



Unabhängig mobil – aber sicher

Unter dem Titel „Mobil von Tür zu Tür“ fand vom 2. bis 4. März in Berlin eine Fachtagung des Gemeinsamen Fachausschusses für Umwelt und Verkehr (GFUV) statt. An der Veranstaltung nahmen etwa 60 Personen teil: Akteure aus Wirtschaft und Forschung, Vertreter namhafter Organisationen, Experten in eigener Sache. In 13 Vorträgen und drei Workshops wurden Aspekte der barrierefreien Mobilität für blinde und sehbehinderte Menschen beleuchtet. Ein Überblick über die wichtigsten Themen und Positionen.

 *Von Werner Gläser*


Sicherheit im öffentlichen Verkehrsraum

Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Insbesondere für ältere Menschen besteht die Gefahr, in einen Unfall verwickelt zu werden. Unter den Fußgängern stellen sie die größte Gruppe. Wie viele der Unfallopfer sehbehindert oder blind sind, ist nicht erfasst.

Häufige Unfallursachen sind Unachtsamkeit oder Fehleinschätzungen anderer Verkehrsteilnehmer. Auch durch unübersichtliche Verkehrsregeln wie den grünen Abbiegepfeil, eine fehlende separate Regelung für Linksabbieger oder schlecht erkennbare Zebrastreifen werden Unfälle hervorgerufen.

Ziel muss sein, dass möglichst viele gut erkennbare und gesicherte Querungen in Form von Blindenampeln oder Zebrastreifen gebaut werden. In einer Zeit, in der in ganzen Landstrichen Norddeutschlands keine Zebrastreifen mehr genehmigt werden, ist viel Überzeugungsarbeit zu leisten.

Barrierefreier Verkehrsraum

Um Verkehrsräume barrierefrei zu gestalten, ist eine deutliche Strukturierung der verschiedenen Flächen erforderlich. Zonen für motorisierte Fahrzeuge, Fahrräder und Fußgänger müssen klar voneinander abgegrenzt werden, 

etwa durch unterschiedliche Höhen, Materialien oder Trennstreifen. Der Gehbereich sollte nach Möglichkeit eine glatte Oberfläche haben, die begehbare Breite sollte nicht weniger als 1,80 Meter betragen. Mit Hilfe einer Straßensatzung können Kommunen bestimmte Bereiche für Außengastronomie oder Werbeaufsteller festlegen, so dass der Fußverkehr nicht beeinträchtigt wird.

Zwischen Radfahrern und Fußgängern mit Seheinschränkung kommt es immer wieder zu Konflikten. Fahrräder und Pedelecs mit Elektroantrieb sind leise und zum Teil sehr schnell. Der Radverkehr sollte so weit wie möglich auf die Straße verlegt werden.

Das Verkehrskonzept „Shared Space“ ist für blinde und sehbehinderte Menschen nach wie vor ein Problem. Die Idee, dass sich der Verkehr ohne Verkehrsschilder, Ampeln und Markierungen allein durch gegenseitige Rücksichtnahme regelt, ist schwer umsetzbar, wenn kein Blickkontakt möglich ist. Eine Lösung kann nur durch die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 Stundenkilometer sowie die Bevorrechtigung von Fußgängern erreicht werden. Auch in Shared-Space-Zonen muss eine Strukturierung der Verkehrsflächen sichergestellt werden.

Navigation draußen und drinnen

Für die Orientierung unterwegs nutzen viele blinde und sehbehinderte Personen Navigationsgeräte oder Smartphones. Eine neue Entwicklung sind Apps für Busse und Bahnen. Mit ihnen kann man Sprachsignale am Bus auslösen, um etwa an Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) den richtigen Bus

zu finden. Im Fahrzeug können aktuelle Informationen über die Fahrt abgerufen werden.

Die Navigation in Gebäuden ist ein Thema, an dem zahlreiche Firmen arbeiten. Nicht nur Personen mit Seheinschränkung kennen die Schwierigkeiten, sich in Krankenhäusern, Behörden, einem Flughafen oder Bahnhof zurechtzufinden.

Die derzeitige Entwicklung belohnt das jahrelange Engagement von DBSV und GFUV für verschiedene Forschungsprojekte, darunter „m4guide“ unter Federführung des Landes Berlin (vgl. „Gegenwart“ 10/2016). Auf Dauer dürfen allerdings nicht nur Nutzer von Smartphones in den Genuss von Navigationslösungen kommen.

Barrierefreiheit des ÖPNV

Nach der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes 2012 besteht die Verpflichtung, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bis 2022 vollständig barrierefrei ist. Vom Gesetz ausgenommen sind Regional- und S-Bahnen.

Während Barrierefreiheit lange mit „rollstuhlgerecht“ gleichgesetzt wurde, lässt sich bei den Verantwortlichen zunehmend ein Umdenken beobachten. Dies betrifft vor allem größere Städte und Ballungsräume. Ein Beispiel ist der „BusGuide“, eine unter Beteiligung des GFUV entwickelte App, mit der auch blinde und sehbehinderte Personen den richtigen Bus finden und während der Fahrt alle notwendigen Informationen abrufen können.



 An einer Ampel: Eine Hand betätigt den Anforderungstaster für blinde und sehbehinderte Menschen.

Auch bei der Ausstattung von Fahrzeugen gibt es deutliche Verbesserungen. In neuen Fahrzeugen sind Stationsanzeigen und -ansagen sowie eine kontrastreiche Gestaltung immer öfter Standard. Bei Fahrzeugen und Haltestellen muss man von einer Nutzungsdauer von 20 bis 30 Jahren ausgehen. Was bei Neubauten und Neuanschaffungen versäumt wird, hat jahrzehntelang Bestand. Deswegen ist es wichtig, dass bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen alle Gruppen schwerbehinderter Menschen ihre Anliegen einbringen.

Fernverkehr mit Bahn und Bus


Die Deutsche Bahn hat im vergangenen Jahr ihr 3. Programm zur Barrierefreiheit vorgestellt, an dem zwei Mitglieder des GFUV mitgewirkt haben.

ICE 4, IC 2 und das Redesign des ICE 3 sind für die Nutzung durch behinderte Menschen stark verbessert worden. Immer mehr Stationen werden mit Leitsystemen auf den Bahnsteigen ausgestattet. Bei größeren Bahnhöfen werden auch im Innenbereich Bodenindikatoren verlegt. Dennoch besteht vor allem bei kleineren Stationen viel Verbesserungsbedarf. Alle Vorgänge am Gleis – Ankunft und Abfahrt von Zügen, Verspätungen, Ausfälle und Zugdurchfahrten – müssen angesagt werden.

Große Hoffnungen setzen die Behindertenverbände auf die Entwicklung einer App, die dem Nutzer umfangreiche Informationsmöglichkeiten sowie eine schnelle Kontaktaufnahme zum Zug- und Servicepersonal ermöglicht.

Bei Fernlinienbussen ist die Zugänglichkeit der Busbahnhöfe problematisch. Rollstuhlnutzer haben weiterhin kaum die Möglichkeit, mit dem Fernbus zu reisen. Für blinde und sehbehinderte Menschen sind zahlreiche Fernbushaltestellen schlecht erreichbar. Ganz wenige sind mit Leitstreifen ausgestattet, noch weniger mit akustischen Informationen.

Erfreulich ist, dass es in den meisten Fernbussen mittlerweile gut verständliche Ansagen gibt, Handgriffe und Stufenkanten kontrastreich markiert sind und es einen Platz für einen Führhund gibt. ■

 *Werner Gläser, Mitglied des Gemeinsamen Fachausschusses für Umwelt und Verkehr (GFUV)*