

Kreisverkehre

Mindestkriterien für die barrierefreie Querung durch für blinde und hochgradig sehbehinderte Personen aus Sicht des Gremiums für Mobilität und Infrastruktur (GMI)

Kreisverkehre sind eine in der Verkehrsplanung immer beliebtere Alternative für ampelgeregelte Kreuzungen. Ein Kreisverkehr besteht aus einer im Kreis führenden Fahrbahn („Kreisfahrbahn“) und mehreren radial einmündenden bzw. abzweigenden Fahrbahnen („Arme“). Die Kreisfahrbahn, in deren Mitte sich eine kreisförmige Verkehrsinsel („Mittelinsel“) befindet, fungiert als Verteiler und wird nur in eine Richtung (gegen den Uhrzeigersinn) befahren. Die Arme fungieren gleichzeitig als Zubringer und Abzweiger und werden daher in beide Richtungen befahren. Im Bereich des Kreisverkehrs werden die beiden Fahrbahnen durch Verkehrsinseln („Fahrbahnteiler“) voneinander getrennt. Fußgänger/innen queren den Kreisverkehr an den Armen. Die Querungsstellen sind jeweils im Bereich der Fahrbahnteiler vorgesehen und werden als Aussparungen bzw. abgesenkte Bereiche („Querungsgassen“) im Fahrbahnteiler ausgeführt.

Für blinde und hochgradig sehbehinderte Fußgänger/innen haben Kreisverkehre ein hohes Gefahrenpotential, da sowohl die Orientierung als auch die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmer/innen besonders stark auf Sichtbeziehungen aufbaut und durch die spezielle räumliche Anordnung im Unterschied zu herkömmlichen Kreuzungen nicht durch Raumvorstellung und akustische Wahrnehmung kompensiert werden kann. Sie werden dadurch in ihrer selbständigen und selbstbestimmten Mobilität massiv eingeschränkt und sind im Straßenverkehr einer deutlich erhöhten Unfallgefahr ausgesetzt.

Ursachen des erhöhten Gefahrenpotentials für blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen sind:

- Probleme bei der **Unterscheidung zwischen Gehweg und Fahrbahn** bei ausschließlich visueller Kennzeichnung (z.B. durch Fahrbahnmarkierung)
Folge: Betreten einer Fahrbahn
- Probleme beim **Identifizieren der zu überquerenden Fahrbahn**, da ein akustisches Differenzieren der Verkehrsströme nicht möglich ist und so die Kante der Kreisfahrbahn leicht für die Kante eines Armes gehalten werden kann
Folge: Betreten der Kreisfahrbahn
- Probleme beim **Auffinden der richtigen Querungsstelle**
Folge: Queren an einer nicht zur Fußgängerquerung vorgesehenen Stelle
- Probleme beim **Identifizieren des richtigen Querungszeitpunktes**, da anhand der Fahrzeuggeräusche nicht eindeutig erkennbar ist, ob und von wo ein Fahrzeug herannaht
Folge: Unsicheres und/oder verhaltenes Queren bis hin zum Queren zu einem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrzeug herannaht
- Probleme beim **Erreichen des gegenüberliegenden Gehsteigs**
Folge: Abkommen vom direkten Weg über die Fahrbahn bis hin zum Betreten der Kreisfahrbahn

In der Folge stellen Kreisverkehre grundsätzlich eine sehr ungünstige Situation für blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen dar. Kommt es dennoch zur Umsetzung, so ist zur Entschärfung des Gefahrenpotentials bei allen Kreisverkehren, die auch zur Nutzung durch Fußgänger/innen vorgesehen sind, auf die Einhaltung der folgenden **drei Mindestanforderungen** zu achten.

Grundlagen der Gestaltung von Kreisverkehren sind der RVS 03.05.14 (mit 04.10.2013 durch Erlass des BMVIT verbindlich) zu entnehmen. Grundlagen der barrierefreien Gestaltung von Straßenraum finden sich in der RVS 02.02.36 und der ÖNORM B 1600 sowie den Richtlinien, auf die darin verwiesen wird.

1. Effektive Maximalgeschwindigkeit 20 km/h im Bereich unmittelbar rund um den Kreisverkehr

2. Ausführung des Gehbereichs für Fußgänger/innen

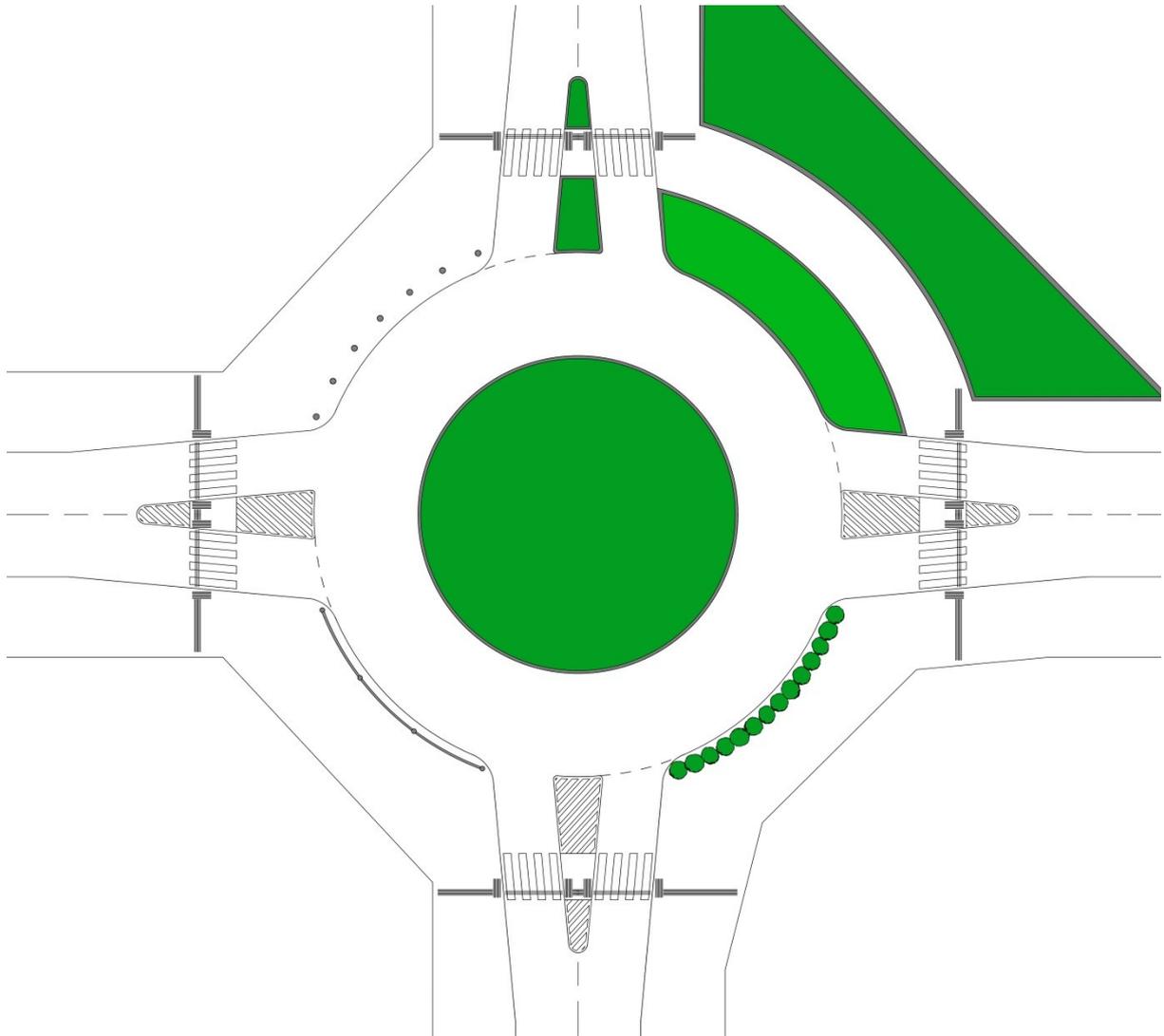
- a) Klare taktile und visuelle Trennung von Gehweg und Fahrbahn
- b) Visuell und taktil klar erfassbare Struktur des Gehweges (ggf. taktile Bodeninformationen)
- c) Absicherung gegen das Betreten der Kreisfahrbahn (z.B. durch deutlich veränderten Bodenbelag im Randbereich am Gehsteig, Poller, Absperrung, Niveauunterschiede etc.)

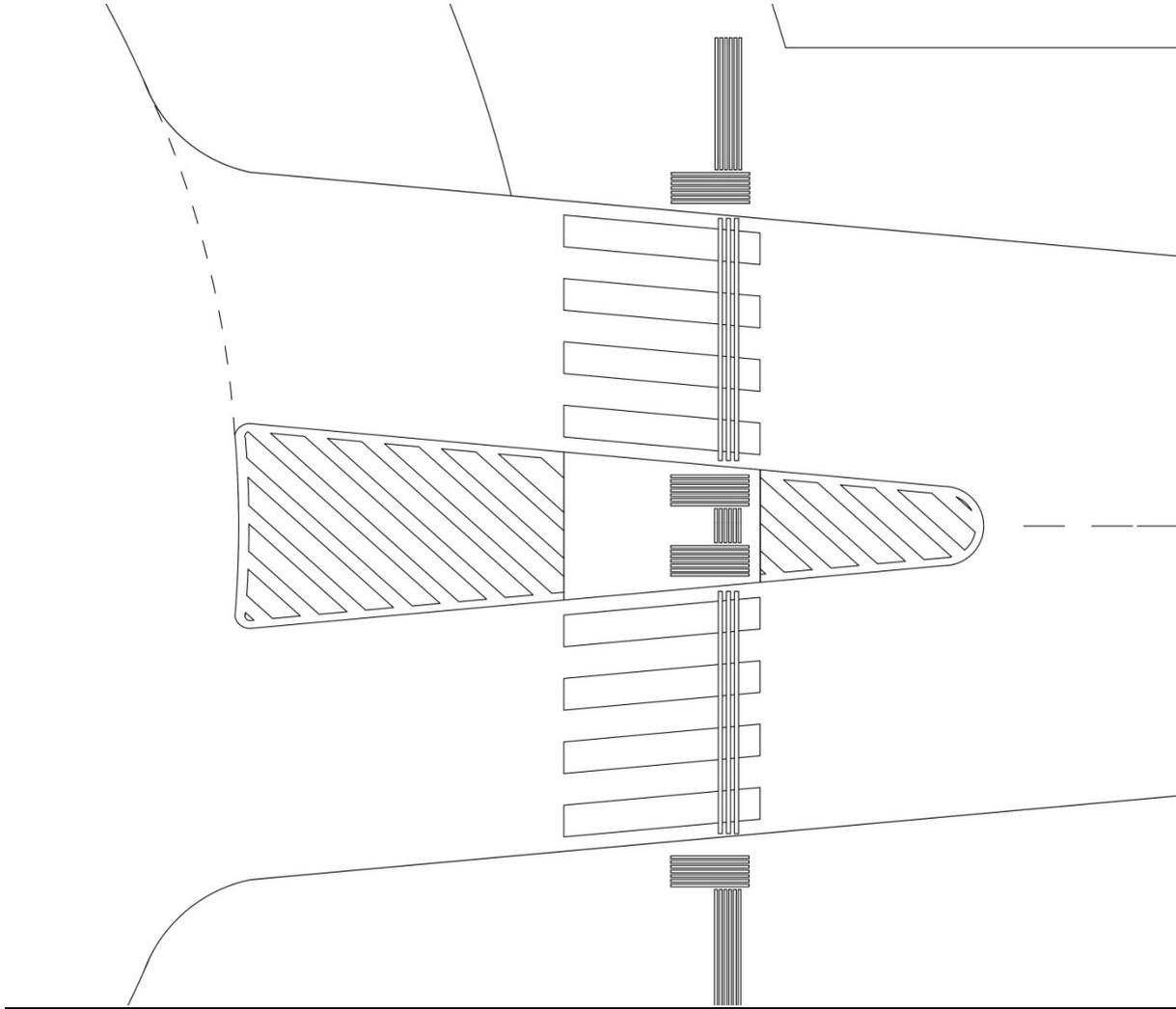
3. Ausführung der Fußgängerquerungen

- a) Mindestentfernung von 6,0 m zwischen äußerem Radius der Kreisfahrbahn und der Querungsstelle gemäß RVS 03.05.14 Kapitel 5.4 „Fahrbahnteiler“
- b) Optimale Einsehbarkeit der Querungsstelle gemäß RVS 03.05.14 Kapitel 7 „Sichtverhältnisse“
- c) Verpflichtende Anordnung von Fahrbahnteilern in Form von Verkehrsinseln mit Absenkung an der Querungsstelle entsprechend RVS 03.04.14 Kapitel 5.4 „Fahrbahnteiler“
- d) Verpflichtende Anordnung eines Fußgängerübergangs mit Schutzweg an der Querungsstelle möglichst in rechtem Winkel zur Fahrbahn
- e) Anbindung und Ausführung des gesamten Fußgängerübergangs mit taktilen Bodeninformationen gemäß RVS 02.02.36 (insbesondere Kapitel 7.2.1 „Fahrbahnteiler ohne Lichtsignalregelung“) sowie ÖNORM V 2102-1 (insbesondere Kapitel 5.5 „Taktile Kennzeichnung von Schutzinseln und Fahrbahnteilern“) – siehe auch Skizzen auf Seite 3 und 4

Können diese Mindestanforderungen nicht eingehalten werden, so ist eine herkömmliche Kreuzung vorzusehen.

Ergänzend ist als optimale Lösung aus Sicht blinder und hochgradig sehbehinderter Fußgänger/innen die Regelung durch eine Verkehrslichtsignalanlage mit Blindenakustik ausdrücklich erwünscht (Bedarfsampel, die bei Betätigung durch Fußgänger/innen das Verlassen des Kreisverkehrs in die entsprechende Fahrbahn temporär verhindert. Bei mehrspurigen Kreisverkehren ist auf jeden Fall eine solche Regelung vorzusehen.





Kontakt:

DI Doris Ossberger
Koordinatorin des GMI

BSVÖ Dachorganisation
Hietzinger Kai 85/DG
1130 Wien

+43 1 982 75 84-203
+43 664 88 65 87 33

barrierefrei@blindenverband.at
www.blindenverband.at

Wien, am 19.02.2014

Gremium für Mobilität und Infrastruktur, BSVÖ