

Dietmar Böhringer, Stuttgart

Blinden- und sehbehindertengerechtes Planen und Bauen im öffentlichen Bereich – eine aktuelle Forderung und drängende Aufgabe

I. Problematik und Stand des Problembewußtseins

1. Planen für Blinde und Sehbehinderte – eine Aufgabe für Pädagogen?

Das Problem des Planen und Bauens scheint – zumindest auf den ersten Blick – ein Thema zu sein, das abseits unserer pädagogischen Ziele, auch abseits der Ziele des Verbandes der Blinden- und Sehbehindertenpädagogen liegt. Ich meine aber, daß gerade in den letzten Jahren Entwicklungen stattgefunden haben, die unsere Aktivität herausfordern. Ein Schlüsselerebnis mag dies verdeutlichen:

In der Stuttgarter Stadtmitte war im Verlauf vieler Monate eine vierspurige Straßenkreuzung umgebaut worden. Kurz nach ihrer Fertigstellung sprach mich ein Mobilitätslehrer unserer Einrichtung ziemlich verzweifelt an: Diese Kreuzung sei früher für Blinde sehr schwer gewesen und man habe gehofft, es wäre für sie nach dem Umbau einfacher, sie zu bewältigen – jetzt sei es aber, wie er nach einigen Trainingsstunden habe feststellen müssen, für einen Blinden praktisch unmöglich, die Kreuzung zu überqueren.

Bekanntlich ist der Blinde bei seiner Fortbewegung auf akustische und taktile Orientierungshilfen angewiesen, die mehr oder weniger zufällig vorhanden sind. Wie im obigen Beispiel sind aber in den letzten 10 – 20 Jahren viele wichtige Orientierungshilfen ganz weggefallen oder undeutlicher geworden. Dieser Prozeß ist von Sachzwängen und technischen Neuerungen geprägt, aber auch von Modetrends und Interessenkonflikten, wie wir sehen werden. Es scheint, daß diese Entwicklung erst richtig in Gang gekommen ist, d. h., daß ein Ende dieser »Orientierungshilfeverluste« noch nicht abzusehen ist.

Einige gravierende Beispiele mögen dies verdeutlichen:

a) Die Kraftfahrzeuge wurden dank Lärmschutzmaßnahmen meßbar leiser. Die extrem schalldämpften Flüsterbusse«, die neuerdings u. a. in Stuttgart eingesetzt werden, hört man z. B. unter Umständen erst, wenn sie die Türe neben einem öffnen; Fahrgeräusche sind bei durchschnittlichem Lärmpegel praktisch nicht mehr zu erkennen. Derartige Fahrzeuge könnten bereits in naher Zukunft einen erheblichen Anteil am

Verkehrsaufkommen ausmachen. Gleichzeitig nimmt der praktisch geräuschlose Fahrradverkehr stark zu. So erfreulich dies alles ist – der Blinde und ein nicht unerheblicher Teil der Sehbehinderten haben dadurch erhebliche Probleme, das Verkehrsgeschehen zu erfassen, um z. B. eine Straße sicher überqueren zu können.

- b) Die relativ einfachen, leicht versteh- und austauschbaren Ampelschaltungen werden zunehmend durch verkehrsabhängige Schaltungen ersetzt, bei denen die Abfolge der Signale schwieriger zu durchschauen ist. Dies bedeutet insbesondere für den Blinden eine erhebliche Erschwernis.
- c) Öffentliche Nahverkehrsmittel fahren heute im Durchschnitt deutlich höhere Geschwindigkeiten und haben kürzere Wartezeiten als noch um 1970. Gleichzeitig entfallen die Hilfen, die von Schaffnern (die heute weitgehend »wegrationalisiert« sind) oder Fahrern (die immer häufiger in geschlossenen Kabinen sitzen) früher Blinden gegeben werden konnten und in der Regel auch gegeben wurden.
- d) Die Straßen wurden in vergangenen Jahren immer breiter – besonders, jedoch nicht nur in der Großstadt. Straßenverbreiterungen und das Einfügen zusätzlicher Abbiegespuren verursachen aber u. U. erhebliche Orientierungsprobleme, die insbesondere den Blinden gefährden können.
- e) Bordsteinkanten sind für Blinde enorm wichtige Orientierungslinien, wobei eine Höhe von 10–15 cm (wie sie jahrzentelang gebaut wurde) optimal ist: der Blindenstock erfaßt diesen deutlichen Niveauunterschied auch bei der einfachsten Pendeltechnik in der Regel sicher. Wenn dies, was in Ausnahmefällen passieren kann, einmal nicht der Fall ist, erkennt der Blinde spätestens beim ersten Schritt auf die Fahrbahn die Gefahr und kann sich sofort korrigieren. Bordsteinkanten, die quer zur Gehrichtung des Blinden verlaufen, stellen besonders wichtige markante Punkte dar, da sie dem Blinden (falls er dies nicht auf Grund anderer Hinweise festgestellt hat) die Gefahrenzone einer Querstraße signalisieren. Diese Signalwirkung geht verloren, wenn der Bordstein weit abgesenkt ist. Wenn er vom Blinden nicht bemerkt wird und dieser, ohne sein Tempo zu verringern, auf die Straße tritt,

bringt er sich und andere in Lebensgefahr. Derartige Bordsteinabsenkungen, gerade an den für den Blinden besonders kritischen Stellen, nämlich im Bereich von Straßenkreuzungen und Fußgängerüberwegen, werden nun seit etwas mehr als 10 Jahren von den Rollstuhlfahrern gefordert und in zunehmendem Maße durchgesetzt.

- f) Bordsteinkanten besitzen für Blinde eine zweite wichtige Funktion: Sie strukturieren eine Straße, d. h., sie gliedern sie in der Regel in drei parallele Streifen. Dies stellt für den Blinden, der sie überqueren will, eine elementare Hilfe dar. Nachdem anfangs der 70er Jahre bei der Einrichtung der ersten Fußgängerzonen dort die Gehwege völlig eingeebnet wurden, hat sich in den 80er Jahren dieser Gedanke zum Modetrend entwickelt: Bei Altstadtsanierungen, in verkehrsberuhigten Bereichen und in Neubaugebieten entfallen mehr und mehr die Bordsteinkanten; u. U. werden sie noch durch andersfarbige Steinreihen angedeutet. Damit verliert der Blinde eine wichtige Orientierungshilfe.
- g) Seit relativ kurzer Zeit ist zu beobachten, daß Fahrradwege auf Gehwege verlegt werden (durch aufgemalte Fahrräder oder durch rote Farbgebung). In konsequenter Fortführung dieser Tendenz werden bestehende Radwege, deren Niveau zwischen dem des Gehweges und der Straße lag, umgebaut: Sie werden ebenfalls niveaugleich zum Gehweg, nur noch farblich abgesetzt, gestaltet. Diese Regelung, die dem Blinden keine Möglichkeit gibt, den Radweg zu erkennen, gefährdet sowohl ihn als auch den Radfahrer

Dürfen wir Blinden- und Sehbehindertenpädagogen dieser Entwicklung tatenlos zusehen? Dürfen wir uns darauf verlassen, daß Städteplaner soviel Einfühlungsvermögen haben, daß sie blinden- und sehbehindertengerecht planen? Dürfen wir uns auf den Standpunkt zurückziehen, die Kontrolle der komplexen Planungsunterlagen, z. B. auf Blindengerechtigkeit, sei ausschließlich eine Angelegenheit des Blindenverbandes? Die Antwort kann meines Erachtens nur »nein« heißen. Ich meine, daß hier im Verlauf weniger Jahre ein neuer Problemkomplex herangewachsen ist, der nicht nur den Funktionär des Blindenverbandes, sondern – in enger Zusammenarbeit mit ihm – auch den Pädagogen herausfordert.

Wenn es eine pädagogische Aufgabe ist, die Blinden zu befähigen, sich von fremder Hilfe freizumachen, dann ist es auch eine hochwichtige Aufgabe des Pädagogen, dafür zu sorgen, daß der Blinde

weiterhin ohne belastende Hilfeleistungen auskommt. Er muß sich dafür einsetzen, daß unserer Umwelt so gestaltet wird, daß der Blinde – und natürlich auch der Sehbehinderte – sich darin tatsächlich selbständig und gefahrlos bewegen kann. Andernfalls setzt er die mühsam erarbeitete Mobilität wieder aufs Spiel.

2. Bildung von Aktionsgruppen in Stuttgart

Ich betrachte es als einen Hinweis auf die Dringlichkeit der Problematik und auf das sensibilisierte Problembewußtsein, daß sich in Stuttgart innerhalb eines Jahres, nämlich 1986, relativ spontan und weitgehend unabhängig voneinander 4 Arbeitskreise gebildet haben, die sich mit der Problematik des Planens und Bauens für Behinderte bzw. speziell für Blinde und Sehbehinderte beschäftigen. Es sind dies im einzelnen:

- a) Die »Initiativgruppe blinden- und sehbehindertenrechtes Planen und Bauen«. Ihr gehören Blinde, Sehbehinderte und Nichtbehinderte an, und zwar Vertreter des Blindenverbandes, des Verbandes der Blinden- und Sehbehindertenpädagogen sowie sonstige engagierte Personen.
- b) Eine vom Sozialamt der Stadt Stuttgart einberufene Gesprächsrunde zu Orientierungshilfen für Blinde und Sehbehinderte. Ihr gehören Vertreter der Selbsthilfeverbände Blinder, Kriegsblinder und Sehbehinderter, der Schulen für Blinde und Sehbehinderte und der erwähnten Initiativgruppe an sowie Vertreter mehrerer städtischer Ämter, nämlich des Stadtplanungsamtes, des Tiefbauamtes und des Gesundheitsamtes.
- c) Die Interessengemeinschaft behindertengerechtes Bauen und Planen (kurz: IG). Diese Gemeinschaft ist ein Zusammenschluß verschiedener Behindertenverbände, Selbsthilfeorganisationen und Freier Träger. Zu ca. 70–80 % sind dies Vertreter der Organisationen von Körperbehinderten und Rollstuhlfahrern, zu 20–30 % der Blinden und Sehbehinderten. Hinzu kommt eine größere Zahl von Experten – freie Architekten und Behördenvertreter, die je nach Tagesordnungen wechseln.

In den drei bisher beschriebenen Gremien arbeite ich praktisch von Anfang an mit.

- d) Als zentrale Ansprechstation auf Seiten der Stadtverwaltung wurde eine Arbeitsgruppe »Behindertengerechtes Planen und Bauen« gebildet, der Vertreter des Tiefbau-, Hochbau-, Stadtplanungs-, Gesundheits- und Sozialamtes angehören.

II. Projekte und Aktivitäten

Im Verlauf der ca. 2-jährigen Arbeit wurden nun mehrere Projekte in Angriff genommen und z. T. zu einem vorläufigen Abschluß gebracht. Sie sollen im folgenden dargestellt werden.

1. Stichwortliste zu den Problemen Blinden und Sehbehinderter im Bereich Planen und Bauen

Noch Ende 1986 wurde von unserer Initiativgruppe eine Stichwortliste zu den Problemen Blinden und Sehbehinderter im Hinblick auf Planungs- und baumaßnahmen erstellt. Diese Liste soll sowohl Probleme als auch Abhilfemöglichkeiten in den Bereichen Hochbau, Tiefbau und öffentlicher Nahverkehr aufzeigen.

2. Leitlinien auf unterirdischen Hochbahnsteigen

Als ein Problem von großer Dringlichkeit sahen wir von Anfang an die Einrichtung von Leitlinien auf Hochbahnsteigen öffentlicher Nahverkehrsmittel: Wir hatten erfahren, daß im Verlauf der letzten 10 Jahre mehrere Blinde im Stuttgarter Raum auf die Geleise gestürzt waren. Wenn auch glücklicherweise keine ernsthaften Verletzungen zu beklagen waren, zeigte dies doch, daß hier eine ernstzunehmende Gefahr bestand, die dringend entschärft werden sollte. Hinzu kam die übereinstimmende Aussage mehrerer Blinden, daß ihnen, sofern sie ohne Begleitung gehen, die unterirdischen Mittelbahnsteige der schnell fahrenden Stuttgarter Nahverkehrsmittel (S-Bahnen und Stadtbahnen) große Ängste einflößen: Die Akustik in den großräumigen Stationen ist so indifferent, daß sie praktisch keine Richtungshinweise gibt; in der Mitte des Bahnsteigs stehen, mit großem Abstand, kreisrunde Säulen, die ebenfalls keine brauchbare Orientierungshilfe darstellen, und die ca. 120 m lange Bahnsteigkante, die die einzig wirklich brauchbare »Leitlinie« für den Blindenstock wäre, muß als zu gefährlich abgelehnt werden; außerdem ist es neuerdings offiziell verboten, dicht an der Bahnsteigkante entlangzugehen. Uns sind Fälle bekannt, wo Blinde vom Personal geradezu von dieser Leitlinie »vertrieben« wurden.

Aus all dem ergab sich die zwingende Notwendigkeit nach einer Sicherheitsleitlinie für Blinde. Dabei schwebte uns von Anfang an nicht eine Schutzmarkierung knapp vor der Bahnsteigkante, sondern eine echte Führungslinie ca. 2,5 m hinter der Kante vor. Ebenfalls von Anfang an war für uns klar, daß diese taktil erfassbare Leitlinie so kontrastreich gestaltet werden mußte, daß sie auch eine optische Führungshilfe darstellt: Wir sind nämlich überzeugt davon, daß die Anzahl der hochgradig Sehbehinderten (insbesondere unter unseren älteren Mitbürgern), die erhebliche Orientierungsschwierig-

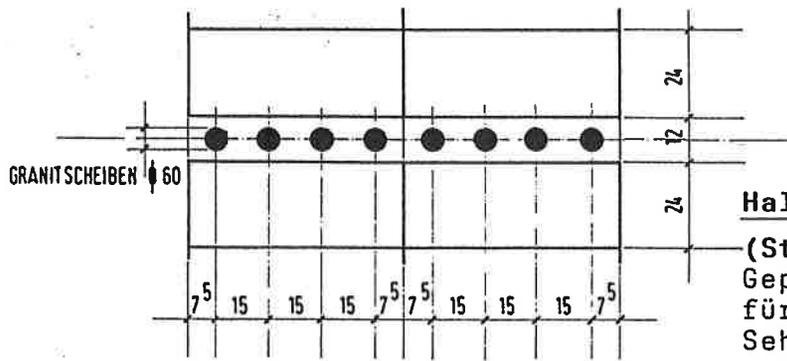
keiten und ähnliche Ängste haben, mindestens gleich groß oder noch größer ist als die Anzahl der Blinden.

Bekannt waren uns die Leitlinien im Bahnhof Wedel bei Hamburg und im Stadtkern von St. Gallen, die Schutzmarkierungen im Marburger Bahnhof und das vom Hamburger Architekt Doose entwickelte Leitsystem auf der Bundesgartenschau Berlin – einzelne Mitglieder unserer Initiativgruppe hatten sie besichtigt. Über das umfangreiche Leitlinienetz, das in der holländischen Stadt Gouda eingerichtet wurde und über die japanischen Richtlinien erhielten wir dankenswerterweise von den entsprechenden Stellen umfangreiches Informationsmaterial.

Mit unseren Wünschen traten wir an die Deutsche Bundesbahn heran und fanden ein offenes Ohr für unser Anliegen. Die Notwendigkeit einer derartigen Leitlinie wurde eingesehen; unsere Vorschläge über die Ausführung wurden aber als nicht realisierbar abgelehnt: Sie wurden entweder als zu teuer oder als zu gefährlich für die übrigen Passanten bezeichnet. Das letztere Argument brachte z. B. – mit Rücksicht auf Stöckelabsätze – zunächst unseren Vorschlag zu Fall, eine Rille bzw. Rillenschar in den Plattenbelag einzufräsen.

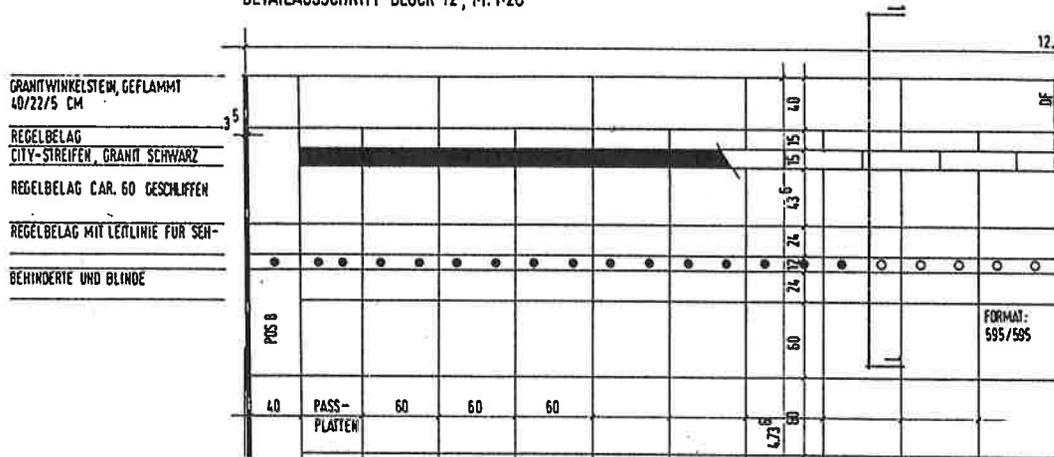
Stattdessen wurde das Aufkleben einer grobkörnigen Folie angeboten, die üblicherweise verwendet wird, um glatte Bodenbeläge extrem rutschfest zu gestalten. Dies griffen wir auf und entwarfen eine 35 m lange Teststrecke, bei der verschiedene Körnungen und Breiten sowie Möglichkeiten zur Darstellung eines »Markanten Punktes« getestet werden sollten. (derartige markante Punkte werden z. B. benötigt, um die Einstiegstelle in ein öffentliches Verkehrsmittel zu kennzeichnen.) Die Teststrecke wurde dann nach unseren Vorstellungen gebaut; das Ergebnis war aber negativ: Die feinere der beiden Strukturen konnte bereits bei der Eröffnung der Teststrecke nur schwer erfaßt werden, und schon nach einigen Monaten war die Folie so stark mit Schmutz zugesezt, daß auch die gröbere Struktur nur noch mit größter Mühe, z. T. sogar überhaupt nicht mehr, mit dem Blindenstock vom umgebenden Belag unterschieden werden konnte. Dieses Ergebnis, das zunächst für alle Beteiligten unerfreulich und enttäuschend war, erwies sich für die folgende Arbeit als außerordentlich wichtig und fruchtbar.

Noch während der beschriebenen Testversuch lief, traten wir mit dem Tiefbauamt der Stadt Stuttgart in Kontakt, da wir erfahren hatten, daß mehrere U-Bahn-Stationen in Planung waren. Wir wollten nämlich versuchen, bereits in der Planungsphase Einfluß zu nehmen. Hier mußten wir die Erfahrung



**Haltestelle Altplatz
(Stuttgart-Degerloch)**
Geplante Leitlinie
für Blinde und
Sehbehinderte im
unterirdischen Bereich

DETAILAUSSCHNITT BLOCK 12, M. 1:20



machen, daß neben den beiden oben erwähnten Argumenten noch ein drittes eine gravierende Rolle spielt, nämlich das gestalterische Element: Die Leitlinie darf nicht »aufdringlich« sein, darf nicht die künstlerische Konzeption der Haltestelle »erschlagen«. Dieses Argument ist für Außenstehende – und dabei in verstärktem Maße für Blinde und Sehbehinderte – manchmal schwer zu verstehen, darf aber als nicht belanglos abgetan werden.

Irgend einem der erwähnten drei Argumente fielen schließlich alle 5 von uns gemachten Vorschläge zum Opfer: Das Einlegen eines Streifens andersfarbiger Bodenplatten, die um einige Millimeter über oder unter dem sonstigen Niveau liegen oder die von Rillen durchzogen bzw. mit Wülsten versehen seien sollten, ebenso wie das Einlegen eines Streifens jenes Gumminoppenbelages, mit dem die Frankfurter S-Bahn-Stationen nachgerüstet werden sollten bzw. z. T. bereits sind. Umgekehrt müßten wir den Vorschlag des Architekten ablehnen: Er wollte einen Streifen »feuergelamter« Platten zwi-

schen die sonstigen »geschliffenen« Natursteinplatten legen. Der taktile Unterschied war uns aber zu gering. Schließlich wurde von dem Architekten ein Vorschlag gemacht, den wir akzeptieren konnten: In die hellen Bodenplatten sollen nun im Abstand von ca. 15 cm schwarze Marmorscheiben mit einem Durchmesser von 6 cm eingesetzt werden. Durch diese Platten soll eine Schar von 5 Rillen mit einem Querschnitt von 5 x 5 mm gezogen werden. – Wir glauben, daß der damit gefundene Kompromiß ein gutes Ergebnis darstellt.

Von Seiten der Bundesbahn, wo zwischenzeitlich mit erstaunlichem Engagement in dieselbe Richtung weiterexperimentiert worden war, wurde angedeutet, daß diese Konzeption evtl. für die unterirdischen S-Bahn-Stationen übernommen wird, falls sie sich bewähren sollte.

3. Leitlinien auf oberirdischen Hochbahnsteigen

Ein weiteres Projekt, an dem wir gegenwärtig arbeiten, beschäftigt sich mit der Gestaltung von Leitlinien auf oberirdischen S-Bahn-Stationen im Groß-

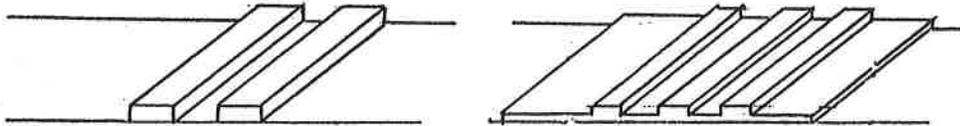


Teststrecke

Gestaltung von gut tast- und sichtbaren Leitlinien sowie markanten Punkten für Blinde und Sehbehinderte mit Hilfe von Straßenmarkierungs-Plastikmasse (Untergrund: Beton-Knochensteine)

A - F: 1 - 6 einzelne Streifen

G - J: 1 flecher, breiter Grundstreifen
mit längs laufenden Wülsten



raum Stuttgart. Nachdem das Problembewußtsein durch unsere Intiativgruppe geweckt worden war, ließ die Bundesbahndirektion Stuttgart vor einiger Zeit an einer S-Bahn-Station 3 unterschiedliche Test-leitlinien verlegen – zwei nach eigenen Plänen sowie eine von mir vorgeschlagene Billigstlösung. Leider erwiesen sich alle drei als nicht brauchbar. Nun soll eine weitere Teststrecke errichtet werden, deren Detailplanung weitgehend uns übertragen wurde. Gearbeitet wird mit jener Plastikmasse, die üblicherweise bei Straßenmarkierungsarbeiten verwendung findet und mit der in St. Gallen bereits gute Erfahrungen gemacht wurden. Das neue Problem ist jedoch der Untergrund: Während dieser in St. Gallen vorwiegend aus Asphalt besteht, der einerseits eine bekannt gute Haftqualität für die Plastikmasse bietet und der sich andererseits taktill von den 5 mm hohen Streifen sehr gut unterscheiden läßt, haben wir hier einen Belag von »Betonknochensteinen«. Über die Haftqualität der Plastikmasse auf diesem Belag liegen bisher keine gesicherten Ergebnisse vor; außerdem ist es noch völlig unklar, wie gut oder schlecht die Erkennbarkeit mit dem Blindenstock auf diesem sehr rauhen Untergrund sein wird.

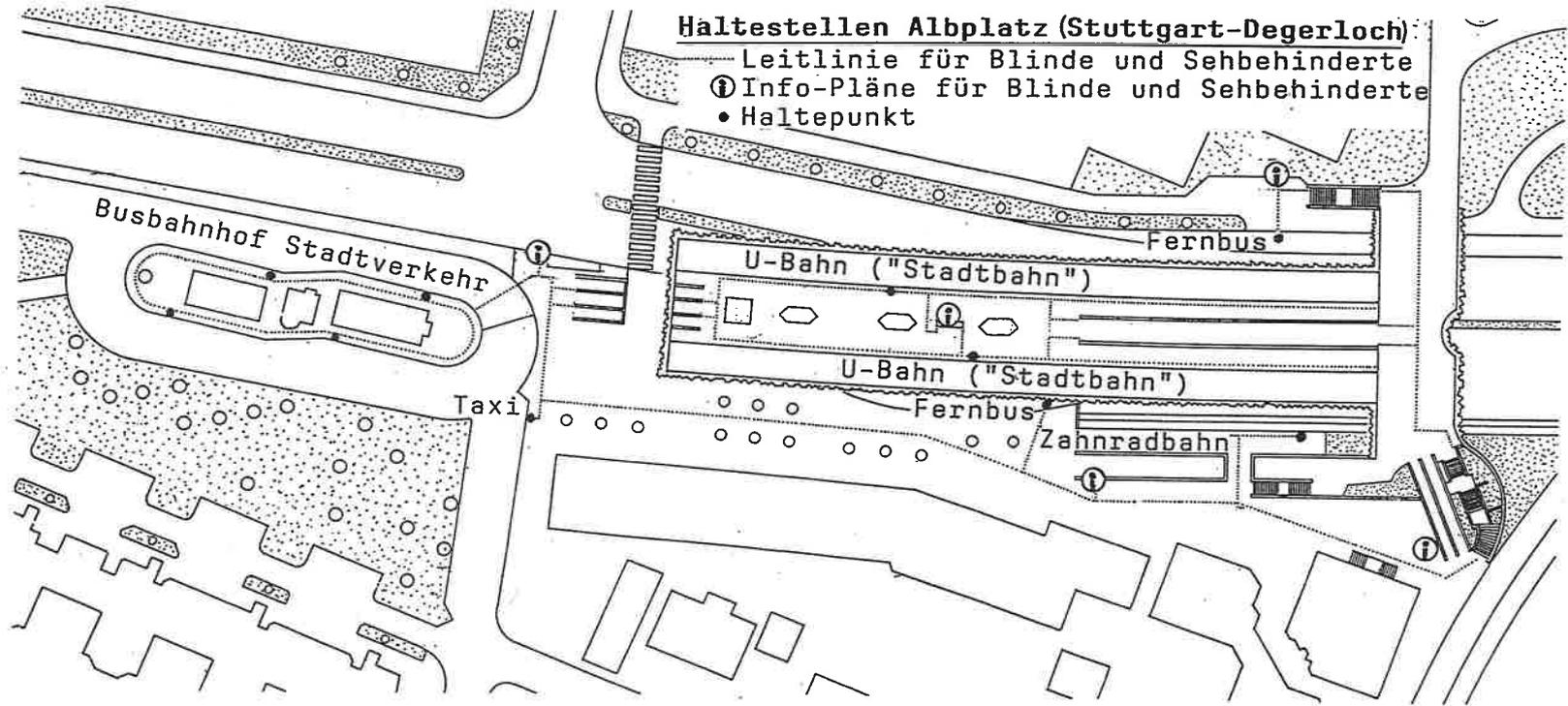
Auf einer Strecke von 50m Länge sollen nun im Herbst 1988 verschiedene Möglichkeiten einer Leitlinie sowie 5 denkbare Gestaltungsmöglichkeiten für markante Punkte aufgetragen werden, wobei nach der Höhe, der Breite, der Farbe und Struktur der Streifen unterschieden wird. Sollte sich dabei im Laufe der Erprobung eine gute Lösung herauskristallisieren – was wir hoffen – wurde in Aussicht gestellt, daß die oberirdischen S-Bahn-Haltestellen im Großraum Stuttgart nach und nach mit dieser Leitlinie versehen werden.

4. Blinden- und sehbehinderengerechte Gestaltung eines Verkehrsknotenpunktes (Pilotprojekt Degerloch-Albplatz)

Bei der oben erwähnten U-Bahn-Haltestelle, die als Pilotprojekt umfassend blinden- und sehbehinderengerecht gestaltet werden soll, sind außer den erwähnten Leitlinien entlang der Hochbahnsteige noch zwei weitere Maßnahmen vorgesehen: Zum einen sollen weitere Leitlinien alle Haltepunkte (insgesamt 10) miteinander verbinden, die in diesem Verkehrsknoten vorhanden sind, nämlich je eine Fernbus-Haltestelle auf jeder Seite der Hauptverkehrsstraße, einen Busbahnhof mit 4 Haltestellen für den Stadtverkehr, die Endhaltestelle der Zahnradbahn, einen Taxistand und die beiden unterirdischen Haltestellen der U-Bahn. (Die oberirdischen Leitlinien sollen dabei eine ähnliche Struktur wie die bereits beschriebenen, im unterirdischen Bereich verwendeten Leitlinien erhalten.) Zum anderen sollen taktile Reliefs für Blinde und optisch klar gehaltene, groß beschriftete Pläne für Sehbehinderte aufgestellt werden.

Aufgrund der negativen Erfahrungen, die man im Bahnhof Wedel mit einem tiefgezogenen Plan gemacht hatte – er war bereits nach kurzer Zeit mutwillig zerstört – soll versucht werden, diese Informationsmedien so zu gestalten, daß sie möglichst nicht beschädigt werden können: Die Reliefs werden in Metallguß ausgeführt, die optischen Pläne kommen hinter Glas.

Erfahrungsgemäß ist es für Sehbehinderte häufig ein Problem, wenn Pläne in üblicher Weise in einem beleuchtenden Schaukasten aufgehängt werden: Zwischen Glas und Plan liegt nämlich normalerweise ein Abstand von ca. 10–15 cm, was als Leseent-



Haltestellen Altplatz (Stuttgart-Degerloch)

- Leitlinie für Blinde und Sehbehinderte
- ⓘ Info-Pläne für Blinde und Sehbehinderte
- Haltepunkt

Busbahnhof Stadtverkehr

Taxi

U-Bahn ("Stadtbahn")

U-Bahn ("Stadtbahn")

Fernbus

Fernbus

Zahnradbahn

fernung für viele bereits zu groß ist. Deshalb sollen diese Pläne als von hinten beleuchtete Dias hergestellt werden, die direkt hinter die Glasplatte gepreßt werden.

Bei dem Versuch, das Relief für Blinde optimal erfaßbar zu gestalten, ergab sich eine ganze Reihe von Problemen, die oft erst nach mühsamem Ringen gelöst werden konnten. Eine Vielzahl von Gesprächen – u. a. mit Vertretern der Modellbaufirma, dem Graphiker, Vertretern des Tiefbauamts sowie vielen Blinden – mußten geführt werden, bis schließlich eine Lösung gefunden wurde, die alle Seiten befriedigte.

Tastrelief und optischer Plan sollen an 4 Stellen in einer »Infosäule« untergebracht werden, wobei der optische Plan in Augenhöhe und der taktile direkt darunter angebracht werden. Das Tastrelief erhält eine Neigung von 30°, wobei es nach vorne übersteht. Optimal zu tasten und sogar technisch machbar wäre es gewesen, die Reliefs waagrecht aufzustellen. Dies hätte jedoch nach Ansicht des Tiefbauamts geradezu dazu aufgefordert, sie als Abstellplatz bzw. Abfallbehälter zu mißbrauchen. Aufgrund dieses Argumentes, das, so bedauerlich dies ist, akzeptiert werden muß, ist nun die etwas schlechtere Erfäßbarkeit des Reliefs in Kauf zu nehmen. Es erweckt so zunächst den Eindruck, als handle es sich bei diesem (in Wirklichkeit ebenen) Gelände um eine steile Hanglage.

An einer fünften, zentral gelegenen Stelle, nämlich in der Mitte der U-Bahn-Station, sollen auf einer größeren Informationsfläche drei Informationsplanaare nebeneinander aufgestellt werden, nämlich der beschriebene Haltestellenplan, ein Streckennetzplan mit den wichtigsten Linien im Großraum Stuttgart und ein Stadtplanausschnitt, der die Umgebung der Haltestelle zeigt.

Wie gut die entworfene Konzeption – mit Sicherheitsleitlinien entlang der Hochbahnsteige, verbindungsleitlinien zwischen allen Haltepunkten, optischen und taktilen Plänen – wirklich ist, wird sich erst im realen Betrieb zeigen. Wir hoffen aber, daß wir mit diesem Pilotprojekt – auf dem Weg zu einer optimalen blinden- und sehbehindertengerechten Gestaltung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs – einen guten Schritt weitergekommen sind.

5. Blinden- und rollstuhlgerechte Bordsteinabsenkungen

Ein weiteres Projekt, das uns praktisch von Anfang an beschäftigte, ist die Absenkung von Bordsteinkanten. Das große Problem dabei ist die Tatsache, daß es sich hierbei um einen massiven Interessenkonflikt handelt: Während wie oben bereits ausgeführt – für den Blinden eine Kantenhöhe von 10–

15 cm das Beste wäre, stellen derart hohe Bordsteine für die Mehrzahl der Rollstuhlfahrer unüberwindliche Hindernisse dar. Die Ideallösung für Sie wäre eine Absenkung auf die Höhe 0. Eine Lösung, die sowohl für Rollstuhlfahrer als auch für Blinde optimal ist, gibt es also nicht. Denkbar ist nur ein Kompromiß, der beiden Seiten entgegenkommt, aber auch beiden spürbare Beeinträchtigungen abverlangt.

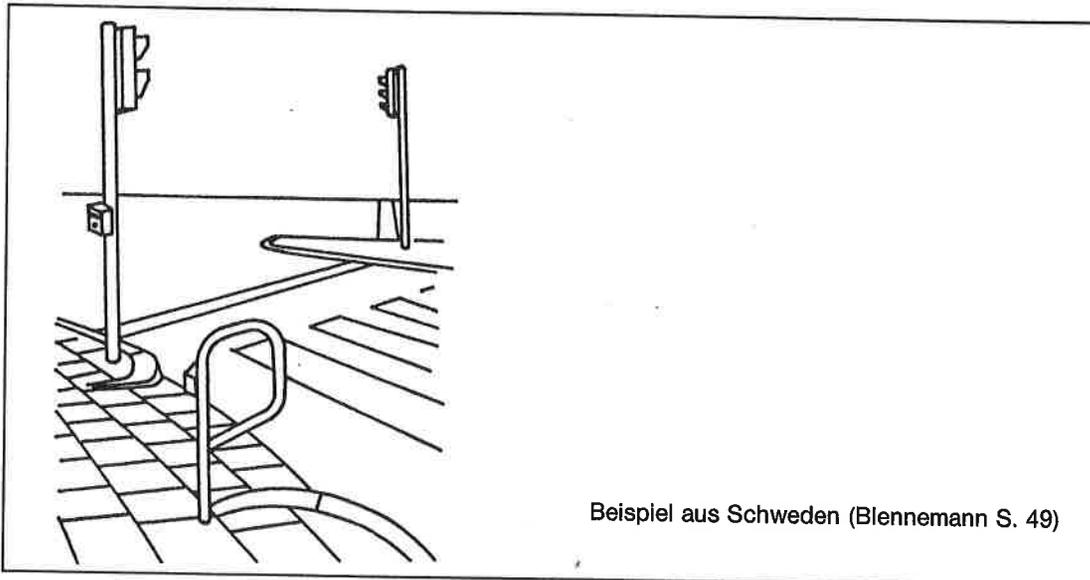
Die einfachste und billigste Art, eine Auffahrt auf einen bestimmten Gehweg zu gestalten, ist das Vorsezen einer kurzen Asphaltrampe. Dieser Version bin ich nicht nur in Deutschland, sondern (und zwar relativ häufig) auch in der Schweiz und in Italien begegnet. Sie ist zwar für Blinde optimal; der Rollstuhl würde aber beim bloßen Darüberrollen sowohl von unten als auch von oben mit der Fußstütze hängen bleiben und muß deshalb nach hinten gekippt werden. Das Bewältigen einer derartigen Rampe stellt daher, wie ich mich auch in eigenen Versuchen überzeugen konnte, für den Rollstuhlfahrer eine artistische Leistung dar, die ein erhebliches Maß an Kraft, Geschicklichkeit und Mut erfordert.

Die Deutsche Industrienorm DIN 18024 mit dem Titel »Bauliche Maßnahmen für Behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich; Planungsgrundlagen Straßen, Plätze und Wege« sagt zu diesem Problem aus: »An Fußgängerüberwegen sind die Borde nach Möglichkeit auf 3 cm abzusenken.«

Nach dieser Norm wird nun seit über 10 Jahren gearbeitet. Wie sieht jedoch die Realität aus? Nachmessungen ergaben, daß eine Toleranz von 1–2 cm innerhalb einer Absenkung durchaus üblich ist. Die erwähnten 3 cm werden dabei praktisch nie über-, jedoch oft unterschritten. Außerdem ergab sich, daß Absenkungen auf eine durchschnittliche Höhe von 2 cm häufig sind, daß stellenweise auf 1 cm und nicht in wenigen Fällen auf 0 abgesenkt wurde. Diese Praxis ist zwar für den Rollstuhlfahrer positiv, für den Blinden aber negativ – und zwar nicht nur im Sinne einer Beeinträchtigung, sondern im Sinne einer Gefährdung.

Wie wird das Problem anderswo gelöst?

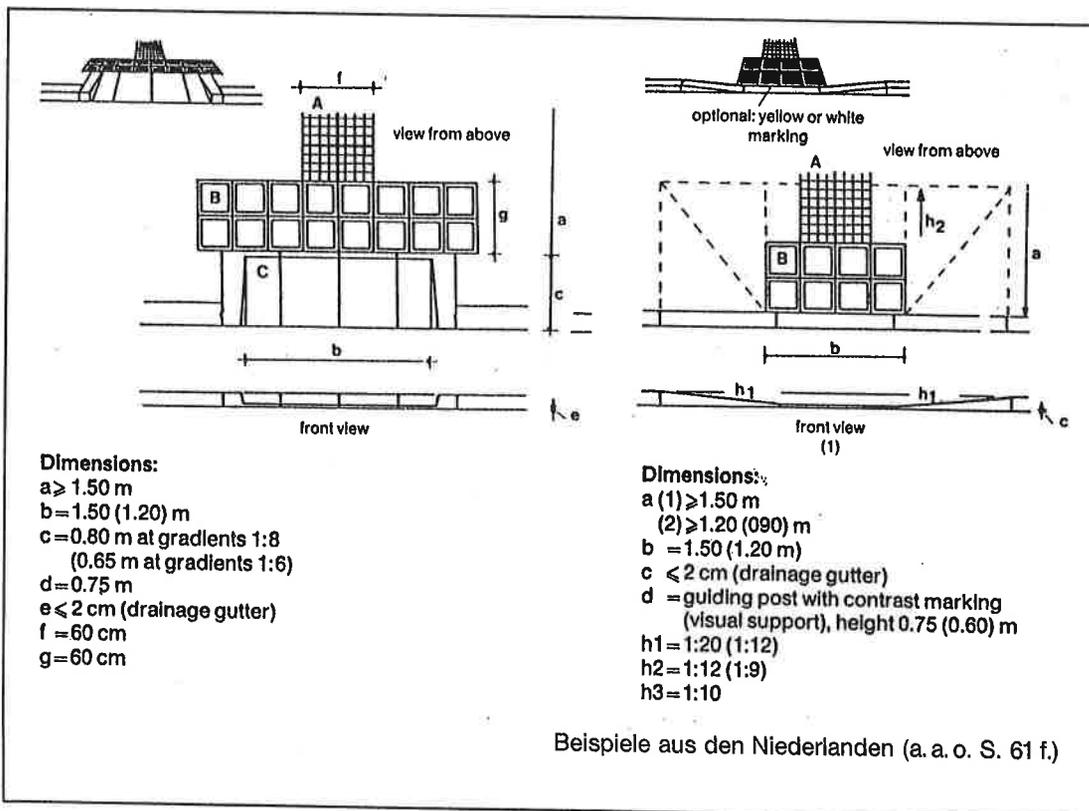
- Aus Schweden stammt eine vor 1982 entstandene Skizze, die eine auf den Gehweg führende relativ steile Rampe zeigt. Diese geht ohne Absatz auf die Straße über.
- In dem niederländischen Handbuch über verkehrstechnische Maßnahmen für Behinderte von 1984 bzw. 1986 werden 5 verschiedene Lösungen für eine rollstuhlgerechte Gehwegrampe angeboten. Dabei ist die vorderste Kante



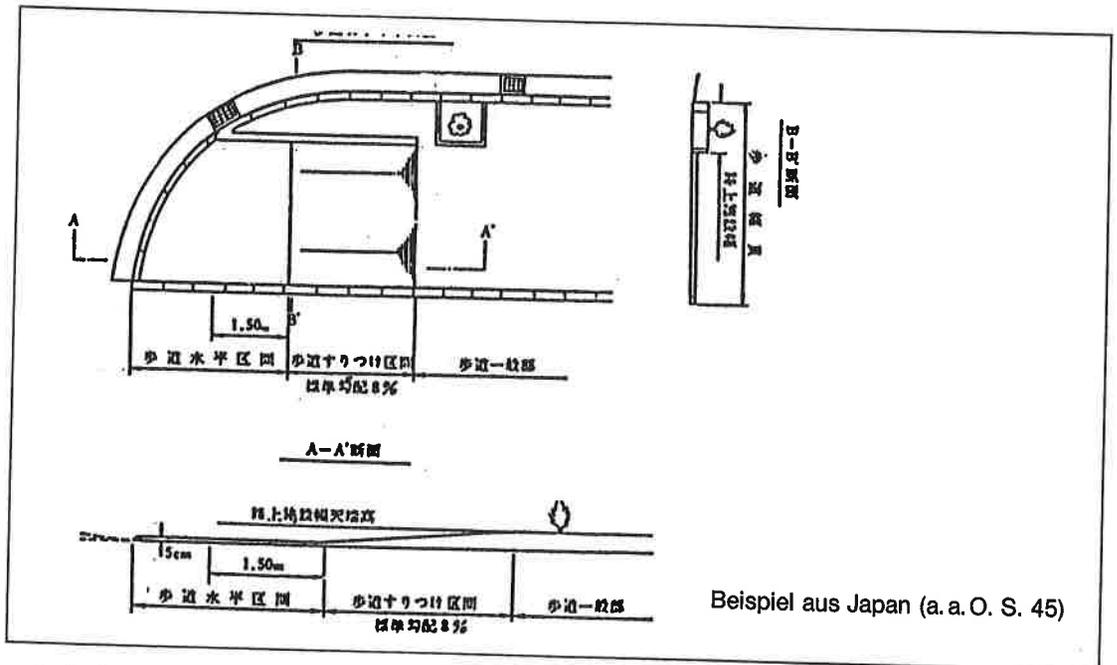
Beispiel aus Schweden (Blennemann S. 49)

durchweg bis auf 2 cm abgesenkt. Die Rampe reicht (je nach Beispiel) zwischen 60 und 150 cm tief in den nicht abgesenkten Gehweg hinein; die Begrenzungen links und rechts der Rampe sind entweder senkrecht oder auf eine Länge

von bis zu 1.20 m verzogen; die notwendigen Gefälle reichen von 5% bis 17%; die Kante vor der steilen Rampe oder vor dem Bordstein ist – als Tastsignal für Blinde – mit Gummiplatten ausgelegt.



Beispiele aus den Niederlanden (a. a. o. S. 61 f.)



Beispiel aus Japan (a. a. O. S. 45)

— In der japanischen Broschüre über Maßnahmen für Blinde im Straßenbau aus dem Jahr 1985 werden rollstuhlgerechte Auffahrten auf den Gehweg vorgeschlagen, bei denen die Bordsteinkante auf nur 5 cm abgesenkt ist. Der Bereich direkt hinter der Auffahrt ist waagrecht und steigt dann mit einer Neigung von 8 % auf die normale Gehweghöhe an.

Noch bevor uns diese verschiedenen Möglichkeiten in allen Einzelheiten bekannt waren, begannen wir mit eigenen Versuchen, um die optimale Gestaltung einer blindengerechten Rollstuhlauffahrt auf den Gehweg möglichst systematisch zu untersuchen. Dazu ließ ich ein Testmodell aus Holz anfertigen, das aus zwei unterschiedlichen Rampen besteht. Die linke Rampe entspricht dabei ungefähr

TESTRAMPE

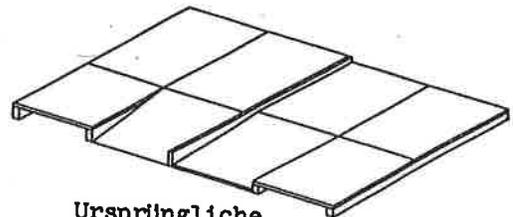
zur Erprobung einer rollstuhl- und blindengerechten Auffahrt auf den Gehweg

Vorgabe: Bodenfreiheit der Fußstütze 4 cm

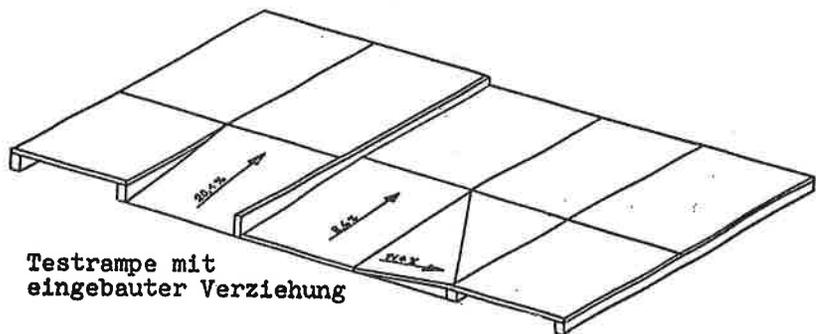
Linke Rampe: Bordsteinhöhe 14 cm,
Beginn bei Höhe 0 cm

Rechte Rampe: Bordstein abgesenkt auf 10 cm;
Beginn bei Höhe 2 cm

Breite der Rampen: 80 cm



Ursprüngliche Form der Testrampe



Testrampe mit eingebauter Verziehung

dem schwedischen Beispiel, d. h., sie ist sehr steil, führt ohne Absatz auf die Straße und hat senkrechte Begrenzungen. Die rechte Rampe hat eine Neigung von 8 %, eine Restbordsteinhöhe von 2 cm und ebenfalls senkrechte Begrenzungen. Letztere wurden im Laufe der Untersuchungen durch eine »Verziehung«, d. h. eine zur Seite führende Schräge, ersetzt. Damit entsprach diese Rampe ziemlich genau einer der angebotenen holländischen Versionen.

Die Tests wurden u. a. mit Vertretern des Blindenverbandes und mit Rollstuhlfahrern durchgeführt, wobei auch Straßenbaufachleute anwesend waren. Dabei ergab sich das praktisch einstimmige Urteil, daß die senkrechten Kanten zwar, wie erwartet, eine hohe Signalwirkung für Blinde besitzen, jedoch eine nicht unerhebliche Stolpergefahr darstellen und daher der Bevölkerung mit gutem Gewissen eigentlich nicht zugemutet werden können. Außerdem tauchten Bedenken gegenüber dem starken Gefälle beider Rampen auf: Einerseits wurde befürchtet, daß im Winter bei Glatteis oder Schneeglätte hier eine gefährliche, auf die Fahrbahn hinaus führende Rutschbahn entstehen könnte, die alle Fußgänger gefährden würde; andererseits demonstrierten die Rollstuhlfahrer überzeugend, wie mühsam es für sie wäre, auf der abschüssigen Rampe den Rollstuhl längere Zeit zu halten; es war einsichtig, daß die Forderung nach einer waagrecht aufgestellten Fläche ihre Berechtigung hatte.

Damit waren wir – auf weiten Umwegen – auf die in Deutschland übliche Art der Bordsteinabsenkung zurückgekommen. Bei der Frage nach der optimalen Kompromißhöhe der Absenkung entwickelte sich aus der Diskussion folgende Gegenüberstellung: Es gibt einerseits den sehr sportlichen Rollstuhlfahrer, der Bordsteinkanten von über 10 cm meistert, wie es den sehr mobilen Blinden gibt, der sich, ohne daß ihm jemals Fehler unterlaufen, auch noch an 1 cm hohen Bordsteinkanten orientiert. Umgekehrt gibt es den so unmobilen Blinden, der auch bei optimal hohen Bordsteinkanten die Orientierung verliert, und es gibt den Rollstuhlfahrer, der sich auch bei völlig abgesenkten Bordsteinkanten nicht ohne Begleitung auf die Straße wagt. Wir waren uns einig, daß keine der vier angesprochenen Gruppen als Maß für die Beurteilung unserer Frage herangezogen werden konnte, sondern, daß es jeweils der »gerade noch mobile« Rollstuhlfahrer bzw. der »gerade noch mobile« Blinde sein muß, d. h. derjenige, dem man gerade noch mit gutem Gewissen empfehlen kann, sich ohne Begleitung in den Verkehr zu wagen. Dabei hatten die Anwesenden, auch die Rollstuhlfahrer, den Eindruck, daß die bisher übliche Absenkungspraxis den Rollstuhlfahrer gegenüber dem Blinden zu sehr bevor-

zugt hatte. So einigten wir uns auf folgenden Kompromißvorschlag: »Mit Rücksicht auf die Erastbarkeit durch Blinde soll die verbleibende Bordsteinkante nicht weniger als 3 cm, mit Rücksicht auf die Befahrbarkeit durch Rollstuhlfahrer nicht mehr als 5 cm hoch sein.«

In nächster Zeit sollen nun in Stuttgart Bordsteinabsenkungen nach dieser Richtschnur vorgenommen und von beiden Behindertengruppen eingehend getestet werden. Gleichzeitig hoffen wir, daß die Stadtverwaltung probeweise eine Absenkung mit den holländischen Gummipplatten versieht, sodaß diese auch bei uns getestet werden können.

Wie bereits erwähnt, lautet der gegenwärtige gültige Passus der DIN 18024: »An Fußgängerüberwegen sind die Borde nach Möglichkeit auf 3 cm abzusenken.« Diese Formulierung ist insofern mißverständlich, als keine Notwendigkeit für eine ausreichende Restbordsteinhöhe erkennbar ist. Sollte es sich nun zeigen, daß unser Konzept sich bewährt, würden wir darauf hinarbeiten, daß unsere o. a. Formulierung in die DIN 18024 übernommen wird. Ob dies durchsetzbar wäre, ist allerdings noch unklar.

Nicht unerwähnt bleiben darf, daß es noch einen zweiten Interessenkonflikt gibt, nämlich innerhalb der Gruppe der Blinden selbst: Während der allein gehende Blinde dringend eine mit dem Stock erastbare Kante benötigt, stellt diese für jenen Blinden, der grundsätzlich mit sehender Begleitung geht, nur eine lästige und störende Stolperfalle dar. Er würde also eine Absenkung auf 0 ebenso begrüßen wie die Rollstuhlfahrer!

Unsere Erfahrung mit Blinden, die sich stets begleiten lassen, sind jedoch sehr positiv: das Verständnis für die Probleme allein gehender Blinder ist so groß, daß von dieser Seite kein »Dolchstoß von hinten« zu befürchten ist.

6. Blinden- und sehbehindertengerechte Gestaltung von Personenaufzügen

Ein letztes Projekt, diesmal aus dem Bereich Hochbau, soll noch vorgestellt werden, nämlich die Erarbeitung von Richtlinien für die Gestaltung eines blinden- und sehbehindertengerechten Aufzuges.

Im Laufe der mehr als 10 jährigen Bauzeit unserer Einrichtung, der Nikolauspflege Stuttgart, wurden mehrere Aufzüge eingebaut, wobei eine interessante Entwicklung hin zu einem umfassend behindertengerechten Aufzug zu beobachten ist. So war z. B. der zuerst gebaute zwar rollstuhl-, jedoch weder blinden- noch sehbehindertengerecht: Die Beschriftung war von bestimmten Personen nur schwierig, von anderen gar nicht zu erkennen, und es fehlte für Blinde die Rückmeldung, in welchem Stockwerk der Aufzug anhält.

Bei den späteren Bauabschnitten wurde einerseits die Beschriftung verbessert, andererseits wurden zur Rückmeldung für Blinde akustische Signale eingebaut: In einem Fall ertönt ein solches je einmal, wenn der Aufzug an einem Stockwerk vorbeifährt, sodaß der Blinde mitzählen kann. Bei anderen Aufzügen erklingt ein Gangzeichen beim untersten halt, beim nächsthöheren zweimal usw. Dies kann bei einer kleineren Einrichtung wie der unseren durchaus als ausreichend bezeichnet werden: Dem Blinden, der einen Aufzug regelmäßig benutzt, prägt sich dieses Signal sehr rasch ein. Übertragbar ist es aber nicht: Wollte man es nur in allen Aufzügen unserer Einrichtung installieren, müßte das jeweilige Erdgeschoß z. B. – wegen der unterschiedlichen Anzahl der Untergeschosse – mit zwei, drei oder vier Klingelzeichen angezeigt werden. Dies läßt erkennen, wie mangelhaft die Information ist, die dieses System dem Blinden bietet.

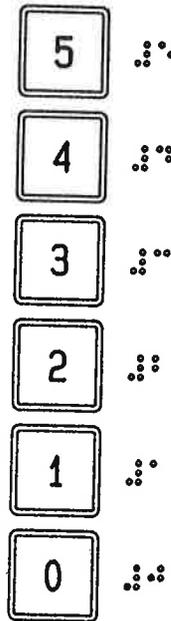
Vor kurzem kamen nun Vertreter einer Stuttgarter Aufzugsfirma auf uns zu, da sie den Auftrag erhalten hatte, in einem Hotel einen blindengerechten Aufzug einzubauen. In diesem Zusammenhang entwarfen wir Richtlinien, in denen auf die folgenden Aspekte hingewiesen wird:

1. Blinde und Sehbehinderte können zwei Probleme mit herkömmlichen Aufzügen haben: Sie können u. U. einerseits nicht erkennen, welche Taste sie drücken müssen und andererseits, in welchem Stockwerk sie sich befinden.
2. Bei der Beschriftung von Bedienungstasten u. ä. sind drei Personen zu berücksichtigen:
 - a) Stark Sehbehinderte, die Punktschrift nicht lesen können, jedoch große, kontrastreiche Normalschriftbuchstaben noch optisch erkennen können.
 - b) Späterblindete, die Punktschrift nicht lesen können, jedoch große, erhabene Normalschriftbuchstaben tastend erkennen können.
 - c) Früherblindete, die Punktschrift, jedoch keine Normalschrift lesen können.

Daraus ergeben sich Forderungen nach Schriftform, Größe und Art, die detailliert aufgeschlüsselt werden.

3. Die Stockwerksangabe sollte vor der Aufzugstür an der Innenseite des Türfutters sowohl in kontrastreicher und erhabener Schwarzschrift als auch in Punktschrift angebracht sein.

Diese Forderungen sollten u. E. bei jedem Aufzug erfüllt werden. Bei bestehenden Aufzügen sollte, wenn möglich, im Rahmen des regelmäßig stattfindenden Kundendienstes nachgerüstet werden. Bei



Blinden- und sehbehindertengerechtes Bedienungsblech in Aufzügen

- Punktschrift in Originalgröße
- Schwarzschrift kontrastreich, mindestens 12 cm hoch, mindestens 1 mm erhaben, klare Schriftart (z. B. Antiqua)
- Symbole tastbar, mindestens 1 mm erhaben, in Punktschrift erläutert

Stockwerksangabe

- Stockwerksabkürzung vor der Aufzugstür an beiden Innenseiten des Türfutters in Punkt- und Schwarzschrift (Darstellung wie oben)
- Wünschenswert: akustische Stockwerksanzeige, möglichst Sprachausgabe

serieller Fertigung der Schilder handelt es sich dabei um Bagatellbeträge, die im Vergleich zu den Kosten der Erstellung oder auch im Vergleich zu den laufenden Betriebskosten nicht ins Gewicht fallen. – Bei Aufzügen mit starkem Publikumsverkehr (z. B. in Geschäftshäusern, Hotels oder öffentlichen Gebäuden) ist eine zusätzliche akustische Stockwerksangabe – wie sie in größeren Warenhäusern seit langem üblich ist – wünschenswert.

Inzwischen befinden sich diese Vorschläge beim Deutschen Institut für Normung.

III. Ausblick

Ich habe Ihnen im bisher Gesagten einige Projekte beschrieben, mit denen wir uns in Stuttgart beschäftigt haben. Auch anderswo wird intensiv um die anstehenden Probleme gerungen. So tagte z. B., um nur ein Beispiel zu nennen, vor kurzem eine Kommission mit Vertretern der Bundesrepublik, der Schweiz und Österreichs, um Richtlinien für akustische Ampeln festzulegen. Aber weitere Probleme drängen sich auf, um angegangen zu werden. In bestimmten Ländern wurden dabei z. T. schon gute Lösungen gefunden, sodaß es nur darum geht, diese auch in anderen Ländern durchzusetzen – die sehbehindertengerechte Gestaltung von Ampel- und Schildermasten etwa; z. T. handelt es sich aber auch um Probleme, die erst aufgrund neuer Entwicklungen im Verkehrswesen auftauchen oder auftauchen werden und daher von Grund auf angegangen werden müssen: Die Beseitigung der Gefahrensituation durch niveaugleiche Radwe-

ge etwa oder die Gestaltung von quer über die Straße verlaufenden Leitlinien für Blinde, um ein Abirren in eine falsche Richtung zu verhindern. Ein großer Katalog könnte aufgeführt werden – und je mehr man sich in die Materie vertieft, desto mehr Probleme tauchen auf, die einer Lösung bedürfen.

Wie sollten derartige Projekte ablaufen? Aufgrund der bisher gemachten positiven und negativen Erfahrungen sowie der nicht ausgebliebenen Fehler sehe ich 5 Phasen, die möglichst eingehalten werden sollten:

1. Studium der bereits vorhandenen DIN-Normen und sonstigen Vorschriften sowie der anderswo ergriffenen Maßnahmen; Einholen von Erfahrungswerten; Aufspüren von Interessenkonflikten.
2. Eigene Experimente, um Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten.
3. Erprobungsphase. Sie sollte in der Realität mit möglichst kleinen Einheiten beginnen, an denen eine möglichst breite Population eine ausreichend lange Zeit Erfahrungen sammeln und Verbesserungsvorschläge machen kann. Ein Austausch auf breiter, möglichst internationaler Basis ist spätestens zu diesem Zeitpunkt unbedingt erforderlich. Erst wenn diese Phase so abgeschlossen ist, daß eine von einer breiten Mehrheit gutgeheißene Lösung gefunden wurde, kann und muß als
4. Phase der Weg der Normierung beschritten werden: Die sorgfältig getesteten und für gut befundenen Vorschläge werden dem Deutschen Institut für Normung in Berlin vorgelegt – es gibt hier einen speziellen Ausschuß »Technische Hilfen für Behinderte im DIN« – oder bzw. und den Normungsinstituten anderer Länder (wobei eine gemeinsame Linie in dieser Phase unbedingt wünschenswert ist). Hier werden die Vorschläge nochmals von einem Fachgremium diskutiert und schließlich verabschiedet.
5. Phase: Anwendung bzw. Durchsetzung der arbeiteten DIN-Vorschriften. Hier müssen alle im Blinden- und Sehbehindertenwesen tätigen, engagierten oder daran interessierten Personen, d. h. insbesondere Mitglieder der Selbsthilfverbände, Pädagogen und Angehörige der Betroffenen, zur Mithilfe aufgefordert werden. Wenn niemand sich darum kümmert, ob DIN-Vorschriften auch tatsächlich beachtet, ob Neu- oder Umbauten normgerecht ausgeführt werden, sind die besten Vorschriften nutzlos, weil sie erfahrungsgemäß nicht oder genau genug eingehalten werden.

Auf drei ganz vordringliche Aufgaben sei in diesem Zusammenhang hingewiesen:

- a) Zumindest in der Bundesrepublik ist darauf zu achten, daß die in der gültigen DIN 18024 festgelegten 3 cm für Bordsteinabsenkungen nicht unterschritten werden, sonst kommt es sehr schnell zu Problemen, wie sie im Eingangsbeispiel angerissen wurden.
- b) Verkehrsschilder, die in Kopfhöhe in den Gehwegbereich ragen, stellen für Blinde eine große Gefahr dar. Eine derartige Anbringung ist – insbesondere bei Baustellen – immer wieder zu beobachten, obwohl sie vorschriftswidrig ist. Wenn Sie einen derartigen Fall beobachten, bitte ich Sie herzlich, sich mit der betr. Stadtverwaltung in Verbindung zu setzen und die Gefahr für Blinde realistisch zu schildern. Nach meiner Erfahrung genügt in der Regel ein einziger Telefonanruf, um die betr. Stelle zu sensibilisieren. Dann wird normalerweise dieser Fehler in der betr. Gemeinde für längere Zeit nicht mehr begangen.
- c) Abschränkungen von Baugruben müssen lt. Vorschrift so gestaltet werden, daß Fußgänger vor einem versehentlichen Absturz sicher geschützt sind. Trotzdem werden immer wieder aus Nachlässigkeit nur dünne, farbige Bänder gespannt, die diese Forderung nicht erfüllen. Wie Sie sich vielleicht erinnern, stürzte vor einigen Jahren in Nürnberg ein Blinder in eine unzureichend abgesicherte Baugrube und verunglückte dabei tödlich. Deshalb wieder die Bitte: Falls Ihnen ein derartiger Verstoß auffällt, wenden Sie sich bitte an die zuständigen Stellen, evtl. auch an die Polizei.

Die Rollstuhlfahrerverbände können und müssen uns ein Vorbild sein: Innerhalb von wenig mehr als 10 Jahren haben Sie in vielen Ländern, vermutlich sogar weltweit, enorme Veränderungen durchgesetzt. Wir haben allzulange unsere einzige Aufgabe darin gesehen, Blinde zu befähigen, die vorgefundene Umwelt zu bewältigen, eine Umwelt, die wir als gegeben hingenommen haben. Ich weiß, daß in Kreisen der Selbsthilfverbände und der Pädagogen von einzelnen noch immer diese These, die in den 70er Jahren aktuell war und damals auch durchaus ihre Berechtigung hatte, vertreten wird. Davon müssen wir uns endlich lösen: Unsere Umwelt ist nichts Statisches, sie kann verändert werden, und sie wird permanent verändert, gesteuert von unterschiedlichsten Interessen. Es ist unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, daß sich diese Veränderungen nicht zum Nachteil der Blinden und Sehbehinderten auswirken, sondern daß diese davon u. U. sogar profitieren. Dazu sind in der Regel nur

vergleichsweise geringe finanzielle Mittel erforderlich, jedoch zeitraubende Arbeit von denen, die sich dafür engagieren. Dies darf uns aber nicht von einer Mitwirkung abhalten. Ich appelliere deshalb an Sie, sich vor Ort in die Planungsvorhaben ihrer Gemeinde, ihres Kreises oder Landes einzuschalten – Sie werden dort dringend gebraucht.

Dipl. Päd. Dietmar Böhringer

Dienstl.:

Nikolauspflanzung Stuttgart

Am Krähenwald 271, 7000 Stuttgart 1

Telefon: 07 11/65 64/133

Privat:

Riegelackerstraße 8, 7250 Leonberg 7

Telefon: 0 71 52/4 18 37

Literatur:

Führungsblock-Einrichtungspläne für Sehbehinderte, Hrgr: Körperschaft der Japanischen Straßengesellschaft, Sept. 1985; Deutsche Übersetzung zu beziehen über W. Specht, Apfelblütenweg 11, 7000 Stuttgart 80

Handboek verkeersvoorzieningen voor mensen met en handicap, Den Haag, 1984

Manual traffic provisions for people with a handicap, Den Haag, 1986

Wegwijzer, Informatie verkeersvoorzieningen t.b.v. mensen met een handicap, Provinciale Revalidatie Stichtingen, Haarlem, 1986

Demonstratieproject: Verkeersvoorzieningen voor mensen met een handicap, Gemeente Gouda, Holland, 1986

Bauen für Blinde, IRB-Literaturauslese Nr. 1535, Frauenhofergesellschaft Stuttgart, 1987

Bonk, Rudolf: *Taugliche Hilfen für Blinde und Sehbehinderte im öffentlichen Verkehr*. In: Verkehrsnachrichten 7, Juli 1987, S. 4-8, Hrgr.: Der Bundesminister für Verkehr

Dorow, Hartmut: *Blinde erfahren eine Stadt. Beispielhafte Integration von Blinden in Ulm*. In: Blindenselbsthilfe 1980, Heft 2, S. 1-3

Boeminghaus, Dieter: *Die Behinderten können wieder als Maßstab dienen*. In: Blindenselbsthilfe 1981, Heft 4, S. 1-3

Biennemann, Friedhelm: *Anforderungen und Lösungsmöglichkeiten für die Einrichtung behindertengerechter Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel im öffentlichen Nahverkehr*. In: Forschung und Stadtverkehr, Hrgr. Bundesminister für Verkehr, Bonn-Bad Godesberg 1982, Heft 30, S. 49-52

Senst, Jürgen: *Das Führungssystem für Blinde*. In: s.o., S. 70-72

Untersuchung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Schienenverkehrs, Hrgr. Bundesminister für Verkehr, Bonn-Bad Godesberg 1986, Heft 39, Sonderheft

Prof. Dr. Franz Mersi

Von einer arbeitsethisch motivierten zu einer ästhetisch orientierten Erziehung Sehgeschädigter: ein wünschenswerter Paradigmenwechsel?

Wenn ich es hier wage, mit diesem Versuch einer Fragestellung und einer Antwortgebung an die Fachöffentlichkeit zu treten, dann tue ich das im Gefühl der Dringlichkeit des Problems und nicht im Bewußtsein der notwendigen Kompetenz. Ich möchte Sie daher zum voraus bitten, sich auf keinen Fall durch die Mängel der allzu gedrängten Darstellung und auch nicht durch evtl. Ärger über persönliche Sichtweisen und Wertpräferenzen des Verfassers dem eigenständigen Studium der fraglichen Thematik abbringen zu lassen. Des weiteren möchte ich Sie bitten – und auch dazu ermutigen –, ihre Schülerinnen und Schüler auf jeder Altersstufe in diesen Diskurs einzubeziehen im Sinne von Erziehen als gemeinsamem Vorangehen.

Der besseren Übersicht wegen möchte ich noch vorausschicken, daß ich in der Abhandlung dem üblichen Schema *Problemaufriß* (Ausgangshypothesen), *Beschreibung* und *Diskussion* vorzufindener Lösungsvorschläge (Positionen), eigener *Lösungsvorschlag* und Angaben seiner *Möglichkeitssbedingungen* folge.

Problemaufriß:

H.-U. RHINOW hat Verlauf und Stand unseres Diskurses in einer der letzten Nummern dieser Zeit-

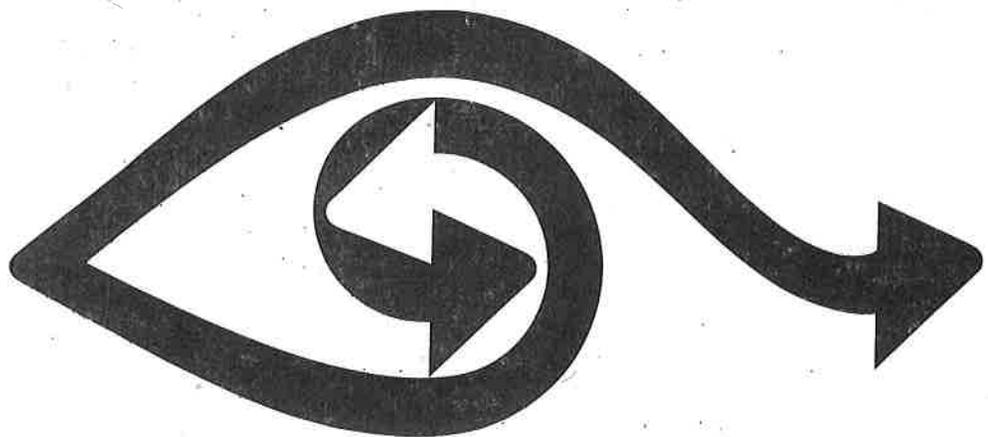
schrift (2/85) unter der Rubrik »Behinderung und Lebensgestaltung« mit einer Fülle von Materialien, Daten, Fakten und Überlegungen zusammengefaßt. Das erlaubt es mir, meine Ausgangshypothesen auf das dort ausgebreitete Material zurückzubeziehen und mich entsprechend kurz zu fassen. H.-U. RHINOW weist im Übrigen mit recht darauf hin, daß diese Auseinandersetzung überfällig ist und alles andere als graue Theorie, die die Praxis der Erziehung kaltlassen könnte. Wenn irgendwo, dann muß in der Pädagogik dieser Diskurs antizipatorisch geführt werden, um Fehlanpassungen nicht vorzuprogrammieren. Die in Rede stehenden Ausgangshypothesen möchte ich wie folgt formulieren¹⁾:

- Arbeit als entlohnte Beschäftigung wird ein knappes Gut, allgemein, aber für »Behinderte« auch für die Gruppe der Sehgeschädigten, im besonderen.
- Arbeit im o. g. S. verändert sich. Die Anforderungen an den verbleibenden bzw. entstehenden Arbeitsplätzen wachsen entweder hinsichtlich Intelligenz/Kreativität (know-how bzw. Blaupau-

¹⁾ Es liegt auf der Hand, daß sich der Geltungsbereich dieser Ausführungen im wesentlichen auf die sog. 1. Welt beschränkt.

MENSCHENBILDUNG IM ZEITALTER DER ELEKTRONIK

Kongressbericht



**XXX. KONGRESS FÜR
SEHGESCHÄDIGTENPÄDAGOGIK
BAAR/ZUG 25. – 29. JULI 1988**