

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 05/0019
604 - Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung			Datum: 17.01.2005
Bearb.	: Herr Tiedtke, Jürgen	Tel.: 216	öffentlich
Az.	: ju/bü		

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

20.01.2005

**Bordsteinabsenkungen bei Geh- und Radwegen;
hier: Beantwortung der anfrage von Frau Hahn vom 02.12.2004**

In der Vergangenheit hat die Ausbildung von Absenkungen bei Straßeneinmündungen im Bereich von Geh- und Radwegen immer wieder zu Fragen und Forderungen Anlass gegeben. (Siehe auch Anfrage von Frau Hahn am 02.12.2004)

Eine eindeutige Festlegung gibt es in der **DIN 18024**, barrierefreies Bauen, von Januar 1998 in der die Höhe der Bordsteinabsenkungen auf mindestens 4 cm und höchstens 3 cm festgelegt wurde. (Dieser Wert wurde von Interessensvertretern sowohl der Selbsthilfe aus dem Körperbehindertenbereich als auch aus dem der sehgeschädigten Menschen als Kompromiss errungen.) Auch wird hier ein mind. 50 cm breiter Begrenzungstreifen zwischen Geh- und Radweg gefordert. Sowohl das Landes- als auch das Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen sieht eine barrierefreie Gestaltung entsprechend der DIN 18024 vor.

In den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – **EFA** - von 2002 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wird für Gehwege eine max. Höhe der Bordsteinabsenkung von 3 cm gefordert.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – **ERA 95** – der Forschungsgesellschaft wird für den Bereich der Radwege eine Absenkung auf 0 cm erhoben, wobei zum Gehweg hin ein Absatz bis max. 5 cm Höhe in Längsrichtung beschrieben wird.

In den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen **EAE 85 / 95** ist die Bordsteinhöhe an Überquerungsstellen für Fußgänger mit 2 – 3 cm und für Radfahrer mit 0 cm angegeben.

Da zur gesicherten Ableitung von Oberflächenwasser in der Regel ein Quergefälle zur Fahrbahn hin erforderlich wird, können die vorgenannten einheitlichen Angaben nur als theoretisch bezeichnet werden.

Da im Regelfall vor den Bordsteinen im Fahrbahnbereich ein 30 cm breiter Wasserlauf mit einer Tiefe von 2 – 3 mm anzuordnen ist, sind die 3 cm Höhe im Bereich des Gehweges für Benutzer/innen von Gehwagen und Rollstühlen als absoluter Maximalwert zu bezeichnen.

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	---	--------------

Für ältere (gehbehinderte) Fußgänger und Rollstuhlfahrer/innen sind Absätze von 3 cm Höhe manchmal schwer zu überwinden. (Bei Stolperkanten von mehr als 2,5 cm in Gehwegen kann die Stadt Norderstedt von Geschädigten berechtigt auf Schadensersatz verklagt werden)
Die theoretische Forderung nach einer Bordsteinhöhe im Bereich der Radwege von 0 cm ist schon aus Gründen der „Wasserführung“ im Fahrbahnbereich nicht möglich. Der Längsabsatz zum Gehweg muss auf Grund von notwendigen Ausweichbewegungen von Fußgängern und Radfahrern speziell in den Einmündungsbereichen als absolut gefährlich bezeichnet werden.

Aus den vorher aufgeführten Darlegungen ergibt sich für **Gehwege** eine Bordsteinkante von **2 – 3 cm** Höhe in den Absenkungsbereichen und somit für die **Radwege** von **2 cm**. Für kombinierte Geh- und Radwege muss dann sinngemäß von 2 – 3 cm Höhe ausgegangen werden.

Bei einer Bordsteinhöhe von mehr als 2 cm ist eine Orientierung auch für blinde Mitbürger/innen mit Taststock bzw. Führungshund meistens möglich. (Ohne tastbaren Bordstein gerät der blinde Mensch gegebenenfalls unabsichtlich auf die Fahrbahn und damit in Lebensgefahr!) Auch wenig befahrene Querstraßen müssen mit tastbaren Bordsteinen ausgestattet sein, weil sich blinde Menschen z.B. an der Anzahl der Querstraßen orientieren. Die Anlegung eines 50 cm breiten taktilen Begrenzungsstreifens zwischen Geh- und Radweg dürfte im Regelfall aus Platzgründen nicht möglich sein. In Norderstedt wurden und werden deshalb in einigen Bereichen sogenannte Rillenplatten als Orientierungshilfen für sehgeschädigte Menschen als Abgrenzung zwischen Rad- und Gehweg verlegt. Diese Rillenplatten reichen jedoch nicht als sichere Orientierung zum Übergang auf eine Fahrbahn aus!