

Mobilität blinder und sehbehinderter Menschen

Und täglich grüßt das Labyrinth

Kommen Sie mit! Ich lade Sie ein auf eine Reise durch mein alltägliches Labyrinth. Ich will „nur“ schnell zum Bahnhof. Schon an der ersten Kreuzung geht es los ...

> Angelika Wohlgemuth

Dort gibt es null akustische oder taktile Informationen. Immerhin höre ich – im besten Fall – Autos bremsen oder anfahren, das kann nur die Kreuzung sein und ich muss Grün haben. Wenn wenig los oder es laut ist, fällt mir diese Wahrnehmung schwerer.

Zu leise und zu eben

Vor allem die sich nähernden oder anfahrenen E-Autos höre ich kaum. Ich kann nur auf die Unterstützung anderer Fußgänger*innen hoffen. Weiter gehts, beinahe hätte ich die Straße betreten! Immer wieder ist an Übergängen die Bordsteinkante auf das Straßenniveau abgesenkt. Für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator ist dies sicher eine große Erleichterung, für uns blinde Menschen jedoch oft lebensgefährlich. Wir können nicht bemerken, wo der Fußweg endet und der Radweg oder die Straße beginnt – und oft verhindert nur die Vollbremsung von sehenden Verkehrsteilnehmer*innen einen Unfall.

Nicht zu übersehen?

Ein Stück weiter falle ich fast über einen E-Scooter, der liegt quer über dem Fußweg. Ich werde sauer: Kann man den nicht woanders abstellen? Vom Absperrband an der Baustelle kriege ich nur was mit, weil es im Wind flattert. Dann komme ich zur Bushaltestelle. Schon sie zu finden, ist schwierig. Das Schild kann ich ja nicht erkennen. Zu allem Überfluss fahren dort mehrere Linien ab. Die Haltestellentafeln helfen mir ebenso wenig wie das Display am Bus. Kommt ein leiser E-Bus, kann es auch noch passieren, dass ich ihn überhöre und er ohne



Auch Brigitte Buchsein vermisst Markierungen, hier auf dem Epinayplatz in Oberursel Foto: privat

mich weiterfährt. Aufregend ist es stets, wenn vor der Haltestelle auch noch der Radweg zu überqueren ist.

Nun sitze ich im richtigen Bus und hoffe auf Durchsagen. Ansonsten brauche ich wieder nette Mitreisende. Am Bahnhof angekommen, muss ich erst den Vorplatz überqueren. Wie aber die Richtung halten, wenn da nichts ist, was mir die Orientierung ermöglicht? „Einfach geradeaus“ ist für Menschen, die nicht sehen, gar nicht so einfach. Den Eingang finde ich nur mit großer Konzentration oder per Zufall. Drinnen muss ich im Gedränge die Treppenaufgänge abzählen, um den richtigen Bahnsteig zu finden. Brauche ich vorher noch ein Ticket,

habe ich Glück, wenn sich der Schalter an einer markanten Stelle befindet.

Stress lass nach

Auf dem Bahnsteig selbst wird es wieder spannend: Ständig muss ich aufpassen, nicht zu nah an die Bahnsteigkante zu kommen. Richtig stressig wird es bei Abweichungen: Ob der pünktlich einfallende Zug am Nachbargleis wohl der richtige ist, oder kommt meiner noch?

Auch das erfahre ich oft nur durch andere Reisende. Wie gut, wenn sie mir noch helfen, eine Tür zu finden. Sitze ich dann im Zug, kann ich endlich entspannen – aber nicht sehr lange, denn wieder gilt es mitzubekommen, wann

ich aussteigen und mich dann auf das nächste Stück meines Weges einstellen muss. Während andere Fahrgäste chillen, sitze ich mit angespanntem Gesicht da. Dieses Negativbeispiel entspricht leider noch allzu oft der Wirklichkeit.

Es geht auch anders

Alle Ampeln in meiner Stadt kann ich hören und anhand der Bodenindikatoren zielsicher ansteuern. Der Pfeil am Signalgeber zeigt mir die Überquerungsrichtung an. Dank des Signaltons für Grün komme ich sicher und selbständig über die Kreuzung. An Bordsteinabsenkungen komme ich ohne Probleme vorbei, da diese mittlerweile mit Bodenindikatoren gesichert sind. Außerdem ist die Bordsteinkante hoch genug, dass ich sie auch wahrnehmen kann: sechs Zentimeter.

Endlich gibt es klare Regeln für das Parken von E-Scootern. Wer seinen Leihroller anderen Verkehrsteilnehmer*innen in den Weg stellt, muss ordentlich blechen. Eine Stolperfalle weniger. Auch die Bushaltestellen sind bestens ausgestattet. So finde ich nicht nur die Haltestelle selbst, sondern auch den Taster, um die akustische Fahrplaninformation aufzurufen. Nun weiß ich genau, wann mein Bus kommt. Dank des künstlichen Fahrzeuggeräusches höre ich sogar den E-Bus. Drinnen ist die Haltestellenansage Standard. Fällt die Technik mal aus, übernehmen das entsprechend geschulte Fahrer*innen.

Am Bahnhof angekommen, führen mich die Bodenindikatoren direkt zum Eingang, zum Ticketschalter und zu den unterschiedlichen Bahnsteigzugängen. Durch die Blindenschrift und die taktile Normalschrift am Handlauf finde ich leicht mein gewünschtes Gleis. Wieder sind es dann taktile Bodenstrukturen, die mir auf dem Bahnsteig weiterhelfen. Ein Sicherheitsstreifen entlang der Bahnsteigkante zeigt mir den Gefahrenbereich an. Klare Ansagen informieren mich über alle einfahrenden Züge, Verspätungen oder Gleisänderungen.

Mit Hilfe eines Signaltons finde ich leicht die nächste Einstiegstür der Bahn.

Und natürlich gibt es drinnen alle notwendigen Ansagen, etwa über den nächsten Haltepunkt, Anschlüsse und mögliche Verzögerungen.

So bin ich entspannt zum Zug gekommen und kann die Reise genießen – ich musste mich viel weniger konzentrieren, war nicht auf fremde Hilfe angewiesen und kann darauf vertrauen, auch am Ziel meinen Weg sicher und selbständig zu finden. Dieses zu wissen, sorgt für inne-

re Ruhe. Es zaubert mir ein entspanntes Lächeln aufs Gesicht, ich komme leichter mit anderen Reisenden ins Gespräch. Denn über freundliche Mitreisende freue ich mich noch immer.

> Angelika Wohlgemuth (59) ist selbständige Physiotherapeutin aus Horn-Bad Meinberg bei Detmold und engagiert sich im Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV) auf Landes- und Bundesebene.

Sichere Orientierung für blinde und sehbehinderte Menschen

Mit den Füßen, den Ohren und den Händen sehen

„Einfach geradeaus“, „bis zur nächsten Haltestelle“ oder „bei Grün gehen“ – das ist für blinde und sehbehinderte Menschen nicht eindeutig. Bei voller Sehkraft werden über 90 Prozent der Informationen über optische Wahrnehmungen aufgenommen. Fällt dieser für die Orientierung wichtigste Sinn aus oder ist stark eingeschränkt, treten andere Sinne und Fähigkeiten wie das Tasten und das Gehör sowie das Erinnern in den Vordergrund. Um diese Sinne einsetzen zu können, braucht man verschiedenste Hilfsmittel und -strukturen.

Blindenstock/Blindenlangstock: Mit diesem wichtigsten Hilfsmittel nehmen blinde oder stark sehbehinderte Menschen wechselnde Bodenstrukturen, Niveauunterschiede und Hindernisse wahr. Dafür braucht es aber eindeutige Merkmale, die sich identifizieren und sicher ansteuern lassen.

Bodenindikatoren: Diese speziellen Gestaltungsmerkmale auf Gehwegen und Plätzen weisen einen taktilen und visuellen Kontrast auf und werden mit den Füßen, dem Blindenlangstock und gegebenenfalls mit den Augen wahrgenommen. Bei diesen Bodenindikatoren unterscheidet man zwischen Rippen und Noppen. Rippen in Laufrichtung bedeuten „weiter so“, Rippen quer zur Laufrichtung „stopp“ und Noppen „hier passiert etwas“. Mit einem solchen System können sich blinde und sehbehinderte Menschen sicher von einem Punkt zum nächsten bewegen, Ziele ansteuern und Querungs- oder Haltestellen erkennen.

Leitsysteme: Fügt man all diese Elemente zusammen, lassen sich auch komplexe Strukturen wie ein Bahnhof oder eine U-Bahn-Station zugänglich machen.

Akustische Signale: Dazu gehören unterschiedliche Signaltöne für das Auffinden von Ampeln und für Fußgängergrün, Ansagen an Haltestellen und in Fahrzeugen sowie Signale, um Türen ansteuern zu können.

Taktile Hinweise: Erspürbare Beschriftungen etwa an Handläufen und in Aufzügen oder taktile Pläne liefern ergänzende Informationen.

Moderne Technologien mögen zwar die Navigation erleichtern, werden aber nur ein Zusatzangebot bleiben: Apps oder Hilfsmittel wie Navigationsgürtel und elektronische Brillen können nicht alle blinden oder sehbehinderte Menschen nutzen.

> Brigitte Buchsein

Brigitte Buchsein (52) ist Softwareentwicklerin aus Oberursel; sie arbeitet ehrenamtlich für den Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV) auf Landes- und Bundesebene.

Tipps für die Umsetzung in der Kommune gibt es beim Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband: über Bodenindikatoren und taktile Beschriftungen, sicheres Queren und Baustellenabsicherungen, Kreisverkehre et cetera. Mehr dazu auf dbsv.org