



Kreisverkehre

Probleme blinder
und sehbehinderter
Fußgänger bei
der Nutzung von
Kreisverkehrsanlagen

Kleine und Mini-Kreisverkehrsanlagen (bis max. 26 m Durchmesser) werden gegenwärtig in zunehmendem Maße anstelle von signalisierten Kreuzungen geplant und eingerichtet. Begründet wird dies damit, dass einerseits die Folgekosten für Verkehrssignalanlagen entfallen und andererseits Verkehrsunfälle an Kreuzungen reduziert würden. Die in jüngster Zeit gebauten Kreisverkehrsanlagen erschweren jedoch blinden und stark sehbehinderten Fußgängern die selbständige Teilnahme am Straßenverkehr ganz erheblich. Es ist daher zwingend notwendig, zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für blinde und stark sehbehinderte Fußgänger zu ergreifen.

Beschreibung der Situation

Ein Kreisverkehr ist für blinde und stark sehbehinderte Verkehrsteilnehmer deshalb besonders ungünstig, da die Verkehrsströme – anders als bei einer ampelgeregelten Kreuzung ohne Blindenzusatzeinrichtungen – akustisch nicht zu erfassen und zuzuordnen sind, da kein Wechsel zwischen stehendem und fließendem Verkehr als Orientierung zur Verfügung steht und außerdem der im Kreislauf sich bewegende Verkehr keinerlei akustische Hinweise liefert, ob und wann ein Fahrzeug abbiegt. Eine besondere Gefahrensituation ergibt sich zusätzlich, wenn ein Fahrzeug

mit Anhänger vor dem Einfahren in den Kreisverkehr an der Haltelinie zum Stehen kommt und sich der Zwischenraum von Fahrzeug und Anhänger im Bereich der Querungsstelle befindet. Weil der blinde Fußgänger sich an dem Geräusch des haltenden Fahrzeugs orientiert und irrtümlicherweise annimmt, dass er dahinter die Straße sicher überqueren kann, läuft er Gefahr, beim Anfahren des Gespanns vom Anhänger erfasst zu werden. Wesentlicher Nachteil für blinde und stark sehbehinderte Fußgänger ist der generelle Ausschluss jeglicher Verkehrssignalisierung, da Ampeln konzeptionell ausgeschlossen sind.

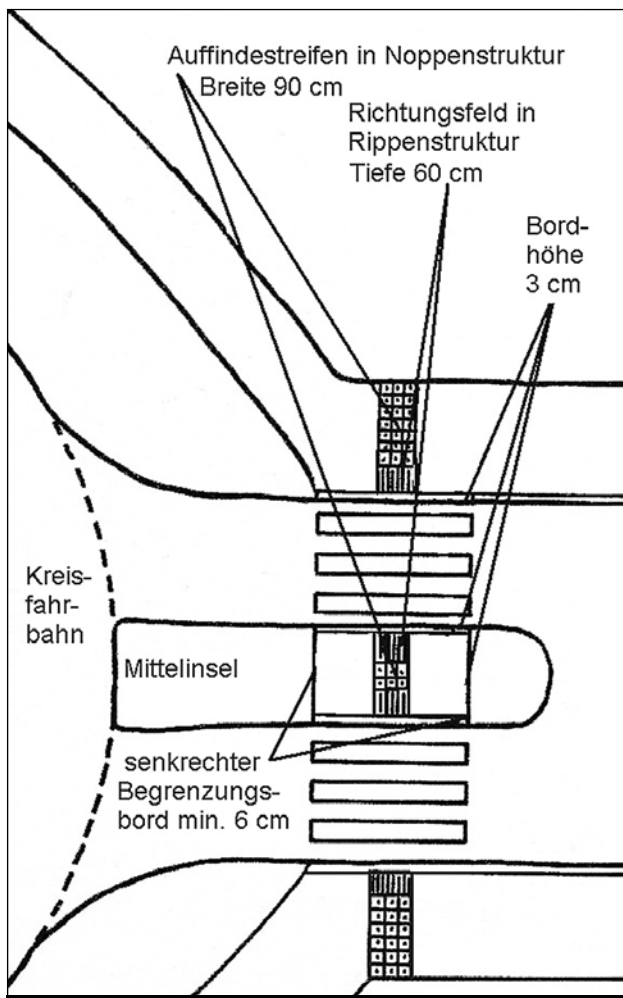
Erforderliche Gestaltungselemente eines Kreisverkehrs

- An allen Straßen, die in einen Kreisverkehr einmünden, müssen Fußgängerüberwege (= Zebrastreifen) angelegt werden, auch wenn die hierfür üblicherweise erforderliche Fahrzeugdichte nicht erreicht wird. Dies ist zwingend notwendig, um die Sicherheit nicht nur blinder und sehbehinderter Menschen zu gewährleisten, sondern auch die von älteren Menschen, Kindern oder kognitiv eingeschränkten Menschen.
- Die Zebrastreifen vor und hinter dem Kreisverkehr sollten nicht näher als 5 m an die Grenzlinie des Kreisels herangeführt werden.

- Die Zebrastreifen sind so weit wie möglich rechtwinklig zu den Bordsteinkanten anzulegen.
- Zwischen den Fahrstreifen der ein- bzw. ausmündenden Straßen sind Schutzinseln anzulegen.
- Der Fahrbahnrand und die Schutzinseln sind mit „Richtungsfeldern“ aus Rippenplatten in einer Tiefe von 60 cm und mindestens in Breite des Auffindestreifens, vorzugsweise in Breite des Überwegs, zu versehen. Die Rippen der Richtungsfelder weisen in Gehrichtung. Bei trichterförmigen Einmündungen orientiert sich die Richtung der Rippen daher an der Überquerungsrichtung und nicht am gekrümmten Verlauf der Bordsteinkanten.
- Zum Auffinden der Fußgängerüberwege sind „Auffindestreifen“ mit Noppenstruktur quer über den Gehweg zu verlegen.
- Sie enden in Richtung Bordsteinkante an „Richtungsfeldern“, deren Rippen die Gehrichtung zur Querung der Straße anzeigen. Das Richtungsfeld hat mindestens die Breite des Auffindestreifens
- Auf Mittelinseln wird die Querung mit gleicher Struktur angezeigt wie auf den Gehwegen. Die seitliche Begrenzung des Gehbereichs zu den Inselköpfen muss eine

senkrechte Anschlagkante für den Blindenstock aufweisen.

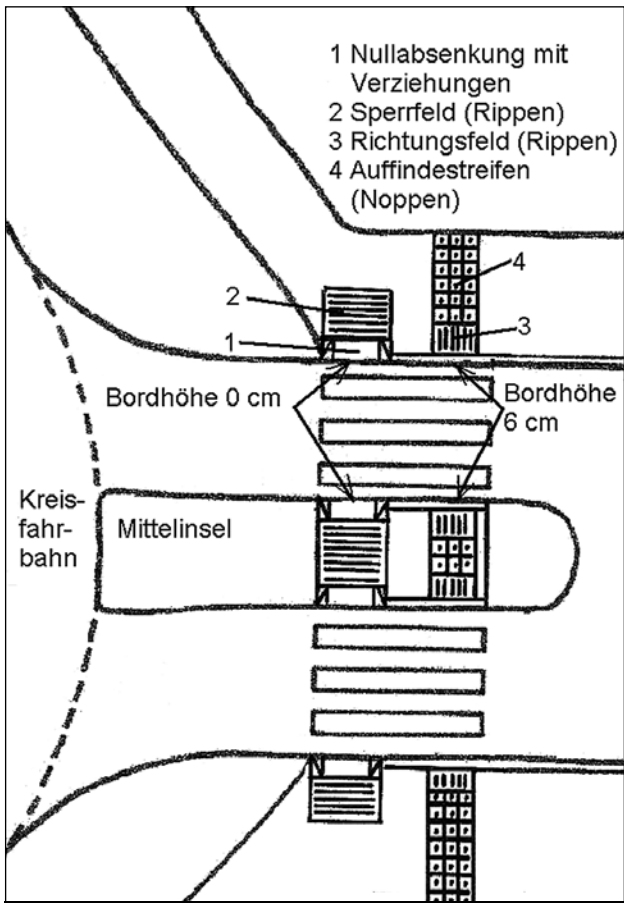
- Zur besseren Erkennbarkeit der querenden Fußgänger muss der ruhende Verkehr vor dem Zebrastreifen ausgeschlossen sein.



Kreisverkehr mit 3 cm hohen Bordsteinkanten

- Der Fahrradverkehr gehört sowohl im Kreis als auch in den einmündenden Straßen auf die Fahrbahn und nicht auf den Gehweg.
- Um die Gefahr, dass blinde und stark sehbehinderte Verkehrsteilnehmer bei einem im Zebrastreifenbereich haltenden Gespann zwischen Fahrzeug und Anhänger geraten, zu vermeiden, sind geeignete bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen zu treffen.
- Für die Bordsteinabsenkungen im Bereich des Überweges gilt: Die Borde dürfen mit Rücksicht auf Rollstuhlnutzer nicht höher und mit Rücksicht auf blinde Menschen nicht niedriger als 3 cm sein.
- Alternativ können bei kleinen oder Mini-Kreisverkehren statt des 3-cm-Bordes getrennte Querungsstellen zum Einsatz kommen (vgl. das Merkblatt Querungsstellen).

Die Titelseite zeigt einen Kreisverkehr mit einem Blindenleitsystem, das den jüngsten Empfehlungen sehr nahe kommt (Foto: Tiefbauamt Stuttgart).



Kreisverkehr mit Getrennten Querungsstellen

Ergänzende Informationen sind abzurufen unter www.gfuv.de, dort unter „Stellungnahmen und Ausarbeitungen des GFUV“, Kapitel „Querungsstellen/Kreisverkehr“.

Der Gemeinsame Fachausschuss für Umwelt und Verkehr (GFUV) erarbeitet Mindeststandards für die barrierefreie Nutzung der gebauten Umwelt und des öffentlichen Verkehrs speziell für blinde und sehbehinderte Menschen.

Im GFUV sind vertreten:

- der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV)
- der Deutsche Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e. V. (DVBS)
- Pro Retina Deutschland e. V.
- der Verband für Blinden- und Sehbehindertenpädagogik e. V. (VBS)
- der Bundesverband der Rehabilitationslehrer/-lehrerinnen für Blinde und Sehbehinderte e. V.

Herausgeber:

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

Rungestraße 19, 10179 Berlin

Telefon: (0 30) 28 53 87-0, Fax: -200

E-Mail: info@dbsv.org

Internet: www.dbsv.org

Stand April 2010

Mit freundlicher Unterstützung

