

Stellungnahme der SSB AG zum Artikel Herrn Dietmar Böhringer

Blindenleitlinien werden im Netz der Stuttgarter Straßenbahnen seit ungefähr 20 Jahren eingebaut. Begonnen wurde mit den damals üblichen und am Markt erhältlichen Wellensteinen der Fa. Kronimus mit einem Wellenabstand von 50 mm. Um befürchtete Stürze durch dieses neuartige Leitelement zu vermeiden, wurden als Begleitstreifen Wellensteine mit nur einer Welle eingebaut. Die damals gebauten Blindenleitlinien hatten somit eine Breite incl. der Begleitsteine von 50 cm. Bereits damals wurden die Türbereiche markiert. Dies erfolgte durch Drehung der 2 Wellensteine um 90°.

Mit Erscheinen der ersten DIN 32984 1993 war diese Bauweise nicht mehr regelkonform und wurde in Absprache mit dem DIPB e.V. geändert. Vorausgegangen war ein Test auf einer Versuchsstrecke im Außenbereich der Nikolauspflanze, die von der SSB AG finanziert wurde. Aus diesem Versuch wurden mehrere Dinge abgeleitet und in Absprache mit dem DIPB e.V. im Stadtbahn-Netz der SSB umgesetzt.

- Der Stuttgarter Hohlkörperbodenindikator wurde „erfunden“. Ein mit Glasfaser verstärktes Kunststoffelement welches auf Grund seiner Bauform und Materialität bei überstreichen mit dem Langstock auch akustisch deutlich wahrnehmbar ist.
- In diesem Zusammenhang wurde damals gemeinsam mit dem DIPB e.V. festgelegt, die Einstiegsfelder ebenfalls zu verbessern und Hohlkörper mit einer Noppenstruktur einzubauen.
- **Abzweigungen innerhalb der Leitlinien werden nicht mit Noppenfeldern gekennzeichnet**

All diese Maßnahmen fanden in Zusammenarbeit und unter starker Mitwirkung von Herrn Böhringer statt und findet seither als Stuttgarter Standard bei allen neuen und sanierten Stadtbahnhaltestellen Verwendung.

In Zuge der Überarbeitung 2018/19 der DIN 32984 kam Herr Böhringer mit dem Wunsch auf die SSB AG zu, ob es möglich wäre an einer Haltestelle verschiedene Varianten von Einstiegsfeldern zu testen. Diesem Wunsch wurde von Seiten der SSB entsprochen. An der Stadtbahnhaltestelle Hallschlag wurden auf Vorschlag von Herrn Böhringer verschiedene Einstiegsfelder umgebaut und nach ersten Tests nochmals umgebaut.

Die in der DIN bisher und auch zukünftig vorgesehenen Einstiegsfelder mit Rippenstruktur, die parallel zur Bahnsteigkante verlegt werden, haben aus Sicht der SSB AG den Nachteil, dass sie bei einem vollbesetzten Bahnsteig und dem dadurch eingeschränkten Pendeln nur sehr schwer ertastet werden. Die von der SSB verwendeten Einstiegsfelder mit Noppenstruktur sind hier deutlicher wahrnehmbar. Die von Herrn Böhringer befürchtete Verwechslungsgefahr mit Abzweigefeldern außerhalb der Stadtbahnhaltestellen ist aus Sicht der SSB nicht gegeben. Aus diesem Grund widersprechen wir den Schlussfolgerungen von Herrn Böhringer. Der durch die letzten beiden Abschnitte hergestellte Zusammenhang mit tödlichen Unfällen an Bahnsteigen entbehrt jeglicher Grundlage.

Seine Hochrechnung von Bahnsteigstürzen auf Seite 34 ist unzutreffend. Nur einer dieser „Stuttgarter Fälle“ ist im Betriebsbericht der SSB erfasst. Dieser steht jedoch nicht im Zusammenhang mit fehlenden und falsch ausgeführten Einstiegs- und/ oder Abzweigefeldern. Nach der „Böhringer-Theorie“ würden demnach alle 1 ½ Tage ein blinder Mensch in ein Gleis stürzen.

Insgesamt gibt der Test und dessen Auswertung eine Tendenz wieder, die auf Grund der zu kleinen Anzahl von Testpersonen keinesfalls als wissenschaftlich belegt gelten kann.

07.11.2019

Peter Krauß

Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)

Unternehmensbereich Technische Infrastruktur Leiter Fachbereich Bauwerke (TB)