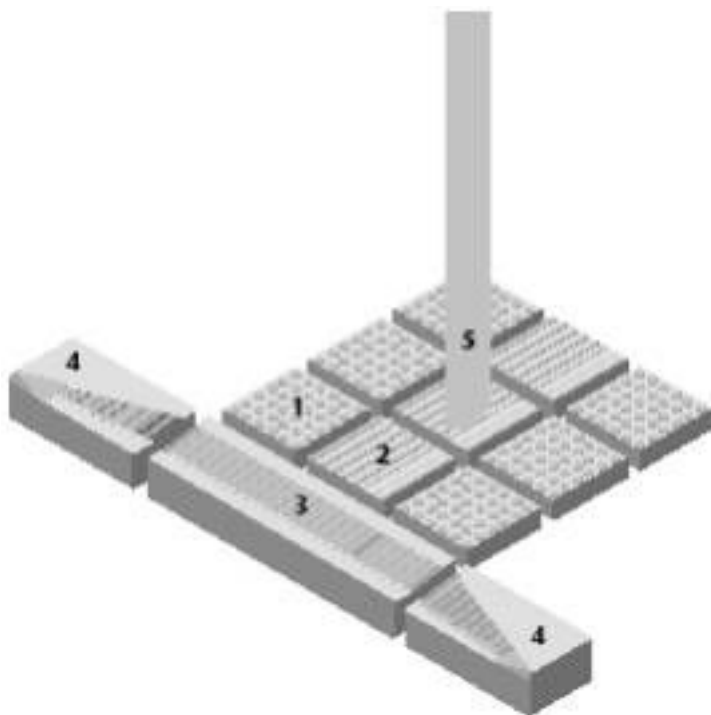


## In der Diskussion: die partielle Nullabsenkung bei dem Leitsystem Easycross - Nutzer und Experten nehmen Stellung

Das barrierefreie Leitsystem Easycross für Querungsstellen, ausgerüstet mit taktil und optisch gut erkennbaren Bodenindikatoren zwischen Gehweg und Fahrbahnrand, verbessert die unbehinderte Mobilität auf Verkehrsflächen. Von den Sicherheits- und Komfortvorteilen profitieren sowohl nicht motorisierte als schließlich auch alle anderen Verkehrsteilnehmer. Experten bescheinigen der Modulbauweise Vorbildcharakter für das gesamte Bundesgebiet.

Entwickelt wurde das Leitsystem vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen Kassel (ASV Kassel), einer Dienststelle der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV), und dem Coesfelder Betonwerk Klostermann. Es gibt jedoch auch Kritik aus dem Verband der Blinden- und Sehbehindertenpädagogen (VBS). Diese richtet sich gegen die partielle Nullabsenkungen durch berollbare Bordsteine am Übergang zur Fahrbahn und Ausführungsdetails. Das Argument: Blinde Menschen brauchen die Bordsteinkante zur Orientierung.



**Das Leitsystem EASYCROSS® für barrierefreie Querungsstellen:** Über die Noppenplatten (1) erfahren blinde und stark sehbehinderte Menschen, dass eine Querungsstelle folgt und nun besondere Aufmerksamkeit gefordert ist. Die Rillenplatte (2) nimmt die Spitze des Blindenstocks auf und fungiert als Richtungsgeber. Der berollbare Bordstein (3) ermöglicht Mobilitätsbehinderten einen niveaugleichen Übergang zur Fahrbahn. Die Verbindungssteine (4) sind vorgesehen für den Anschluss von Standardbordsteinen. (5) Lichtsignalanlage mit akustischer Zusatzausstattung für Sehbehinderte und Blinde.

Allerdings wurden die relevanten Selbsthilfeverbände angehört, darunter der Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V. (BSBH) und der Behindertenrat des Main-Kinzig-Kreises. Die partielle Nullabsenkung rückt in den Mittelpunkt einer Expertendiskussion. Eine insgesamt positive Bilanz zieht BSBH-Landesvorsitzender Frank Schäfer in einer aktuellen Stellungnahme.



Die partielle Nullabsenkung rückt in den Mittelpunkt einer Expertendiskussion.

Schäfer wörtlich im Juli 2007: „Die ausgearbeiteten Systeme ... sind nach unserer Meinung ein Weg, der sich in der Praxis bewähren kann und wird“, so der Landesvorsitzende. Zur Kritik an der partiellen Nullabsenkung äußerten sich nun weitere Nutzer und Experten.

## Stellung nahmen

- **Prof. Dr.-Ing. Kurt Ackermann**, renommierter Verkehrswissenschaftler, em. o. Professor der TU Dresden,
- **Dipl.-Ing. Wulf Heise**, ehemaliger stellvertretender Leiter des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Kassel,
- **Rotraut M. Teusch**, Rehabilitationslehrerin für Orientierung und Mobilität, und
- **Volkhard Pritsch**, Nutzer (blind) und Vorsitzender des Behindertenrates des Main-Kinzig-Kreises (MKK).

### **Herr Prof. Ackermann, was ist unter einer partiellen Nullabsenkung zu verstehen?**

Prof. Ackermann: Partielle Nullabsenkung ist ein Arbeitsbegriff, der gelegentlich vereinfacht werden sollte. Gemeint ist damit eine auf bestimmte Breite vorgesehene Bordabsenkung bis auf Fahrbahnniveau. Die konstruktive Ausbildung dieser Bordabsenkung muss den Anforderungen ALLER Verkehrsteilnehmer entsprechen. Dies ist mit dem Kasseler Rollbordssystem (Anm.: neue Bezeichnung Easycross) weitestgehend gewährleistet.

### **Herr Professor Ackermann, wie waren Sie in den Prozess der Entwicklung zur Ausführung der partiellen Nullabsenkung eingebunden?**

Prof. Ackermann: Im Auftrag der Firma Klostermann und in Kooperation mit dem Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) Kassel wurde von mir 2004 eine gutachterliche Stellungnahme zum „Kasseler Rollbord“ (Anm.: neue Bezeichnung Easycross) verfasst. Vorausgegangen waren Ortsbesichtigungen in Kassel und Immenhausen, die durch Begehungen einer blinden Testperson hinsichtlich der Beurteilung der Praxistauglichkeit des Rollbordes aufschlussreich verliefen.

In der gutachterlichen Stellungnahme habe ich u. a. empfohlen, – auf der Gehwegseite des Rollbordes zusätzlich ein der Breite des Überweges entsprechendes Aufmerksamkeitsfeld in Längsrichtung des Gehweges anzuordnen, - nicht nur taktile, sondern auch deutliche farbliche Kontraste anzuwenden, – Platten ohne Fasen mit geringer Fugenbreite als Gehbahnbelag zu verwenden und – weitere Tests mit unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Personen bei der Nutzung baulich modifizierter Lösungen durchzuführen.

Die Empfehlungen wurden durch Herrn Dipl.-Ing. König (Anm.: Mitarbeiter ASV Kassel) aufgegriffen, bei nachfolgenden baulichen Maßnahmen umgesetzt und getestet. Bei Methodik, Systematik und Zielstrebigkeit derartiger Feldexperimente arbeitet das ASV Kassel vorbildlich. Neue Lösungen auszuprobieren, ohne bisher Bewährtes zu verwerfen oder zu diskriminieren, erfordert Mut. Das ruft häufig Bedenkenträger auf den Plan, die unkonventionelle Lösungen vorverurteilen. Eine solche Herangehensweise ist destruktiv. Nützlich ist nur sachliche Kritik, die in produktives Mitdenken umschlägt.



Prof. Ackermann (links) bei einer Ortsbesichtigung in Immenhausen.

### **Liegen wissenschaftliche Veröffentlichungen, kurz Erkenntnisse mit repräsentativem Stellenwert zur Ausführung von abgesenkten Fahrbahnrandern vor?**

Prof. Ackermann: Die zum Teil divergierenden Anforderungen unterschiedlicher Personengruppen mit Behinderungen bei der Gestaltung ebenerdiger Überquerungsstellen von Straßen konnten mit Bordabsenkungen auf 3 cm erfüllt werden – ein seit mehr als 30 Jahren international bewährtes Maß, das sowohl blinden als auch an den Rollstuhlgebundenen Verkehrsteilnehmern nützlich war. Dazu und zur Gestaltung

solcher Bordabsenkungen gibt es zahlreiche Hinweise in Veröffentlichungen. Vereinzelt wurde auch die Bordabsenkung bis auf Straßenniveau angesprochen, ohne jedoch Lösungen in Qualität und Gebrauchswert des Kasseler Rollbordsystems (Anm.: Easycross) zu erreichen.

### **Herr Heise, die barrierefreie Ausführung öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen ist seit dem Jahr 2002 gesetzlich verankert. Wie stellt sich die praktische Umsetzung in den Städten und Gemeinden dar?**

Wulf Heise: Beim Neubau von Straßen und Gehwegen in der Baulast des Bundes, des Landes Hessen und der Landkreise werden Fußgängerüberwege generell barrierefrei ausgebildet. Darüber hinaus haben u. a. die Verbreitung des von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung im Februar 2007 herausgegebenen Leitfadens Unbehinderte

Mobilität und mehrere Informationsveranstaltungen dazu geführt, dass auch die hessischen Kommunen zunehmend barrierefreie Überwege mit einer Nullabsenkung ausführen. Kommunale Maßnahmen, bei denen es finanzielle Zuwendungen gibt, werden von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung geprüft, wobei auch hier auf Barriere die praktische Umsetzung in Hessen gewährleistet.

### **Wie weit ist das Bundesland Hessen in der Umsetzung – möglicherweise sogar vorbildlich?**

Wulf Heise: Wie schon erwähnt ist die praktische Umsetzung in Hessen flächendeckend gewährleistet, da entsprechende Informationen bei allen Entscheidungsträgern vorhanden sind.

Erfreut bin ich immer noch über die große Resonanz, auf die eine erste große Informationsveranstaltung unter dem Motto „Wir bauen für Sie - barrierefrei“ im Juli 2006 im Ramada-Hotel in Kassel mit bundesweiter Beteiligung gestoßen ist. Rund 250 Teilnehmer aus staatlichen und kommunalen Verwaltungen, Hochschulen, Ingenieurbüros und Industrie waren der Einladung gefolgt und haben gemeinsam mit Vertretern von Behindertenverbänden u. a. über den Kasseler Rollbord (Anm.: Easycross) diskutiert. Das war in dieser Form bislang einmalig in Deutschland. Die Vorreiterrolle Hessens besteht auch darin, dass ein System in enger Abstimmung mit Industrie, Hochschulen und erfahrenen Praktikern entwickelt wurde. Die Ergebnisse sind in den schon genannten Leitfaden Unbehinderte Mobilität aufgenommen.

Motor bei all diesen Aktivitäten war – das muss einmal gesagt werden - Herr Roland König vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen Kassel. Er hat seine langjährigen Kenntnisse und Erfahrungen als öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für barrierefreies Planen und Bauen in die Entwicklung des jetzt Easycross genannten Systems eingebracht.

### **Die partielle Nullabsenkung von Bordsteinen steht in der Kritik. Auch wenn es sich dabei um Einzelmeinungen handelt: Wie wurden die Orientierungs- und Sicherheitsbelange Blinder und Sehbehinderter bei den Leitsystemen berücksichtigt?**

Wulf Heise: Während der Entwicklungsphase wurden in mehreren Orten Nordhessens barrierefreie Übergänge mit Nullabsenkung gebaut. Mit sehbehinderten und blinden Menschen sowie mit Rollstuhlfahrern wurden unterschiedliche Systeme vor Ort getestet. Die Urteile der Testpersonen wurden, soweit plausibel, in die weitere Entwicklung des Kasseler Rollbordes, wie er damals noch genannt wurde, einbezogen.

### **Worin liegt die Optimierung des Systems gegenüber bisher ausgeführten Lösungen?**

Wulf Heise: Abgesenkte Bordsteine gibt es im In- und Ausland schon seit längerem in den unterschiedlichsten Ausführungen. Ebenso lange gibt es die Kritik von Blindenverbänden, die eine Bordsteinkante als Führung fordern. Mit dem neuen Leitsystem Easycross werden die Belange von sehbehinderten und blinden Menschen ebenso berücksichtigt wie die von Menschen mit „rollenden Fahrzeugen“, gleich ob Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder Fahrrad.



Dipl.-Ing. Wulf Heise (Mitte) im Kreise von Kongressteilnehmern.

Die Nullabsenkung in Verbindung mit taktilen Elementen ist von den befragten Nutzern fast durchweg positiv bewertet und als praxistauglich beurteilt worden.

**Die Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, Karin Evers-Meyer, möchte, dass sich andere Länder Hessen zum Vorbild nehmen. Welche Länder gehen bereits den hessischen Weg?**

Wulf Heise: Wichtig ist – und das hat Frau Karin Evers-Meyer zum Ausdruck gebracht

dass sich in allen 16 Bundesländern zumindest ähnliche Standards hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume durchsetzen. Nach meinen Informationen gehen Nordrhein-Westfalen und Hessen etwa den gleichen Weg. Andere Bundesländer sind an der hessischen Lösung stark interessiert, das belegen viele Anfragen von Städten und Gemeinden. Zwischen den Experten findet länderübergreifend ein reger Erfahrungsaustausch statt und es bleibt abzuwarten, inwieweit die aus meiner Sicht gute hessische Lösung von anderen Ländern übernommen wird.

**Was bedeutet die Entwicklung des Systems für die Zukunft? – Stichwort demografische Entwicklung.**

Wulf Heise: Die Altersstruktur wird sich in den nächsten zwanzig Jahren dramatisch ändern. Weniger Geburten und immer höhere Lebenserwartungen führen zu einem starken Anstieg der Zahl älterer Menschen. Diese sind in besonderem Maße auf hindernisfreie öffentliche Räume angewiesen. Aber auch Frauen und Männer mit Kinderwagen und Radfahrer profitieren von dem System. Barrierefreiheit ist also nicht nur am Lebensalter festzumachen.

**Wie stehen die Chancen, dass das Leitsystem Easycross bundesweit zum Einsatz kommt?**

Wulf Heise: Da kann ich nur hoffen, dass sich Qualität durchsetzt und das Nebeneinander stark unterschiedlicher Systeme bald ein Ende haben wird - im Interesse aller Nutzergruppen. Natürlich müssen die anderen Bundesländer mitziehen und da ist noch einiges an Überzeugungsarbeit zu leisten. Von dem hessischen Untersuchungsansatz konnten allerdings schon viele Skeptiker überzeugt werden.

**Frau Teusch, zur Entwicklung und Ausführung der partiellen Nullabsenkung gibt es neben sachlichen Auseinandersetzungen auch Konfrontation. Worin liegt dies Ihrer Meinung nach begründet?**

Rotraut M. Teusch: Als Öffentlichkeit und Baubehörden begannen, sich mit den Problemen von Rollstuhlfahrern auseinander zu setzen und die oft recht hohen Bordsteine auf Nullniveau absenkten, wurden zunächst die Interessen blinder und sehbehinderter Verkehrsteilnehmer völlig übergangen, da diese im Vorstellungsvermögen von Planern und Ausführenden nicht so augenfällig waren.

Tatsächlich ist es aber für den blinden Fußgänger, der alleine unterwegs ist, lebenswichtig, zu wissen, ob er sich noch auf dem Gehweg oder schon auf der – möglicherweise stark befahrenen – Straße befindet. Es dauerte eine ganze Weile, bis sich Vertreter von Blindenorganisationen Gehör verschafften und mit den wohlmeinenden Befürwortern von Nullabsenkungen und den betroffenen Rollstuhlfahrern eine Kompromisslösung von 3 cm Bordsteinrest ausgehandelt werden konnte. Das Thema Nullabsenkung ist deshalb in „Blindenkreisen“ sehr emotional besetzt – zu Recht, geht es doch um reale Gefahren für Leib und Leben.

Nun fürchtet man, einmal hart erkämpfte Positionen, nämlich die 3 cm Bordsteinhöhe, aufzugeben, wenn man der Nullabsenkung in irgendeiner Form zustimmt. Ängste und Vorurteile verhindern oft eine objektive Auseinandersetzung mit neuen Möglichkeiten und Ideen – man lehnt lieber erst einmal kategorisch ab, bevor man falsche Zugeständnisse macht. Ich vermute, dass viele, die so vehement in die Verurteilung der Rollbordlösung einstimmen, diese selber noch gar nicht unter dem Stock bzw. unter den Füßen gehabt haben. Ich selber halte diese konsequente Verweigerungshaltung nicht für sinnvoll, zumal die 3 cm-Lösung sowieso nie den Königsweg darstellte, besonders in Jahreszeiten, in denen sich Laub oder Schmutz vor dem Bordstein ansammelt.

Man wird mit Rücksicht auf die ernst zu nehmenden und leicht nach vollziehbaren Interessen der Rollstuhlfahrer – und man sollte in diesem Zusammenhang auch nicht die Fahrradlobby vergessen – immer mehr Bordsteinabsenkungen vornehmen, die in der Realität dann oftmals eher in Richtung 1 cm als zu 3 cm tendieren.

Eine Vorschrift, die in jedem Falle einen taktilen Hinweis einfordert, könnte meiner Meinung nach durchaus akzeptabel und hilfreich sein für blinde und sehbehinderte Fußgänger. Übrigens werden auch in vielen anderen mir bekannten europäischen Ländern Fußgängerfurten mit Nullabsenkungen für Sehbehinderte kenntlich gemacht sind.

### **Eignet sich das Leitsystem Easycross zur Schulung von sehbehinderten und blinden Menschen?**

Rotraut M. Teusch: Ja, sehbehinderte und blinde Verkehrsteilnehmer können nach entsprechender Schulung – die sich unter Umständen auch nur auf einen gut formulierten Hinweis beschränken kann – mit dem Leitsystem Easycross Querungsstellen wahrnehmen und nutzen. Dazu möchte ich aber noch Folgendes anmerken: Meiner Meinung nach sind fast alle Leitsysteme für blinde Fußgänger nur dann wirklich effektiv, wenn ihnen die Gesamtsituation einmal erklärt wurde und sie explizit auf bestimmte Merkmale hingewiesen wurden.

Es liegt in der Natur der Dinge, dass ein blinder Mensch großflächige Bereiche alleine nicht übersehen kann und dass er deshalb nicht zielstrebig bestimmte Details auffinden wird. Manche Funktionäre sehen dies anders. Vielleicht trifft die Aussage auch nicht für



Befürworten den hessischen Weg für unbehinderte Mobilität: Volkhard Pritsch als Nutzer und die Rehabilitationslehrerin Rotraut M. Teusch.

jeden sehr mobilen blinden Verkehrsteilnehmer zu, aber Ausnahmen bestätigen ja bekanntlich die Regel.

**Herr Pritsch, wie waren Sie bzw. der Behindertenrat des Main-Kinzig-Kreises an der Entwicklung des Leitsystems beteiligt?**

Volkhard Pritsch: Bereits im Jahr 2002 haben wir mehrere Diskussionen darüber geführt, ob man nicht die blinden und sehbehinderten Menschen mit den Rollstuhlfahrern auf einer Straßenquerung oder Bushaltestelle gemeinsam über einen abgesenkten Teil und einen taktil erfassbaren Teil führen könnte.

Herr Heinz Preis war damals Vorsitzender des Behindertenrates und sitzt im Rollstuhl und ich saßen mehrfach zusammen. Wir diskutierten das Problem der Nullabsenkung und der in den DIN-Vorschriften 18024 und 18025 Teil I und II vorgeschriebenen Bordhöhe von 3 cm im Straßenverkehr als Leitlinie für blinde und sehbehinderte Menschen.

Später kamen wir darauf, dass wir die Bürgermeister im größten hessischen Flächenkreis bei der Bürgermeisterkreisversammlung über eine Nullabsenkung und eine Bordhöhe von 3 cm im Straßenquerungsbereich und Bushaltestellen informieren. Daraufhin hörten wir vom ASV Gelnhausen, dass sich auch der HSVV mit solchen Gedanken befasst und Herr Heise und Herr König in Kassel um diese Belange bemühten. Aus diesem Grund haben wir im Februar 2003 die beiden Herren angeschrieben und um ihre Mithilfe gebeten.

Im selben Jahr führten wir noch eine Versammlung mit den Architekten in unserem Bereich durch, denen wir dieses Projekt präsentierten. Gleichzeitig haben wir die Hessische Bauordnung und die Mindestanforderungen für barrierefreies Bauen vorgestellt. Diese Konferenz fand in Erlensee statt. Daraufhin machten wir einige Besuche in unseren Gemeinden und stellten fest, dass keine Kreuzungsquerungen und keine Bushaltestelle barrieregerecht ausgebaut war.

Nachdem sich MUV (Mobilität und Verkehr des BSBH) mit in die Überlegungen einschalteten, wurde in der Zusammenarbeit mit dem Behindertenrat des MKK der Leitfaden entwickelt. Dieser konnte im Februar 2007 von der hessischen Landesregierung vorgestellt und an alle Gemeinden in Hessen übergeben werden. Heute kann der Behindertenrat des MKK feststellen, dass mit den Ansprechpartnern im ASV Gelnhausen flächendeckend nach dem Leitfaden Unbehinderte Mobilität im Straßenverkehr geplant und gebaut wird.

**Eine entscheidende Neuerung zur Ausführung von partiellen Nullabsenkungen besteht im Einsatz des barrierefreien Leitsystems Easycross. Können Sie dies bestätigen?**

Volkhard Pritsch: Das Leitsystem Easycross spielt bei der partiellen Nullabsenkung eine wichtige Rolle und sollte zum Aufspüren eines Querungsbereiches mit gezielter Führung

eingesetzt werden. Es gewährleistet die erforderliche Ausrichtung zum gegenüberliegenden Querungspunkt und bietet ALLEN Verkehrsteilnehmern eine verkehrssichere und komfortable Querung der Straße ohne Barrieren. Es ist zu beachten, dass bei einer ampelgeregelten Kreuzungsquerung ein Signalton mit integriert wird, damit die Grünphase der Überquerung akustisch dargestellt werden kann.

### **Wie bewerten Sie die Kritik an der partiellen Nullabsenkung von Bordsteinen in diesem speziellen Fall?**

Volkhard Pritsch: Wie bei der vorherigen Frage schon eindeutig hingewiesen, kann man hier nur nochmals wiederholen, dass wenn jede Querung und jedes Easycross- Leitsystem vorher mit Noppen- und Rillenplatten gekennzeichnet wird, man eine Leitlinienführung so gestaltet, dass es keine Probleme mit einer Nullabsenkung gibt. Denn man kann auch das Rollbord durch Leitlinienplatten ersetzen und fühlt dann mit dem Stock, wo sich die Leitlinie und die Bodenabsenkung auf null im Bürgersteig befinden. Deshalb finde ich die Kritik meiner Meinung nach nicht geeignet, um ein solches System, wie es jetzt überall eingebaut wird, zu blockieren.



Der blinde Verkehrsteilnehmer Volkhard Pritsch fordert eine einheitliche Schulung auf dem Leitsystem.

### **Sind Sie der Auffassung, dass Easycross den Sicherheits- und Orientierungsbedürfnissen blinder und sehbehinderter Menschen ausreichend Rechnung trägt?**

Volkhard Pritsch: Diese Frage ist eindeutig mit Ja zu beantworten, jedoch muss hier eine Einschränkung gemacht werden. Durch ein verbessertes Mobilitätstraining, das heißt laufen lernen mit dem Blindentaststock, muss auf diese Belange besser abgestimmt werden und auch hier sollte eine einheitliche Schulung stattfinden.

Jeder Mobilitätstrainer, der mit einem blinden oder sehbehinderten Menschen das Laufen übt, fängt zuerst in seiner Wohnung und deren näheren Umgebung an. Hier wird erlernt, wo man einkaufen kann und seine persönlichen Bedürfnisse befriedigenden Geschäfte findet. Auch die Bushaltestellen und die Bahnhöfe werden bei dieser Aktion gelehrt. Hier sollten wir darauf drängen, dass eine einheitliche Schulung stattfindet, die dann die Haltestellen und öffentlichen Gebäude sowie die Bahnhöfe, die ja dann mit Leitliniensystemen

ausgerüstet sind, durch den Blindentaststock taktil erfasst werden können und somit eine sichere Führung dieses Personenkreises darstellt und ein selbstständiges Auffinden dieser Gebäude ermöglicht.