar. Erschwerend kam hinzu, dass Laub im Herbst sowie Schnee und Streugut im Winter selbst korrekt ausgeführte Borde in ihrer Erkennbarkeit beeinträchtigen.

## **Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe**

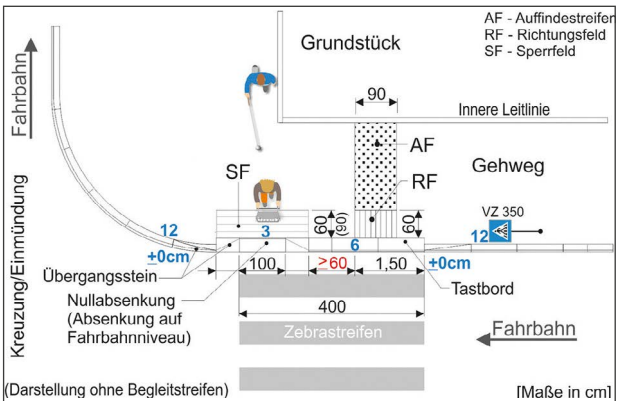
Mittlerweile hat sich eine Lösung bewährt, die beide Nutzergruppen berücksichtigt: die getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe. Sie ermöglicht Rollstuhl- und Rollatornutzern einen niveaugleichen Übergang von der Straße auf den Gehweg. Daneben ist sie mit einem 6 cm hohen Bord und taktiler Hinführung ausgestattet und bietet so die nötige Sicherheit und Orientierung für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer beim Überqueren der Straße.

## **Gestaltung der Überquerungsstellen**

Die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) beschreiben das Problem

und die Lösung der getrennten Überquerungsstelle ausführlich. Grundsätzliche Ausführungs- und Anwendungshinweise gibt die DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“.

Die korrekte Verlegung der notwendigen taktilen Elemente ist in der DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ geregelt.



### Elemente einer getrennten Querung mit differenzierter Bordhöhe an einem Fußgängerüberweg (Zebrastrifen)

(Quelle: Handbuch „IM DETAIL-  
Taktiles Leitsystem im Verkehrsraum“)

Im Folgenden werden die Elemente anhand einer mit Ampel oder Zebrastrifen gesicherten Querung beschrieben.

## **Querung für Rollstuhl- und Rollatornutzer**

- Für Rollstuhl- und Rollatornutzer wird kreuzungsnah eine Nullabsenkung von 100 cm Breite im Bordsteinbereich vorgesehen.
- Vor der Nullabsenkung (einschließlich Verziehungen) verhindert gehwegseitig ein Sperrfeld mit quer zur Gehrichtung bzw. parallel zum Bordstein verlaufenden Rippen, dass blinde Menschen versehentlich auf die Fahrbahn geraten.
- Die Tiefe des Sperrfeldes beträgt mindestens 60 cm, besser aber 90 cm.
- Wird bei hohem Fußgängeraufkommen ausnahmsweise die Nullabsenkung breiter ausgeführt, muss das Sperrfeld 90 cm tief sein. Bei Lichtsignalanlagen sind zusätzlich zwingend taktil-akustische Einrichtungen nach DIN 32981 vorzusehen („Blindenampel“).

## **Querung für blinde und sehbehinderte Fußgänger**

- Die Querungsstelle für Blinde ist kreuzungsfern anzuordnen.
- Der Bordstein hat eine Höhe von mindestens 6 cm und eine nahezu senkrechte Stirnseite.

- Zum sicheren Auffinden dieser Querungsstelle wird ein Auffindestreifen mit Noppenstruktur in mindestens 60 cm (besser 90 cm) Tiefe quer über den Bürgersteig verlegt.
- Der Auffindestreifen führt zu einem Richtungsfeld mit Rippenstruktur direkt am Bordstein. Es zeigt durch die Ausrichtung der Rippen die Querungsrichtung an.
- Das Richtungsfeld ist mindestens so breit wie der Auffindestreifen tief ist. Es sollte jedoch möglichst bis an den danebenliegenden Rand der Furt verbreitert werden. Die Ausrichtung der Rippen zeigt die Querungsrichtung an.



**Rippen des Richtungsfeldes in Laufrichtung der Querung ausgerichtet**

## Anordnung der Querungsstellen

- Grundsätzlich haben die beiden Querungsstellen einen möglichst großen Abstand voneinander aufzuweisen.
- Bei Lichtsignalanlagen muss die Blindenquerungsstelle unmittelbar am Ampelmast liegen.
- Müssen Rollstuhl- und Rollatornutzer einen Anforderungstaster für Bedarfsampeln erreichen, ist ein Abstand der beiden Querungsbereiche von 50 cm einzuhalten.

## Anforderungen an Mittelinseln

- Auf Mittelinseln müssen die gleichen Bordsteinhöhen wie am Straßenrand vorliegen und die Bodenindikatoren müssen baugleich angeordnet sein.



**Mittelinsel an einer Querung  
mit differenzierter Bordhöhe**

- Die Inselköpfe sind in Verlängerung der Furt durch Kanten tastbar zu gestalten.

## **Taktiler und visueller Kontrast**

Die bei der getrennten Querungsstelle zum Einsatz kommenden Bodenindikatoren müssen sowohl einen taktilen als auch visuellen Kontrast zum angrenzenden Belag aufweisen:

- Zur Herstellung des taktilen Kontrastes sind glatte, ungefaste, möglichst fugenlose Bodenbeläge als Begleitstruktur geeignet.
- Der visuelle Kontrast muss einen Leuchtdichtekontrast von  $K \geq 0,4$ , die hellere Fläche einen Reflexionsgrad von 0,5 besitzen (siehe DIN 32975).

Kann der visuelle oder taktile Kontrast nicht durch die Kombination Bodenindikator/Umgebungsbelag hergestellt werden, sind nach DIN 32984 Begleitstreifen erforderlich:

- Visuelle Begleitstreifen müssen min. 30 cm breit/tief sein.
- Taktile Begleitstreifen benötigen eine Breite/Tiefe von 60 cm.
- Bei Sperrfeldern hat der taktile Begleitstreifen vorzugsweise 90 cm tief zu sein.



## **Weitere wichtige Aspekte**

Es ist anzustreben, dass die Lösung der getrennten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe bei Um- und Neubauten bundesweit umgesetzt wird. Nur durch eine einheitliche Gestaltung lässt sich eine wiedererkennbare, sichere Situation schaffen.

Zu beachten ist dabei aber auch eine korrekte Ausführung. So sind bei Umbauten zwingend bestehende niedrige Borde konsequent im Bereich der Querung für Blinde auf eine Höhe von 6 cm zu bringen.

Wo die Einrichtung einer getrennten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe aus Platzgründen nicht möglich ist, muss eine gemeinsame Querungsstelle mit einheitlicher Bordhöhe von 3 cm nach DIN 18040-3 in Verbindung mit DIN 32984 hergestellt werden.

Der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV) engagiert sich auf vielfältige Weise für blinde und sehbehinderte Menschen. Mit den Mitgliedern des Gemeinsamen Fachausschusses für Umwelt und Verkehr (GFUV) erarbeiten wir Mindeststandards für die barrierefreie Gestaltung der gebauten Umwelt und des öffentlichen Verkehrs: **[www.gfuv.de](http://www.gfuv.de)**

Mit dieser Information wollen wir Sie bei der Gestaltung von barrierefreien Querungsstellen unterstützen.

**Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV)**

Rungestraße 19, 10179 Berlin

Telefon: (0 30) 28 53 87-0

Fax: (0 30) 28 53 87-200

[info@dbsv.org](mailto:info@dbsv.org) · [www.dbsv.org](http://www.dbsv.org)

**Spendenkonto:** Bank für Sozialwirtschaft

**IBAN:** DE93 1002 0500 0003 2733 00

Quelle Bilder: Wendelin Mühr

Stand Dezember 2016

Mit freundlicher Unterstützung:

 **KKH** Kaufmännische  
Krankenkasse