Barrierefreie Querungsstellen und DIN EN 17210

Bernhard Kohaupt - unbehindertemobil.de

im Juli 2025

Für alle Menschen, und insbesondere für alle mit Behinderungen, ist eine klare Unterscheidbarkeit von Fahrbahn und Gehweg Voraussetzung, damit sie einen sicheren Raum haben, in dem sie sich gefahrlos bewegen können. Für die meisten, auch für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator, reicht hierfür eine deutliche visuelle Grenze aus. Ein Bord kann die Grenze aber zusätzlich verdeutlichen und außerdem dabei helfen, den Kfz.-Verkehr vom Gehweg fern zu halten. Für blinde und sehbehinderte Menschen muss aber eine zusätzliche taktil wahrnehmbare Grenze vorhanden sein, also i.d.R. ein Bord mit deutlichem Höhenunterschied.

Das Überqueren von Straßen ist – neben dem Einstieg in Bus oder Bahn - für behinderte Menschen die schwierigste und gefahrvollste Aufgabe, die sich ihnen im Verkehrsraum stellt. Für sie alle gilt es hier, den richtigen Zeitpunkt für die Querung zu wählen, auf das Verkehrsgeschehen und ggf. die Lichtsignalanlage zu achten. Aber bei der Querung unterscheiden sich die Ansprüche von Menschen mit sensorischen und motorischen Behinderungen deutlich. Während die einen einen Bord als taktile Grenze zur Fahrbahn benötigen, ist eine solche Stufe natürlich mit Rollstuhl und Rollator ein Hindernis, das überwunden werden muss.

Für sie alle ist die Überquerung ein komplexer Prozess, für blinde und sehbehinderte Menschen heißt es, zuvor überhaupt die Querungsstelle zu finden, die Grenze zur Fahrbahn zu erkennen, dann die Querungsrichtung zu bestimmen. Dabei ist nicht sicher, dass die Querung senkrecht zum Bord erfolgen muss, ggf. ist auf ein Richtungsfeld zu achten, auf die Akustik der Ampel oder den Richtungspfeil des Tasters. Dann kann die Querung begonnen werden, wenn der Verkehr auf der Fahrbahn dies erlaubt. Dabei muss die Richtung auch bei Störungen gehalten werden.

Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator müssen den Bord überqueren und ggf. die günstigste Stelle mit dem niedrigsten Bord suchen. Von oben, beim Verlassen des Gehweges, ist die Bordhöhe oft schwer einzuschätzen und die Lage der Nullabsenkung nicht präzise zu sehen. Ältere mit Rollator sehen oft auch noch schlecht, und bei viel Fußgängerverkehr und v. a. vielen Wartenden an der Kante wird eine nur 1 m breite Absenkung oft schlecht getroffen, der Rollator geht dann leicht mit einem Rad über eine höhere Kante und es kann zu Stürzen führen, v.a. wenn ein Rollator von Menschen genutzt wird, die Gleichgewichtsprobleme haben. Auf der Gegenseite heißt es dann, möglichst schnell die Fahrbahn zu verlassen, hier muss ein Bord aufwärts überquert werden.

Querungsstellen müssen also den unterschiedlichen Ansprüchen sowohl der motorisch eingeschränkten Menschen sowie der Menschen mit visuellen Behinderungen entsprechen. DIN 18040-3¹ bietet hierfür als Kompromiss zwei verschiedene Möglichkeiten an:

- Ein Bord von genau 3 cm über die gesamte Querungsstelle, möglichst mit einer Kantenausrundung von 2 cm, ist mit Rollstuhl und Rollator noch einigermaßen überwindbar und mit dem Langstock auch von oben noch einigermaßen ertastbar.² Dabei ist zu beachten, dass die 3 cm auch langfristig gewährleistet sein müssen, denn für beide ist dieses Maß wirklich grenzwertig. Zur Unterstützung der Wahrnehmbarkeit sollte gemäß DIN 32984³ der gesamte 3 cm hohe Bereich mit einem Richtungsfeld versehen sein.
- Eine differenzierte Bordhöhe mit getrennten Querungsbereichen, einem niveaugleichen und einem mit 6-cm-Bord. Dabei muss der abgesenkte Bereich mit einem Sperrfeld versehen sein und im Bereich des 6-cm-Bordes ist ein Richtungsfeld vorzusehen, das die Querungsrichtung anzeigt.





Querungsstellen mit Lichtsignalanlage, in Fulda mit differenzierter Bordhöhe und etwas schräger Querungsrichtung, in Düsseldort mit 3-cm-Bord

Bei gesicherten Querungen, also mit Lichtsignalanlage oder Zebrastreifen, führt immer ein Auffindestreifen mit Noppen zum Richtungsfeld. Bei Querungen mit differenzierte Bordhöhe ist es wichtig, blinde und sehbehinderte Menschen direkt zu ihrem Querungsbereich zu führen und zu vermeiden, dass sie zuerst auf die Nullabsenkung stoßen. Deshalb sollte bei ungesicherte Querungen auch ein Auffindestreifen angeordnet werden. Damit die ungesicherte Querungsstelle aber von gesicherten unterscheidbar bleibt, soll dieser Auffindestreifen 60 – 90 cm vor dem Richtungsfeld enden.

Dieser verkürzte Auffindestreifen wurde in der Fassung der Bodenindikatorennorm DIN 32984 im Jahr 2020 neu aufgenommen. Vorher war die Auffindbarkeit von Richtungsfeldern bei ungesicherten Querungen sehr erschwert, es konnte nur ein Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Leitlinie angebracht werden. Hessen hatte deshalb auf die Unterscheidbarkeit von gesicherten und ungesicherten Querungen lange verzichtet, weil ohne die Führung durch einen Auffindestreifen Blinde und Sehbehinderte zu leicht in die Nullabsenkung geraten können.





Ungesicherte Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe mit Mittelinsel in Riedstadt und in Bensheim. In Bensheim verbindet die Querungsstelle beide Richtungshaltestellen jeweils hinter der Halteposition des Busses. Der Radfahrstreifen endet vor der Haltestelle.



Der 3-cm-Bord mit angeformter Rinne erleichtert den präzisen Einbau. Foto: Stadt Chemnitz

Die Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe bietet also motorisch wie sensorisch behinderten Menschen die günstigsten Voraussetzungen, indem sie beiden einen besonderen Bereich gemäß ihren Anforderungen zuweist. Sie ist allerdings etwas aufwendiger und funktioniert nur, wenn v.a. die Bodenindikatoren richtig ausgeführt sind. Andererseits ist allerdings der Einbau eines auch langfristig genau 3 cm hohen Bordes nicht ohne Schwierigkeit und im Grunde nur möglich bei Verwendung spezieller Formsteine mit angeformter Rinne.

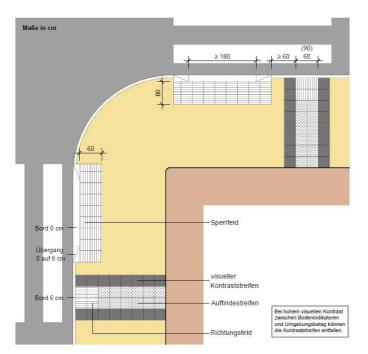
International ist an Querungsstellen eher die Absenkung des Bordes auf Fahrbahnniveau Standard, auch in unseren Nachbarländern. Die Grenze zur Fahrbahn wird dann für Blinde und Sehbehinderte mit Bodenindikatoren markiert. Dem entspricht auch die Forderung eines niveaugleichen Übergangs zur Fahrbahn in der 2021 als DIN EN 17210 erschienenen Europanorm.⁴ Zur Breite dieses Übergangs bei gesicherten Querungsstellen heißt es unter 7.3.4: "Fußgängerüberquerungen sollten eine ausreichende Breite aufweisen, die es Personen mit fahrbaren Mobilitätshilfen erlaubt, die Fahrbahn nebeneinander zu überqueren oder sich auf einfache und sichere Weise in einer angemessenen Zeit und ohne unnötige Verzögerung oder gegenseitige Behinderung aneinander vorbeizubewegen."

Gegenwärtig wird die DIN 18040 an die Europanorm angepasst, die dafür eigentlich vorgesehene Frist von 3 Jahren ist inzwischen schon abgelaufen. Die alte Diskussion um die Breite von Nullabsenkungen wurde mit der DIN EN 17210 wieder neu geöffnet, in der Öffentlichkeit z.T. auch sehr emotional geführt.

Erste Ergebnisse dieser Diskussion sind in der DIN E 18040.3 bereits nachzulesen. Danach werden Querungsstellen mit 3-cm-Bord als noch niveaugleich akzeptiert. Bei der Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe entspricht die grundsätzliche Begrenzung der Nullabsenkung auf 1 m Breite aber nicht mehr der Europanorm, die ja schon seit 2021 gilt. Je nach Verkehrssituation sollte eine Begegnungsmöglichkeit von Menschen im Rollstuhl gegeben sein. Dazu sind mindestens 1,80 m erforderlich. Bei nur geringem Fußgängeraufkommen, wie es im ländlichen Raum in der Regel gegeben ist, reicht eine 1 m breite Absenkung selbstverständlich aus.

Jede Planung im Verkehrsraum erfordert eine Abwägung verschiedener Bedürfnisse und Gefahren. Schon bisher wurde in Hessen und Nordrhein-Westfalen, die beide die differenzierte Bordhöhe als Regelbauweise anwenden, die Breite von Nullabsenkungen abhängig von der Verkehrssituation dimensioniert, ohne dass es große Probleme gab. Natürlich vergrößert eine breitere Nullabsenkung für blinde und sehbehinderte Menschen die Gefahr, unbeabsichtigt auf die Fahrbahn zu geraten. Bei Kreuzungen mit auch seitlich gelegenen Querungen sind aber immer vor einer Nullabsenkung Auffindestreifen mit Noppen zu überqueren, die auf die seitliche Querung hinweisen.

Es geht bei der breiteren Nullabsenkung nicht eigentlich darum 'nebeneinander zu überqueren', sondern sich "ohne unnötige Verzögerung oder gegenseitige Behinderung aneinander vorbeizubewegen". Im Grunde geht es nicht um 2 Rollstuhlfahrer oder Menschen mit Rollator nebeneinander, sondern um die Bewegung und Begegnung mit und neben Kinderwagen, schwerfälligen Fußgängern und im Zweifel auch Fahrrädern und e-Rollern. Letztere gehören da zwar nicht hin (abgesehen von Kindern), sind aber da und drängen oft auch schwächere Verkehrsteilnehmer ab.



Querungsstelle mit Überweg an einer Kreuzung. Der Querungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen liegt immer auf der kreuzungsabgewandten Seite. Vor der Nullabsenkung ist dann ein Auffindestreifen zu überqueren, der auf die Querungssituation hinweist. Bei höherem Fußgängeraufkommen sollte Begegnung im Bereich der Nullabsenkung möglich sein.

Quelle: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Anlage 10 – Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum. TE-1 ⁵

Da die Nullabsenkung immer auf der kreuzungszugewandten Seite sein muss, liegt sie auch i.d.R. in der direkten Lauflinie von Passanten. Zudem ist sie natürlich bequemer zu nehmen als ein 6-cm-Bord. Beides führt dazu, dass sich gerade hier die meisten Menschen beim Queren drängen, und schwächere Verkehrsteilnehmer leicht abgedrängt werden. Im realen Leben verhalten sich leider nicht immer alle, wie sie vielleicht sollten. Hinzu kommt das bereits oben genannte Problem, dass die Nullabsenkung auch in dichtem Verkehrsgeschehen mit Rollstuhl oder Rollator immer voll getroffen werden muss. Desto wichtiger ist aber in solchen Situationen, dass ein ausreichendes Sperrfeld vorhanden ist und die Führung blinder und sehbehinderter Menschen bei breiteren Nullabsenkungen gut geplant und auch ausgeführt wird, um sie von der Nullabsenkungen an Einfahrten. Dies ist leider nicht immer gegeben. Viele Nullabsenkungen an Einfahrten, auch schon barrierefei nach älteren Standards ausgebaute Querungsstellen werden noch lange bestehen bleiben.

_

³ DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Ausgabe 2023-04

¹ DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen. Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum - Ausgabe 2014-12; eine überarbeitete Fassung zur Anpassung an die Europanorm DIN EN 17210 erschien als Entwurf im Januar 2023

² siehe Untersuchung der BASt, Heft V 242 der Bundesanstalt für Straßenwesen https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/793/file/V242 Barrierefrei.pdf

⁴ DIN EN 17210 Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umgebung - Funktionale Anforderungen, Deutsche Ausgabe 2021-08

⁵ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Anlage 10, Qualitätsstandards und Musterlösungen, Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2023/02/220727 AGNH Qualitaetsstandards Anhange Web.pdf