



Gemeinsamer Fachausschuss für Umwelt und Verkehr (GFUV)

c/o Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.
z.H. Hans-Karl Peter | Rungestraße 19 | 10179 Berlin
Telefon (0 30) 28 53 87-190 | Telefax (0 30) 28 53 87-200
E-Mail post@gfuv.de | Internet <http://www.gfuv.de>

Berlin, 16. September 2008

Anforderungsprofil zur blinden- und sehbehindertengerechten Ausgestaltung von Mischverkehrsflächen nach dem Konzept „Shared Space“

Zum europaweit diskutierten Konzept des „Shared Space“ gehört unter anderem die weitgehende Abschaffung von Verkehrsschildern und Lichtsignalanlagen sowie die Zusammenfassung der traditionell getrennten Straßenstruktur zu einer einheitlich nutzbaren Verkehrsfläche, dem „Shared Space“¹. Die Befürworter² dieser Idee versprechen sich davon ein geringeres Unfallrisiko und eine erhöhte Aufenthaltsqualität durch den respektvollen und selbstorganisierten Umgang aller Verkehrsteilnehmer miteinander.

Bei aller Euphorie für solche Konzepte wurde jedoch bisher zu wenig bedacht, dass es unter den Fußgängern einige Nutzergruppen wie etwa Kinder, kognitiv eingeschränkte oder ältere Menschen gibt, die nicht in der Lage sind, den Verkehr richtig einzuschätzen. Nicht berücksichtigt wurde auch, dass blinde und sehbehinderte Menschen eine der Grundvoraussetzungen des Shared-Space-Konzepts, die Verständigung per Blickkontakt mit PKW- oder gar LKW-Fahrern, nicht leisten können. Hinzu kommt, dass die Beseitigung von klar erkennbaren, kontrastreichen Markierungen im Straßenraum sowie die Nivellierung von Straße, Gehweg und gegebenenfalls Radweg blinde/sehbehinderte Menschen ihrer Orientierung beraubt und sie in ihrer Sicherheit gefährdet.

Auf der vom Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV) veranstalteten Tagung des GFUV "Mischverkehrsflächen und Shared Space - Lösungsansätze für mobilitätseingeschränkte, insbesondere sehbehinderte und blinde Menschen"³ vom 28. bis 30. August 2008 in Osnabrück wurden Untersuchungsergebnisse und Erkenntnisse aus einigen europäischen Ländern von Verkehrsexperten verschiedener Disziplinen zusammengetragen. Ein zentraler Punkt der Tagung war der Besuch des durch die EU geförderten ersten deutschen Shared-Space-Projektes

¹ Keuning-Instituut in Groningen, NL (<http://www.keuninginstituut.nl>)

² <http://www.shared-space.org>

³ eine ausführliche Tagungsdokumentation ist beim GFUV (<http://www.gfuv.de>) auf CD-ROM erhältlich

im niedersächsischen Bohmte⁴. Die Erfahrungen der über 80 Teilnehmer wurden ausgewertet und von Betroffenen und Experten diskutiert. Auf dieser Basis formulierten die Anwesenden Anforderungen mit dem Ziel bei solchen Projekten zukünftig die Entstehung von „no-go-areas“ für blinde und sehbehinderte Menschen zu verhindern. Die darin niedergelegten Gestaltungsgrundsätze wenden sich vor allem an Planer, Verkehrsgestalter und Politiker in Kommunen und Ländern.

Getragen wird dieses Anforderungsprofil von den am Ende dieses Dokuments aufgeführten Organisationen der Blinden- und Sehbehindertenselbsthilfe aus Deutschland, den Niederlanden, Großbritannien, der Schweiz und Österreich.

Die Tagungsteilnehmer erwarten, dass bei der Planung und Ausführung zukünftiger Shared-Space-Projekte die Anforderungen des folgenden Kriterienkatalogs im Interesse der genannten benachteiligten Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden, um ein wirklich barrierefreies Shared Space zu schaffen:

Grundsätze

Mischverkehrsflächen und Shared Spaces sind so zu planen, dass auch für blinde und sehbehinderte Menschen keine Verschlechterung gegenüber der traditionellen Straßenraumgestaltung mit Verkehrstrennung eintritt, sondern vielmehr eine Verbesserung ihrer Orientierung und Sicherheit erreicht wird. Die Nutzung des Verkehrsraums in allgemein üblicher Weise und grundsätzlich ohne fremde Hilfe ist stets zu gewährleisten, das heißt Sicherheit und Orientierung blinder und sehbehinderter Verkehrsteilnehmer sind zu garantieren. Gleiches gilt für berechnete Belange anderer benachteiligter Verkehrsteilnehmer wie Senioren, Kinder oder kognitiv eingeschränkten Personen.

Bei der Planung und Durchführung derartiger Bauvorhaben sind die Selbsthilfeorganisationen und ihre Fachleute frühzeitig einzubeziehen.

Es ist stets eine national einheitliche Gestaltung und europäische Harmonisierung aller für blinde und sehbehinderte Menschen relevanten Aspekte anzustreben.

- A. Der Bereich der Mischverkehrsfläche ist mit einer Zonenanordnung (Zonensignalisation) mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf bevorzugt 20 km/h, höchstens aber 30 km/h zu belegen. Die Ausdehnung dieser Zonen soll so gewählt werden, dass diese Geschwindigkeitsbegrenzung auch durchgesetzt werden kann.
- B. Blinde und sehbehinderte Menschen benötigen so klare Strukturen, dass sie den fließenden Verkehr eindeutig erkennen und sicher queren können.
- C. Markierte Querungsstellen müssen überall dort eingerichtet werden, wo bei einmündenden Straßen, wichtigen öffentlichen Gebäuden und Haltestellen des ÖPV für blinde und sehbehinderte Menschen die optimale Stelle zum Queren angezeigt werden muss. Bevorrechtigte (vortrittsberechtigte) Querungsstellen, zum Beispiel Zebrastreifen müssen dort angebracht werden, wo ein besonderes Schutzbedürfnis besteht, wie etwa am Beginn und Ende des Mischbereichs sowie

⁴ <http://www.bohmte.de>

an Kreisverkehrsplätzen. Die eindeutige Erkennbarkeit und Auffindbarkeit dieser Querungsstellen muss visuell und taktil durch Bodenindikatoren und eine ertastbare Bordsteinkante von mindestens 3 cm Höhe gewährleistet sein.

- D. Damit blinde und sehbehinderte Menschen sicher einem Straßenverlauf folgen können, werden visuell und taktil eindeutige Strukturen benötigt. Bevorzugt von Fußgängern genutzte Bereiche sollen visuell kontrastreich von der bevorzugt befahrenen Fläche unterscheidbar sein, eine Trennung beider Bereiche mittels einer visuell und taktil erkennbaren Linie wie etwa eines mindestens 3 cm hohen Bordsteins ist erforderlich. Eindeutig erkennbare Bordsteinkanten sind insbesondere auch für die Arbeit des Blindenführhundes von besonderer Wichtigkeit. Wo die gebauten Strukturen für die Orientierung und Sicherheit nicht genügen, müssen zu beiden Seiten der Verkehrswege taktile und visuell kontrastreiche Leitstreifen aus Bodenindikatoren eingebaut werden. „Shared Surface“, das heißt eine völlig unstrukturierte Gestaltung der Shared-Space-Fläche, ist aus Orientierungs- und Sicherheitsgründen nicht nur für blinde und sehbehinderte Menschen inakzeptabel.
- E. Grundvoraussetzung für das Funktionieren des Shared-Space-Konzepts ist die Gewährleistung der Übersichtlichkeit und der uneingeschränkten Sicht der verschiedenen Nutzergruppen aufeinander im Verkehrsraum. Der ruhende Verkehr ist daher möglichst aus den unmittelbaren Begegnungsflächen auszuschließen; Halten, Parken und Anliefern darf nur auf ausdrücklich ausgewiesenen Flächen zulässig sein. Die Leitstreifen (Leitlinien), Bodenindikatoren und Querungsstellen müssen immer freigehalten werden.
- F. Bevorzugt von Fußgängern benutzte Hauptwegebeziehungen beziehungsweise ein Freiraum von mindestens 60 cm beidseitig des Leitstreifens (der Leitlinie) müssen frei von Hindernissen sein. Straßenmöblierungen müssen taktil mit Blindenlangstock erfassbar und visuell ausreichend gekennzeichnet sein.
- G. Da bisher nur wenige Erfahrungen blinder und sehbehinderter Menschen mit Mischverkehrsflächen, insbesondere Shared-Space-Projekten, vorliegen, müssen alle entsprechenden Maßnahmen nach der Umsetzung stets kritisch beobachtet, wissenschaftlich untersucht und evaluiert werden.
- Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV), vertreten durch den Gemeinsamen Fachausschuss für Umwelt und Verkehr (GFUV), Deutschland
 - Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband⁵, Schweiz
 - Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen⁶, Schweiz
 - VIZIRIS⁷, Niederlande
 - Visio⁸, Niederlande

⁵ <http://www.sbv-fsa.ch>

⁶ <http://www.hindernisfrei-bauen.ch>

⁷ <http://www.viziris.nl>

⁸ <http://www.visio.org>

Autoren:

- Wolfgang Schmidt-Block (GFUV-Vorsitzender, Deutschland)
- Dr. Klaus Behling (GFUV, Deutschland)
- Michael P. Schmidt (GFUV, Deutschland)
- Dr. Thomas Krämer (GFUV, Deutschland)

Gemeinsamer Fachausschuss für Umwelt und Verkehr (GFUV)

Der GFUV⁹ erarbeitet Mindeststandards für die barrierefreie Nutzung der gebauten Umwelt und des öffentlichen Verkehrs speziell für blinde und sehbehinderte Menschen in Deutschland. In ihm sind vertreten:

- Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV)¹⁰, der als Dachverband der Blinden- und Sehbehindertenselbsthilfe für die Arbeit des Ausschusses organisatorisch verantwortlich ist
- Deutscher Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf (DVBS)¹¹
- Pro Retina Deutschland e.V.¹²
- Verband der Blinden- und Sehbehindertenpädagogik e.V. (VBS)¹³
- Berufsvereinigung der Orientierungs- und Mobilitätstrainer für Blinde und Sehbehinderte (BOMBS)¹⁴

⁹ <http://www.gfuv.de>

¹⁰ <http://www.dbsv.org>

¹¹ <http://www.dvbs-online.de>

¹² <http://www.pro-retina.de>

¹³ <http://www.vbs-gs.de>

¹⁴ <http://www.bombs-online.de>