

## **Antwort des Landesbehindertenbeauftragten vom 20.02.2017 zur Frage der barrierefreien Höhe von Bordsteinkanten:**

„Zu der Frage der Bordabsenkung auf 3 cm kann ich Ihnen folgendes mitteilen:

Die Richtlinie zur „Barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums ...“ ist vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr unter maßgeblicher Beteiligung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV) erarbeitet und vom Senat verabschiedet worden. Warum die Richtlinie eine Bordabsenkung von 3 cm bei einem ausgerundeten Bord für Querungsstellen vorsieht, müsste daher natürlich auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des ASV bekannt sein.

Maßgeblich hierfür ist, dass Borde für blinde und stark sehbehinderte Personen sicherheitsrelevante Informationen darstellen. Einerseits zeigt ein Bord die Grenze zwischen unterschiedlichen Verkehrsflächen, der Fahrbahn und dem Gehweg oder der Fahrbahn und dem Radweg an. Die weitere wichtige Information besteht darin, dass der höher gelegene Bereich der sicherere Teil ist.

Beispiel:

Wenn eine blinde oder sehbehinderte Person eine Fahrbahn mit einem Fahrbahnteiler bzw. einer Verkehrsinsel überquert, nimmt sie durch den Bord an der Verkehrsinsel einerseits wahr, dass sie die Fahrbahn gerade verlässt und den sicheren (höher gelegenen) Bereich betritt. Wäre die Insel jetzt mit einer Nullabsenkung versehen, wäre für diese Person völlig unklar, ob sie sich noch auf der Fahrbahn oder schon auf dem Fahrbahnteiler befindet.

Wäre nun statt der 3-cm-Bordabsenkung eine Nullabsenkung vorhanden, die Verkehrsinsel aber auf beiden Seiten mit sog. Richtungsfeldern in Rippenstruktur ausgestattet, ist dies keine wirklich sicherere Alternative: Würde die blinde Person nämlich das erste Rippenfeld versehentlich überlaufen, bestünde die Gefahr, dass sie die Fahrbahn wieder betritt, ohne dies zu bemerken, aber im Glauben, jetzt die Insel erreicht zu haben. Die Zusatzinformation „oben = sicher“ ist also unbedingt erforderlich.

In der Anmerkung zur DIN 18040-3 heißt es in diesem Zusammenhang:

„Eine Bordhöhe von 3 cm erfordert sowohl von Rollstuhl- und Rollatornutzern als auch von blinden Menschen verstärkte Anstrengungen sowie erhöhte Fähigkeiten. Eine Bordkantausrundung von  $r = 20$  mm bei einer Absenkung auf 3 cm ist die dabei beste Lösung, um die Anforderungen zwischen leichter Überrollbarkeit und sicherer taktiler Wahrnehmbarkeit in Übereinstimmung zu bringen.“

Dies stellt allerdings einen Kompromiss zwischen den Interessen blinder Menschen und Personen mit Rollstuhl oder Rollator dar.

Allerdings erwähnt die DIN 18040-3 auch eine alternative Gestaltungsmöglichkeit, nämlich die sog. Doppelte Querungsstelle, bei der es einerseits eine Nullabsenkung in einer Breite von 100 cm und andererseits eine Querungsstelle für blinde Menschen mit einer Bordhöhe von 6 cm gibt, auf die blinde und sehbehinderte mittels taktiler Bodenindikatoren hingeführt werden.

Aus meiner Sicht würde nichts dagegen sprechen, auch in Bremen diese Möglichkeit in die gen. Richtlinie aufzunehmen. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat hierauf jedoch bewusst verzichtet, weil in Bremen die Platzverhältnisse es häufig nicht erlauben, doppelte Querungsstellen anzulegen.“