

Sehbehinderter- und blindengerechte Gestaltung von Kreiselanlagen

Problemanalyse, Lösungsansätze und Forderungen

Grundlagen erarbeitet von:

- Schweiz. Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Fachbereichsehbehinderten- und blindengerechtes Bauen
- ZABBS, Zürcher Arbeitsgruppe "Bauliche Barrieren für Sehbehinderte"
- Schweiz. Fachkommission für sehbehinderten- und blindengerechtes Bauen

A. PROBLEMSTELLUNG:

Der Kreisel ist in seiner Anlage und aufgrund seines Bestrebens der Verflüssigung des Verkehrs grundsätzlich nicht fussgängerfreundlich:

- längere Fusswege
- verminderte Anhaltebereitschaft

Für Sehbehinderte und Blinde bewirkt der Kreisel zusätzlich grosse Orientierungsschwierigkeiten und Gefahren:

Orientierungsschwierigkeiten:

- die Fussgängerstreifen liegen oft in der Aus/Einfahrtskurve und gehen daher nicht rechtwinklig von einer geraden Trotoirkante weg,
- es gibt keine Strassenecken als Orientierungspunkte,
- die Fussgängerstreifen können nicht mit den üblichen Techniken (Distanz zur Strassenecke, in Verlängerung der Häuserfront) aufgefunden werden.

Gefahren:

Die blindenspezifische Orientierungstechniken um festzustellen ob die Fahrbahn frei zur Überquerung ist, sind nicht anwendbar:

- es gibt keinen parallel anfahrenen Verkehr,
- es gibt unter Umständen keine Verkehrspausen,
- ausfahrende Fahrzeuge können akustisch vom kreisenden Verkehr nicht rechtzeitig unterschieden werden.

Schweizerische
Fachstelle
für
behindertengerechtes
Bauen

Centre suisse
pour
la construction
adaptée
aux handicapés

Centro svizzero
per
la costruzione
adatta
agli handicappati

Aus Gründen der Sicherheit wird deshalb die ampelgeregelt Kreuzung dem grundsätzlich unübersichtlicheren Kreisverkehr vorgezogen.

Aus verkehrstechnischen Überlegungen werden jedoch zur Zeit viele Kreuzungen als Kreis gestaltet und zwar vermehrt auch Innerorts. Die im Folgenden aufgeführten 9 Punkte zielen darauf ab, durch die Gestaltung blinden und sehbehinderten Menschen bestmögliche Bedingungen zu schaffen.

1. **Trottoir**
2. **Lage des Fussgängerstreifens**
3. **Mittelinsel**
4. **Führungslinie**
5. **Führung zum Fussgängerstreifen**
6. **Anzahl Fahrspuren**
7. **Fahrgeschwindigkeit**
8. **Vermischung mit Radwegen**
9. **Beleuchtung**

B. GESTALTUNG DER KREISELANLAGEN:

1. **Trottoir**

Das Trottoir muss unmissverständlich von der Fahrbahn getrennt sein. Trottoirkanten dürfen nur im Bereich des Fussgängerstreifens abgesenkt werden und müssen eine minimale Höhe von 3 cm aufweisen.

Begründung: Da im Bereich des Kreisels die Gehrichtung nicht akustisch wahrgenommen werden kann, muss verhindert werden, dass Sehbehinderte und Blinde unvermittelt auf die Fahrbahn gelangen.

2. **Lage des Fussgängerstreifens**

Der Fussgängerstreifen soll unmittelbar nach Beendigung der Ein/Ausfahrtskurve, auf gerader Strecke, rechtwinklig über die Fahrbahn führen. Mindestabstand zum Aussenradius des Kreisels: 5 m.

Begründung: Damit die Gehrichtung am Fussgängerstreifen erkennbar ist, muss dieser von einer geraden Trottoirkante ausgehen und rechtwinklig dazu angelegt sein. Bei einem Abstand von 5 m ist genügend Raum vorhanden, dass ein Fahrzeug anhalten kann um Sehbehinderten und Blinden den Vortritt zu gewähren (damit die üblichen akustischen Orientierungstechniken anwendbar wären, müsste der Zebrastreifen soweit vom Kreis entfernt werden, dass der Umweg für Fussgängerinnen und Fussgänger unzumutbar wäre und die Fahrzeuge bereits erheblich beschleunigen könnten).

3. Mittelinsel

Der Fussgängerstreifen muss durch eine Mittelinsel unterbrochen werden, welche 3 cm hohe Randsteinkanten aufweist und wenn möglich durch eine Belagsänderung kenntlich gemacht wird.

Begründung: Die Situation am Kreisel lässt nicht zu, dass gleichzeitig beide Fahrspuren akustisch beobachtet werden. Auch das geradlinige Überqueren der Strasse ist unter diesen akustischen Bedingungen fast unmöglich, weshalb eine Zwischeninsel zur Neuorientierung unbedingt notwendig ist. Dort können sich Sehbehinderte und Blinde neu rechtwinklig zur Kante ausrichten und sich auf den Verkehr konzentrieren, welcher von der anderen Seite herannaht.

4. Führungslinie

Der Fussgängerstreifen soll links und rechts durch eine Texturänderung des Bodenbelags von 50 cm Breite oder eine Schwelle begrenzt sein.

Begründung: Am Kreisel ist die geradlinige Überquerung des Fussgängerstreifens durch die akustischen Einflüsse des kreisenden Verkehrs erschwert. Bodenmarkierungen verhindern, dass Sehbehinderte und Blinde vom Fussgängerstreifen abkommen. Diese Massnahme ist vor allem dann wichtig, wenn der Fussgängerstreifen nicht rechtwinklig zur Trottoirkante verläuft oder die Trottoirkante nicht geradlinig ist.

5. Führung zum Fussgängerstreifen

Absperrungen am Kreisel, zwischen Fahrbahn und Trottoir, müssen am Fussgängerstreifen enden, kontrastreich gestaltet und mit dem Blindenstock tastbar sein, wie zum Beispiel Rabatten, Geländer, ...

Begründung: Die Absperrungen führen Sehbehinderte und Blinde in der Kurve und geben den notwendigen Hinweis zur Lokalisierung des Fussgängerstreifens.

6. Anzahl Fahrspuren

Kreiselein- und Kreiselausfahrten dürfen jeweils nur über eine Fahrspur verfügen.

Begründung: Sehbehinderte und Blinde müssen sich darauf verlassen können dass, wenn ein Auto hält, sie die Fahrbahn überqueren können ohne durch überholende Fahrzeuge gefährdet zu werden.

7. Fahrgeschwindigkeit

Die Geschwindigkeit im Kreisbereich bis und mit Fussgängerstreifen darf 30 km/h nicht überschreiten. Nebst baulichen Massnahmen (enge Radien der Fahrspuren, Schwellen oder Texturänderung im Bodenbelag beiderseits der Fussgängerstreifen) ist eine entsprechende Signalisation vorzusehen.

Begründung: Kreisel verflüssigen den Verkehr, so dass die Anhaltebereitschaft zum vornherein eingeschränkt, die Aufmerksamkeit primär auf den Kreisverkehr gerichtet ist. Enge Kreisradien alleine genügen nicht, weil sich Fahrzeuglenker im Kreisel vom Karusselleffekt zu schnellem Fahren hinreissen lassen und bei der Ausfahrt entsprechend schnell beschleunigen.

8. Vermischung mit Radwegen

Radwege dürfen nie auf dem Trottoir geführt werden, es sei denn, sie seien baulich klar vom Gehbereich getrennt, z.B. durch eine Bepflanzung oder Pflasterung von mindestens 50 cm Breite.

Begründung: Der Radverkehr auf dem Trottoir stellt in dieser ohnehin schwierigen Situation für Blinde und Sehbehinderte eine zusätzliche, unnötige Gefahr dar. Die Auf- und Abfahrtsrampen für Radwege können den Sehbehinderten an ungeeigneter Stelle, ungewollt auf die Fahrbahn lenken. (vergl. Pt. 1).

9. Beleuchtung

Fussgängerstreifen und Wartebereich des Trottoirs müssen optimal ausgeleuchtet werden.