LEITFADEN
FÜR DIE BARRIEREFREIE GESTALTUNG VON VERKEHRSFLÄCHEN

LANDESBETRIEB MOBILITÄT TRIER

BARRIEREFREIE QUERUNGSSTELLEN KURZ ERKLÄRT

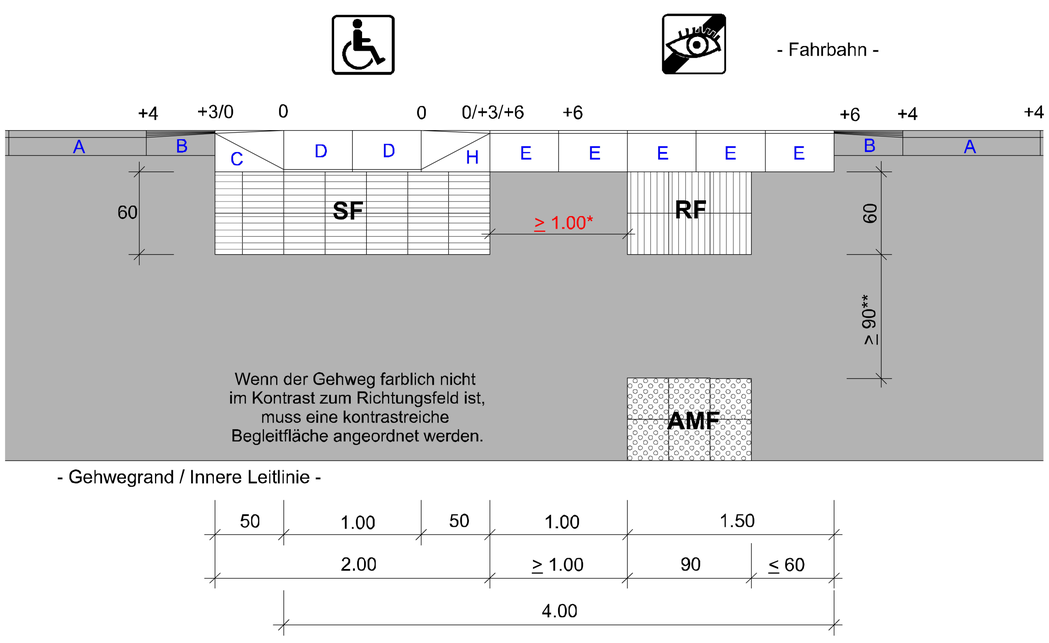
Viele Menschen fragen sich wahrscheinlich, warum sind auf unseren Gehwegen weiße gerippte oder genoppte Steine oder weiße, unterschiedlich hohe Bordsteine zu finden? Die Antwort auf diese Fragen ist relativ einfach. Mobilitätsbehinderte Menschen mit unterschiedlichen Einschränkungen haben unterschiedliche Bedürfnisse beim Überqueren der Straße.

Für Sehbehinderte oder Blinde Menschen gehören deutlich - mit dem Blindenstock - ertastbare und kontrastreiche Bordanlagen und Bodenindikatoren (Rippen- oder Noppenplatten) zu den wichtigsten Orientierungshilfen. Eine Bordsteinhöhe von 6 cm, die für Blinde eine gute Tasthöhe darstellt, ist für Rollstuhlfahrer jedoch ein nahezu unüberwindbares Hindernis. Für Menschen mit Gehbehinderung beträgt der ideale Höhenunterschied am Bordstein dagegen 0 cm (Nullabsenkung).

Zusätzlich zu den unterschiedlichen Bordhöhen sind Bodenindikatoren zur Orientierung für blinde und sehbeeinträchtigte Menschen wichtig. Bodenindikatoren übernehmen die Funktion zu warnen, zu leiten, zu orientieren und zu informieren.Als Bodenindikatoren werden Rippen- und Noppenplatten verwendet. Rippenplatten werden in erster Linie zur Orientierung und Leitung genutzt. Noppenplatten sind immer mit der Aufforderung zu erhöhter Aufmerksamkeit und zum Suchen verbunden.

Die Kombination dieser unterschiedlichen Elemente an einer “getrennten Querungsstelle für Seh- bzw. Gehbehinderte Menschen“ (Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe) macht es auch Menschen mit Behinderung möglich die Straße sicher zu überqueren.

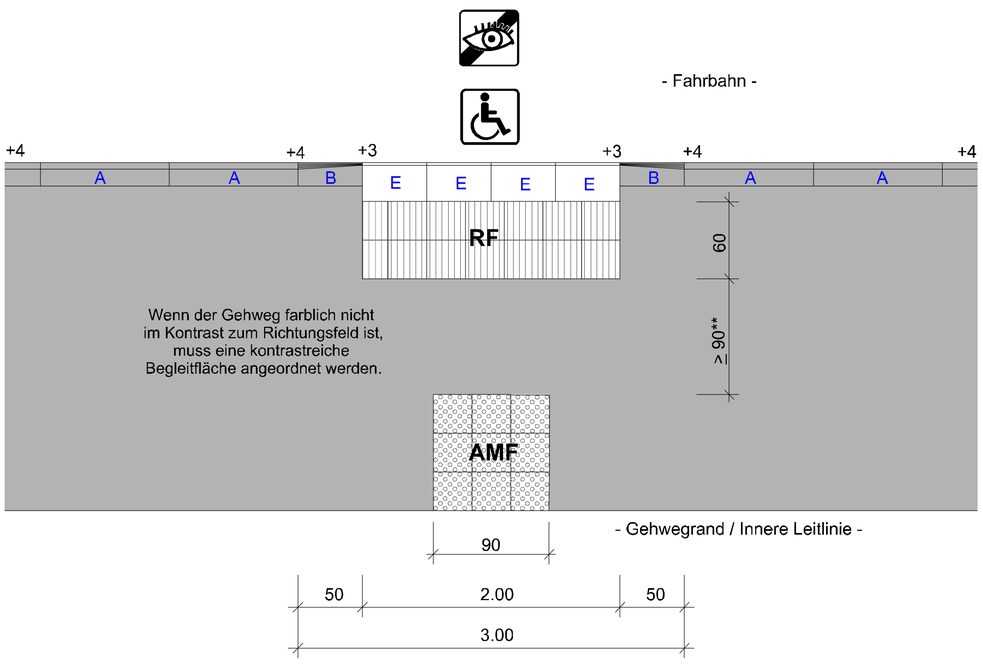
2B UNGESICHERTE QUERUNGSSTELLEN MIT DIFFERENZIERTER BORDHÖHE
(mit AMF)



In der Abbildung befindet sich links der Bereich der Nullabsenkung - für den Rollstuhlfahrer bzw. Gehbehinderten. Davor wird ein Sperrfeld (SF) aus Rippenplatten angeordnet. Die Rippen sind parallel zur Bordanlage, bzw. quer zur Laufrichtung der Querungsstelle, angeordnet. Das Sperrfeld (SF) soll Blinde und Sehbeeinträchtigte an der Nullabsenkung vor dem Weitergehen bzw. dem unbeabsichtigten Betreten der Fahrbahn warnen.

In der Abbildung befindet sich auf der rechten Seite der Querungsbereich für die blinden und sehbeeinträchtigten Menschen. Dort beträgt die Bordsteinhöhe 6cm. In diesem Bereich wird zusätzlich ein Richtungsfeld (RF) aus Rippenplatten angeordnet. Das Richtungsfeld (RF) zeigt dem Sehbehinderten die Laufrichtung an. Die Rippenprofile müssen so verlegt werden, dass Sie in Gehrichtung, exakt auf das gegenüberliegende Richtungsfeld ausgerichtet sind. Das Verlassen des Gehweges sowie das Betreten des sicheren Gehweges auf der gegenüberliegenden Seite können blinde und sehbeeinträchtigte Menschen aufgrund des höher stehenden Bordsteines deutlich wahrnehmen bzw. ertasten. Querungsstellen sollen, wenn möglich, immer mit der beschriebenen differenzierten Bordhöhe ausgebildet werden.

3B UNGESICHERTE QUERUNGSSTELLE MIT EINHEITLICHER 3 cm BORDHÖHE
(mit AMF)



In Bereichen ohne ausreichend Platz für eine getrennte Querungsstelle, gibt es eine Kompromisslösung. In solchen Fällen kann eine gemeinsame Querungsstelle mit einem Bordstein mit einer Höhe von 3cm eingerichtet werden. Dieser Bord kann von Rollstuhl- und Rollatornutzer gerade noch überwunden werden und ist gleichzeitig von Blinden und Sehbeeinträchtigten Menschen gerade noch zu ertasten. Hier ist vor dem Bord ebenfalls ein Richtungsfeld (RF) aus Rippenplatten angelegt, welches dem sehbehinderten Menschen die Querungsrichtung vorgibt.

Damit Blinde und Sehbeeinträchtigte die Querungsstelle bei sehr breiten Gehwegen auffinden können, wird am inneren Gehwegrand zusätzlich ein Aufmerksamkeitsfeld (AMF) aus Noppenplatten angelegt.

An Querungsstellen mit Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) oder Lichtsignalanlage (Ampel) - sogenannten gesicherten Querungsstellen - wird aus dem Aufmerksamkeitsfeld ein Streifen der vom hinteren Gehwegrand direkt bis an das Richtungsfeld führt. Dies ermöglicht die Unterscheidung gesicherter von ungesicherten Querungsstellen.

RheinlandPfalz

LANDESBETRIEB MOBILITÄT TRIER
Benedikt Bauch, Marc Kuhn

Juli 2020