

Fragebogen 2 – Ergänzende Mitteilungen

Im Fragebogen heißt es unter 6.: „Falls Sie noch etwas ergänzen wollen, schreiben Sie es bitte hier:“ – 194 von 421 Probanden kamen dieser Aufforderung nach. Die Mitteilungen wurden dann in einem Word-Dokument gesammelt und füllen 46 Seiten.

Beim hier vorliegenden Auszug wurden alle persönlichen Aspekte entfernt (Adressdaten, Grüße, Dank für diese Befragung). Unverändert belassen wurde die Rechtschreibung. Vereinheitlicht wurde die Schrift (Arial Grad 12). Am Beginn steht jeweils die Nummer der Fragebogen-Auswertung. Korrekturen oder Erläuterungen sind in eckige Klammern gesetzt.

Zitate aus dieser Sammlung wurden in verschiedene Schreiben eingefügt. Die hier zusammengetragene Materialfülle würde aber einen eigenen Aufsatz lohnen!

Dietmar Böhringer

=====

02

(oftmals sind Leitlinien nicht gut verlegt (talbündig), um sie genug von der Umgebung zu unterscheiden. Mit Laub oder Splitt, oder, wie bei uns auch mit Schnee, ist das mit Langstock kaum zu ertasten. Kanten sind einfach geschickter ertastbar. Ich fühle mich dadurch sicherer.)

=====

04 Mit meinem kleinen Blog Anführungszeichen fallen für blinde überleben Anführungszeichen

<https://ffbueberleben.blogspot.com/?m=1>

Versuche ich auch hier vor Ort auf Gefahren für unseren Personenkreis hinzuweisen.

=====

07_

Ich bin entsetzt über diese neue Euronorm!

In den vergangenen Jahren haben wir stets um die 3-cm-Borde oder die getrennten Querungsstellen gekämpft.

Und nun dies...

=====

08

„Wo der Geist des Herrn ist, da ist Freiheit.

(2. Korinther 3,17)

=====

10

Straßenverkehr es ist an sehr vielen Stellen gut gemacht zum Beispiel an Bushaltestellen oder an Ampeln die Noppen Platten nur aber was ein Hindernis ist ist zum Beispiel im Winter wenn auf den Markierungsplatten zum Beispiel an den Bushaltestellen der Schnee liegt ich bin fast blind und bin sehr viel im öffentlichen Verkehr unterwegs und habe einen Langstock ich komme aus Hessen

=====

Telefonanruf, beginnt mit etwas aggressiver Stimme: „Ich bin vollblind, und Sie wollen (also) Querungen ohne Bordstinkanten bauen!“

=====

12

Ich bin zusätzlich gehbehindert. Dadurch kann ich beim Überqueren keine gerade Linie einhalten. Ich behelfe mir seit Jahren dadurch, daß ich nach dem Heruntertreten auf die Fahrbahn meine Fersen kurz an die hinter mir quer

verlaufende Bordsteinkante drücke und mich so einigermaßen gerade ausrichten kann. So komme ich auf der anderen Straßenseite doch einigermaßen ohne eine ungewollte "Kursänderung" an. Vielfach nehme ich auch einen Umweg in Kauf, um über weniger belebte Straßen ebenso zu meinem Ziel zu kommen, wenn ich dadurch eine Querungsstelle mit abgesenkter Kante vermeiden kann.

14

Bei längeren, schräg verlaufenden Querungen oder mit Mittelinsel wäre eine Leitlinie vorteilhaft, möglichst vom Ampelmast ausgehend, falls vorhanden, sonst immer auf der rechten Seite.

15

Blinde Menschen benötigen an Fußgängerquerungen grundsätzlich einen Bordstein. Ansonsten ist es lebensgefährlich und macht die Orientierung unmöglich! Meines Wissens kann ein Bordstein von 2-3cm Höhe von einem Rollstuhl noch ohne Probleme passiert werden. Diese Höhe reicht aus, um mit dem Stock ertastet werden zu können.

17

Leitsysteme mit den verschiedenen Bodenindikatoren sind wesentlich

18

Ich habe RP.

19

Ich wünsche mir NICHT die niveaugleiche Variante, sondern die deutlich ertastbare Kante, um die Sicherheit beim Überqueren zu haben.

20

Zu Frage 3: Nicht beantwortet, weil aufgrund von Rollstuhlpflichtigkeit nicht allein unterwegs. Frage 1 wurde beantwortet wie vor der Rollstuhlpflichtigkeit.

23

Wir haben ja bisher in Hannover das Modell der Doppelten Querung, also die Hälfte mit 6 cm Bord, die andere Hälfte Nullniveau, das halte ich eigentlich für die sicherste Variante der Querung. Ich bin mir dessen durchaus bewusst, dass wir Kompromisse finden müssen, um auch Rollstuhlfahrern die Möglichkeit einer barrierefreien Querung zu bieten, deswegen hätte ich bei der Frage 1. mir noch eine vierte Auswahl mit geteiltem Bord gewünscht. Auch eine gute Kennzeichnung über Leitelemente vor den entsprechenden Kreuzungen könnte ja bei dem Problem Abhilfe schaffen.

24

Für mich sind Kanten oder fühlbare Rillen Hauptorientierungen zu Gerüche. [unklar, was damit gemeint sein soll!]

26

Es ist jetzt schon oft schwer mit den flachen Gehsteigkanten.

27

bin unbedingt der Auffassung, dass es eine Abgrenzung zwischen Bordsteinkante und Straßen weiterhin geben muss!

=====
29

Wenn die Zahl der Elektroautos zunimmt, ist es besonders wichtig zu wissen, wann die Straße anfängt. Steht man aus Sicherheitsgründen weiter weg, kann der Verkehr akustisch nicht mehr eindeutig zugeordnet werden. Und die Überquerung der Straße dauert länger.

=====
30

b) Oder würdest du dir an solchen Stellen eine deutlich ertastbare Kante wünschen? Kante unbedingt. Zwei drei cm würden ja schon gut reichen und wären auch für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen gut schaffbar.

c) Oder brauchst du an solchen Stellen unbedingt diese deutlich ertastbare Kante, um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können?

Ich brauche sie, ansonsten laufe ich in meine Kreisverkehre hinein.

=====
31

Bei Niveaugleichen Überquerungen wäre es notwendig, Alle Straßenkreuzungen und Übergänge auch die mit Zebrastreifen mit einem Blindenleitsystem auszustatten, um das Auffinden der Überquerungen zu ermöglichen.

Ampelanlagen sollten zusätzlich mit einer akustischen Signalanlage ausgestattet werden, so höre ich wo sich die Ampel befindet, da ich sie visuell nicht erkennen kann.

Beides, das Blindenleitsystem und die Signalanlage unterliegen der DIN Norm.

Es wäre auch sinnvoll, wenn diese Normen für blinde und andere behinderte Menschen EU weit umgesetzt werden.

Meine Erfahrung ist, das sich städtische Verkehrsbetriebe sowie die Deutsche Bahn an die Auflagen der Barrierefreiheit, sowohl bei Neubauten als auch bei Nachrüstungen halten. Sobald es um städtische Plätze und Wege geht, stößt man immer schnell auf Widerstand, z. B. mit fadenscheinigen Behauptungen, wie das ein Blindenleitstreifen das historische Stadtbild stört.....

=====
32

Abgesenkte Bordsteinkanten sind für mich als blinden Menschen für die Orientierung bei Fußgängerquerungsstellen wie an Ampeln, Zebrastreifen, allen anderen Querungsstellen von Straßen wie z.B. an Kreuzungen unerlässlich, extrem wichtig, bieten viel Orientierung wo die Straße beginnt und nach erfolgter Querung wieder endet und ich sicher auf dem Gehweg bin

=====
34

An Ampeln (die keinen Pilotton abgeben) und an Fußgängerüberwegen wären quer zum Gehweg verlaufende Bodenindikatoren oftmals sehr sinnvoll.

=====
36

ohne Kante, wer kommt darauf ? hier sollte man diejenigen mal als Blinde laufen lassen

=====
39

Ich finde diesen Beschluss eine Kontroverse gegenüber den aktuellen Empfehlungen zum Bau von Querungsstellen in BW. In dieser wird angeregt eine geteilte Querung

für Rollstuhlfahrer mit Niveaueausgleich und einer Kante von mindestens 6cm für Blinde und Sehbeeinträchtigte Personen zu Bauen. Aktuell hat man sich bei vielen Querungsstellen, welche nicht geteilt sind, auf eine Kantenhöhe von 3 cm geeinigt. Diese ist sowohl von Rollstuhlfahrenden Personen und Personen mit Langstock gut passierbar.

=====

40

Das bisschen hell-dunkel Sehen von mir genügt ohne Langstock und Hören zum Orientieren bei weitem nicht aus!

Nach meiner Erinnerung war genau dieses Thema Abflachung oder besser die Auflösung von Gehsteigkanten ein Erfolg für Rollstuhlfahrer:innen nach dem Behindertenjahr Anfang der 1980er Jahre (1981). Eben gegen diesen Erfolg wetterten die Blindenverbände, um die dadurch entstehende Gefahr für blinde Menschen schnell den Gehweg zu verlassen zu vermeiden. Ergebnis war eine Vereinbarung, dass eine gewisse Höhe der Gehsteigkante, nach meiner Erinnerung 3 cm, beibehalten wird, wodurch Rollstuhlfahrer:innen ohne Probleme einen Wechsel vornehmen konnten aber wir blinden Fußgänger diese kleine Kante doch noch zum Orientieren hatten.

=====

42

Um alles für alle Menschen barrierefrei zu gestalten, müssten es vielleicht nicht unbedingt Kanten sein, denn diese sind für manche Menschen eine Barriere. aber vielleicht etwas anderes, ertastbares, woran man sich auch ausrichten kann. Richtige noppentstreifen zum beispiel.

=====

44

Da die Kant mit dem Langstock nicht ertastet werden kann, geht der Blinde ohne Warnung auf die Straße. Vor Jahren haben wir in Düren mit Verkehrsplanern, denen wir Masken aufgesetzt hatten und ihnen einen Langstock in die Hand gedrückt hatten, genau diesen Versuch an einer Straßenkreuzung mit abgesenkten Bordstein gemacht. Das Ergebnis war fruchterregend, als sie sich plötzlich einem LKW gegenüber standen der laut hupend eine Vollbremsung hingelegt hatte. Alle schworen nie wieder abgesenkte Bordsteine zu planen.

Warum also nicht eine halb abgesenkte (3 cm) planen. Sie sind für Blinde Menschen ertastbar, Rollstuhlfahrer und Menschen mit Gehhilfen kommen damit zurecht und diese geringe Höhe ist leicht zu bewältigen.

Der Plan der EU zeigt deutlich die Handschrift vom Rolli-Lobbyisten.

=====

48

Diese Umfrage scheint doch recht wenig aussagekräftig, da eine Gewichtung fehlt, also pro oder kontra.

=====

49

Diese Umfrage scheint doch recht wenig aussagekräftig, da eine Gewichtung fehlt, also pro oder kontra.

=====

49

eine nullabsenkung beinhaltet ein erhöhtes risiko für gesundheit und leben, da ich in diesem bereich nicht mehr erfassen kann, wo der gehweg endet und straße beginnt.

allein 20 cm falsch gestellt (auf die Straße) um grün an der Fußgängerampel abzuwarten, bedeutet ich warte auf der Straße genauso wenn ich in Querungsrichtung auf den Überweg zugehe, weil ich mich verlaufen habe, kann ich ungewollt auf die Straße geraten. Rollstuhlfahrer können ohne Probleme kleinere Kanten überqueren.

51

Fußgängerquerungen ohne Kante bringen mich in hohe Gefahr auf die Fahrbahn zu geraten. Dies ist lebensgefährlich!

52

Querungsstellen ohne Bordsteinkante sind leichter zu bewältigen, wenn z. B. der Gehweg vorher ein deutliches Gefälle oder eine unverwechselbare Absenkung aufweist. Auch eine Abflachung nur an der Querungsstelle ist meist leichter zu erkennen, weil eingrenzbar. Auch bei Schnee o.ä. sind solche deutlichen Abflachungen oder Absenkungen nach meiner Erfahrung zu spüren - im Gegensatz zu Bodenindikatoren.

54

Bei der 1. Frage habe ich zwar a angegeben, da mir das im Zweifelsfalle wegen des Sehrestes ausreicht, favorisiere aber grundsätzlich die Lösung der Doppelquerungen.

56

Fußgängerquerungen müssen gut markiert und beleuchtet sein, eine Kante brauche ich nicht, im Gegenteil, es geht runter, also kommt Straße. Zudem gibt es ja auch noch Rollstuhlfahrer...

60

Es ist schwierig eine Straße zu queren, wenn die Blindenampel auf der anderen Seite keinen Ton gibt.

61

Besonders bei breiteren Querungen und mehrspurigen Straßen kommt es darauf an, die Fahrbahn möglichst gerade zu überqueren. Ohne Bordsteinkante, an der man sich ausrichten kann, sind solche Stellen nicht nur schwieriger zu handhaben, sondern auch gefährlicher. Auch akustisch ist die Situation an Querungsstellen zunehmend schwierig. Es gibt immer mehr Fahrräder, E-Bikes, E-Roller, Elektroautos, die im Stadtverkehr zu leise sind und nicht zuletzt Fahrzeuge, deren Motor abgestellt ist, wenn sie an der roten Ampel warten. Somit ist die Sicherheit, die eine klar wahrnehmbare Bordsteinkante bietet, umso wichtiger. Auch auf das akustische Signal von Ampeln, das zur Orientierung genutzt werden könnte, ist kein Verlass. In der mittelfränkischen Metropole, in der wir leben, gibt es sehr viele Ampeln, die komplett ohne akustisches Signal zum Auffinden oder zur Kennzeichnung der Grünphase auskommen. Schließlich gibt es Kreuzungen an vielbefahrenen Straßen mit versetzter Grünphase, die nur teilweise mit Blindenampeln ausgestattet sind - ohne Akustik, versteht sich...

64

Mir geht es hier in keinsten Weise um einen Streit zwischen Rollstuhlfahrern und Blinden. für uns beide ist die Bewegung draußen anstrengender und gefährlicher als für unbehinderte Menschen. Deswegen ja die Bitte um 3 cm. die auch mit einem Rollstuhl mit nur wenig Mühe überwunden werden können.

=====
66

Ich warte derzeit auf einen neuen Führhund und habe daher die Frage 3. mit zwei Mal ja beantwortet.

=====
68

Die Blindenverbände blenden den demographisch Wandel völlig aus. Dies geschieht mit einer Arroganz die seinesgleichen sucht. Wir haben über 2,5 Millionen Menschen die über 85 sind und 0,85 Millionen Menschen die älter als 90 sind. Über 18 Millionen Menschen die älter als 65 sind . Wir haben 23 Millionen Menschen die älter als 40 sind. Der überwiegende Teil der über 80jährigen Menschen sind in irgend einer Weise in ihrer Mobilität eingeschränkt die aber gleichzeitig eine Sehbehinderung haben. Ich könnte hier eine Diskussion anstoßen die aber diesen Rahmen gewaltig sprengt. AUF ALLE FÄLLE IST LÖSUNG FRAGE 1.,a DIE BESTE LÖSUNG. Die Verbände sollen mal schauen oder dafür sorgen, dass Langstocknutzer ein vernünftiges und zeitgemäßes Training bekommen. Vor allem sollen die PUNKT a. Verbände vor allem der DBSV dafür sorgen, dass endlich die Blinden und sehbehinderten Menschen ohne Ausweis endlich von einer Statistik erfasst werden. Ich kann Ihnen gerne ein Datei senden die das veranschaulicht. Geben Sie mir Bescheid und ich schicke in diese Ausarbeitung. Wir können auch gerne darüber diskutieren.

=====
73

Es ist dringend notwendig, sämtliche Bahnhöfe vor allem die kleineren endlich Barrierefrei gemacht werden.

So wie auch die Bushaltestellen.

Bei den meisten Bahnhöfen besteht sogar eine große Lebensgefahr für Blinde oder Sehbehinderte. Da der Abstand/Noppenstreifen bei den Gleisen fehlt. Geschweige denn, besteht auch keine Möglichkeiten für Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte, ältere Menschen mit Gehhilfen und Eltern mit Kinderwagen, ohne einen Aufzug/Fremde Hilfe, zu den anderen Gleisen zu kommen.

=====
83

Ampeln sollten bundesweit standardmäßig mit Akustik und oder Vibration ausgestattet sein!

=====
84

Ich bin auch viele Jahre mit einem Blindenführhund unterwegs gewesen. Auch für diesen waren Kanten zur Kennzeichnung „Vorsicht Straße“ wichtig. Ohne diese kleine Kante gibt es keine Möglichkeit festzustellen, dass jetzt eine Straße überquert wird. Genau das ist ja im Herbst und Winter das Problem. Kanten verschwinden bei schlecht geräumten Wegen, sodass man sich plötzlich auf der Straße wiederfindet. Und das ist eine sehr beängstigende Situation. Vor allem, weil man nicht genau weiß, wo genau der sichere Bürgersteig ist.

=====
85

andere Einschränkung

A: Ich bin sehend

A: Vielleicht wäre es allgemein für nicht sehende eine gute Lösung wenn an gefahren Stellen akustische Warnsignale eingerichtet werden, und deutlichere Anschlagpunkte der Übergänge in Form von evtl. Polter/Pfosten die unabhängig der Jahreszeit deutlich zu ertasten sind.

=====

86

Bin blind und wohne in Wien, Österreich.

Ist es auch möglich, als ÖSI an der Umfrage teilzunehmen.

Ich weiß nämlich nicht, ob eine derartige Umfrage von den Sehbehindertenorganisationen in Österreich gestartet wird.

Ich bin klar für eine gut tastbare Kante für den Blinden-Langstock, da teilweise die "abgenudelten" Gehsteigkanten nicht immer als solche eindeutig erkennbar sind mit all den sich daraus ergebenden Problemen.

In der ÖNORM V2102 gibt es Hinweise, wie Querungstellen gemacht werden sollen, aber das ist ja nicht verbindlich.

=====

88

Bei größeren Straßen mit Fußgängerinsel kleine ertastbare Kante, um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können.

=====

90

a) Ist eine derartige Fußgängerquerungsstelle von Ihnen ohne größere Probleme zu bewältigen, wenn diese in ganzer Breite niveaugleich, d. h. ohne Kante vom Gehweg auf die Straße übergeht?

NEIN! (Auf der Suche nach der Kante am Rand gelange ich dann leicht auf die Fahrbahn mit entsprechender Gefahr für mein Leben.

b) Oder wünschen Sie sich an solchen Stellen eine deutlich ertastbare Kante? Egoistisch ist es, sich die deutlich tastbare Kante auf der ganzen Breite zu wünschen, denn der Rollstuhlfahrende aus dem Familienkreis hätte dann keine Chance, die Straße gefahrlos zu überqueren - die 180 Grad Wendung zur Überwindung der "hohen" kante dauert viel zu lange für den Rollstuhlfahrer, als dass so eine Querung gefahrlos wäre.

Also: Kompromiss: Die Hälfte der Breite für mich mit Kante, die andere Hälfte der Breite kantenfrei für den Rollstuhlfahrenden.

c) Oder brauchen Sie an solchen Stellen unbedingt diese deutlich ertastbare Kante, um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können?

Ja, s. o.

=====

94

Ich orientiere mich durch viele Anhaltspunkte in der Umgebung, meinem graphischen Gedächtnis und erwandern von neuen Wegen. Hierbei ist mir der Hund eine große Hilfe.

hoffe, dass wir in Deutschland hierin

aussteigen und die Bürgersteigkanten auf mindestens 3 cm Höhe behalten, wie dies 1972 mit der rollenden Fraktion übereinstimmend vereinbart wurde.

=====

95

In Deutschland wurde eine Höhe für den Bordstein bei Absenkungen oder Überquerungsstellen von 3 cm zwischen den Blindenverbänden und den Verbänden der Rollstuhlfahrer vereinbart.

Bei bodengleicher Absenkung der Überquerungsstellen ist eine sichere Überquerung der Straße für Blinde nicht mehr möglich, sofern eine Überquerung überhaupt möglich ist.

=====

96

Keine Kante : Gut für Inliner, auch für Leute, die etwas schieben: Sackkarre, Kinderwagen, Puppenwagen, Fahrrad, Rollator, Rollstuhl

=====

98

Ich wohne in Bielefeld (NRW) und mir sind oft genug Querungen, die dem öffentlichen Raum angepasst wurden und sie werden mir wohl noch oft genug begegnen. Mir fällt es schon schwer, Querungen, die angeglichen sind, ohne ausreichender Kante (3 - 6 cm) zu queren. Mir ist es schon oft passiert, dass ich auf die Straße oder in einen anderen Gefahrenraum gerutscht bin. Zum Glück gab und gibt es immer noch aufmerksame Passanten!

=====

104

Ich bin Mobilitätslehrerin und habe die Fragen unter 1 alle mit „ja“ beantwortet, weil ich selbst ohne fremde Hilfe überqueren kann aber für die anderen beiden Möglichkeiten ganz viele sehingeschränkte und blinde Menschen kenne, die ohne eindeutig tastbare Kante nur schlecht oder gar nicht überqueren können. (Dies wurde von mir korrigiert: 1a)

=====

105

Ist eine derartige Fußgängerquerungsstelle von dir ohne größere Probleme zu bewältigen, wenn diese in ganzer Breite niveaugleich, d. h. ohne Kante vom Gehweg auf die Straße übergeht?

Eine Fußgängerquerungsstelle ist von mir ohne größere Probleme zu bewältigen, wenn diese in ganzer Breite niveaugleich, d. h. ohne Kante vom Gehweg auf die Straße übergeht. Dies ist abhängig von den Witterungsbedingungen, aber vor allem von meiner Tagesform abhängig. Bei einer bodengleichen Markierung wünsche ich eine kontrastreiche Abhebung zum vorliegenden Untergrund, grau auf grau ist daher denkbar ungeeignet.

=====

106

In Brüssel habe ich sehr gute Erfahrungen gemacht, mit sehr stark griffelten Rillenplatten, welche parallel zum Straßenverlauf vor dem Bordstein-Ende verlegt waren. Diese waren auch mit ca. 2 cm Schneehöhe noch zu spüren.

=====

108

Auch bei Kreuzungen mit Verkehrsinseln bereiten mir die fehlenden tastbaren Kanten große Probleme. Folge: Ich gehe zunehmend nur Wege, wenn ich unbedingt muss und hierbei immer höchst angespannt.

=====

111

es gibt ja mittlerweile auch das Kasseler Wort [vermutlich: Rollbord], es gibt verschiedene Normen, wie man den Kompromiss zwischen Rollstuhlfahrern und blinden erreichen kann.

=====
113

Außerdem ist wichtig: Bürgersteigkanten müssen in jedem Fall erhalten bleiben und nicht beseitigt werden, z.B. nach einer Straßenrenovierung.

c) Oder brauchen Sie an solchen Stellen unbedingt diese deutlich ertastbare Kante, um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können? Ja, unbedingt!

=====
115

Es ist ja durchaus so, dass es bereits auf null abgesenkte Bürgersteige und Mittelinseln gibt. Ein prominentes Beispiel können Sie am Wittenbergplatz - einer Örtlichkeit mit reichlich Verkehr - besichtigen. Man hat dort keine Möglichkeit, festzustellen, ob man sich noch auf dem Gehweg oder bereits auf der Fahrbahn befindet.

Wir haben die Doppelquerungsstelle, die jetzt auch wohl in Berlin endlich zum Einsatz kommen soll. Zu einer sicheren Quermöglichkeit gehören ertastbare Indikatoren. Die Doppelquerungsstelle erfüllt diese Voraussetzungen, ein 3 - 4 cm hoher Bordstein auch.

Niveaugleiche Übergänge kann und darf es nicht geben.

=====
116

Ich finde es höchst unsinnig die Kanten abzutragen, in Frankfurt wurde dies bereits an einigen Strassen gemacht und wieder umgebaut. Es ist gefährlich für eine blinde Person ohne Markierung des Bürgersteiges sicher Überqueren zu können, da die Kante auch zum Ausrichten bei der Überquerung genutzt wird.

=====
117

JA, es ist wichtig, dass man als Langstockträger den Unterschied zwischen Straße und Fußweg spürt. Da man aber zusätzlich an die Rollstuhlfahrer denken muss, sollte man überlegen an solchen Übergängen es so zu gestalten, dass die Blinden es fühlen, aber die Rollifahrer (gerade die mit Elektrorollstuhl) dennoch genauso gut drüber kommen.

=====
118

3. Wenn Sie alleine im öffentlichen Bereich unterwegs sind -
a) verwenden Sie dann einen Langstock? Bin nicht in der Lage, mich allein fortzubewegen

=====
124

Eine Bordsteinkante mit 3 cm Höhe ist ausreichend. Dieser Niveau-Unterschied ist mit Fahrrädern, Kinderwaagen und Rollstühlen problemlos zu überwinden.

=====
127

Noch viel wichtiger sind die Fragen nach den "elektronischen Kleinfahrzeugen", die auf den Gehwegen eine sehr große Gefahr für alle Blinden und Sehbehinderten und vielleicht auch für alle Gehbehinderten darstellen!

=====
129

Ich war 40 Jahre mit dem langstock unterwegs; seit einem halben Jahr habe

ich einen Föhrhund

=====

130

Man sollte die Rollstuhlfahrer auch beachten, aus diesem Grund wäre eine abgesenkte Bordsteinkante von Vorteil. So könnte der Sehbehinderte oder Blinde sich noch mit dem Stock orientieren können. Bei einem Übergang mit gleichen Niveau erkennt ein Blinder nicht wo der Gehweg aufhört und die Straße beginnt.

=====

131

Zu 3. Ich orientiere mich mit meinem Sehrest auch visuell.

=====

134

(oftmals sind Leitlinien nicht gut verlegt (talbündig), um sie genug von der Umgebung zu unterscheiden. Mit Laub oder Splitt, oder, wie bei uns auch mit Schnee, ist das mit Langstock kaum zu ertasten. Kanten sind einfach geschickter ertastbar. Ich fühle mich dadurch sicherer.)

=====

138

Ich bin blind und verwende einen Langstock. Ab nächste Jahr werde ich wieder Besitzer eines Blindenführhunds.

Ich laufe mit Langstock, und finde die Überquerungen ohne Bordsteinkanten nicht gut, weil ich sonst keine Orientierung mehr habe. Deshalb finde ich es wichtig, dass man die Überquerungen zur den Hauptstraßen mit Kanten lassen sollte, wenn die Überquerungen mit Leisysteme gemacht werden und mit Anzeigunsaufmerksamkeitsfelder Markiert werden finde ich das gut.

Bin seit den 25 Lebensjahr blind und sei dieser Zeit laufe ich mit den Langstock, und hatte schon drei Blindenführhunde der vierte ist am kommen.

Meine Anmerkung: man sollte zur Markierung der Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder das gut harte Kunststoff, verwenden nehmen und man sollte alle Gefahren stellen Kennzeichen .

Noch einen Einwand, dass die Überquerungen zur der Fahrbahn nicht natlos auf die Fahrbahn geht, sonst kann ein blinder mit den Langstock es nicht erfüllen. Er wird sonst die Gefahrenen Stelle überlaufen und ins Auto laufen.

=====

139

Wie Sie meiner Antwort zu Frage 3 entnehmen können, bin ich fast immer mit meinem Blindenführhund unterwegs. Dadurch ist für mich vieles leichter, als wenn ich mit dem Langstock gehen würde, weil mein Hund inzwischen „meist“ auch Nullabsenkungen erkennt und anhält, wenn ich ihm das dafür erforderliche Hörzeichen gebe. Allerdings finde ich die Nullabsenkungen trotzdem für blinde Verkehrsteilnehmer extrem gefährlich, vor allem, wenn keine Aufmerksamkeitsfelder vorhanden sind, was es oft gibt oder diese durch Verschmutzung nicht tastbar sind!

=====

140

Ich habe bereits schlechte Erfahrungen mit auf 0 abgesenkten Bordsteinkanten gemacht! Das ist absolut nicht Tragbar!

=====

142

Wichtig bei einer Überquerung sind für mich Aufmerksamkeitsplatte plus Stufe sprich die eingehalten in Normen so dass Fußgänger und Rollstuhlfahrer miteinander zurecht

=====

144

Ich benötige die Kante, um den Gehweg entlang zu laufen ohne auf die Straße abzuweichen und um die Fußgängerquerungsstelle senkrecht zum Gehweg zu überqueren.

=====

146

Ich weiß nicht, warum diese Entscheidung ansteht. Wir haben jetzt in Quakenbrück einen neuen Kreisverkehr bekommen, wo es nach DIN-Norm die Übergänge einmal für Rollstuhlfahrer eben sind und die für Blinde mit einer Kante versehen sind. Hier führt auch die Leitlinie hin! Hiermit ist doch allen geholfen, ich weiß wirklich nicht, was so eine Entscheidung soll.

=====

149

Eine Querungsstelle ohne Kante, mit einer gut ausgeprägten Rampe, die mit entsprechenden Bodenindikatoren, ist aus meiner persönlichen Erfahrung aus dem europäischen Ausland, problemlos machbar.

a) Ist eine derartige Fußgängerquerungsstelle von Ihnen ohne größere Probleme zu bewältigen, wenn diese in ganzer Breite niveaugleich, d. h. ohne Kante vom Gehweg auf die Straße übergeht?

Ja, wenn eine Art Leitstreifen über die Straße führt und es eine Rampe mit Markierung (Richtungsfeld) gibt.

=====

151

Diese Idee von der EU ist wieder mal halbherzig und nicht zu Ende gedacht und hat mit Teilhabe und Inklusion wenig im Sinn. Alternative für z.B. "sehende" Rollstuhlfahrer wäre ein gesonderte abgesenkter Bereich mit einer Breite von ca. 100 cm. Sonst wüsste ich nicht weshalb solch ein EU-weites Ansinnen überhaupt in Angriff genommen wurde. Gibt es keine wichtigeren Themen bei der Teilhabe und Inklusion? Übrigens können die Radfahrer an Kreuzungen ruhig mal absteigen und auf Grün warten wie alle Verkehrsteilnehmer. Viele von den Radfahrern mit einer aggressiven Fahrweise selbst auf Fußwegen werden zunehmend zur Gefahrenquelle für uns behinderten Menschen

=====

152

Leider sind natürlich auch Kanten bei entsprechendem Schneefall nicht mehr zuverlässig fühlbar, da oft sehr schlecht geräumt wird.

=====

153

Zeiten mit viel Laub, Verschmutzung oder Schnee sind immer mit Langstock eine große Herausforderung, sofern ich allein im Straßenverkehr teilnehmen möchte. Daher wähle ich Wege, die geräumt bzw. geputzt sind, wähle Wege, die mit Langstock z. B. an den Pfostentypen und deren Anordnung zu erkennen sind. Parkwege oder andere schlecht geräumte Wege gehe ich alleine dann bei solchen Anforderungen nicht, die Selbst- und Fremdgefährdung ist dann zu groß. Oder ich bleibe zuhause bis sich die Wetterlage entspannt bzw. geräumt ist oder nehme ein Taxi oder Hilfsperson mit.

Heute im Gespräch mit Familie ist mir noch aufgefallen, dass niveaugleiche Absenkung auch sehr schwierig ist, wenn ich mit kleinen Kindern, die erst den Straßenverkehr erlernen müssen allein mir gut bekannte Wege gehe und sie dabei selbst laufen dürfen. Das Vermitteln vom Gehwegende ist dann besonders erschwert. Ob ich dann noch allein mit kleinen Kindern Wege zurücklegen würde, weiß ich nicht, eher nicht. Das erschwert zusätzlich das inklusive Miteinander.

=====

155

Tacktille orentshilfen müssen auf jeden fall sein.

Ohne denen geht's nicht.

Bei großen verkersinseln, muß noch manches verbessert werden, Unteranderen.

=====

162

AUS MEINER SICHT KÖNNTE EINE ABGESCHRÄGTE GEHWEGKANTE VIELLEICHT HILFREICH SEIN, ICH VERMUTE JEDOCH, DASS DIE LEIDER ZAHLREICHEN RÜCKSICHTSLOSEN RADFAHRER DIESE "BARIERE FREIHEIT" GERNE NUTZEN, UM NOCH MEHR KREUZ UND QUER DURCH FUSSGÄNGER UND FAHRZEUGE ZU FAHREN.

=====

164

Ich fordere auf jeden Fall eine Bordsteinkante in einer Mindesthöhe von 3 cm. Diese Mindesthöhe brauche ich schon alleine für meine Psyche, um mit meinem Bfh sicher und angstfrei durch den immer stärker werdenden Straßenverkehr zu kommen. Vor allem gibt es Zeiten, in denen ich mich auch ohne Führhund im Verkehr bewegen muss.

[Bfh= Blindenführhund]

=====

169

Tatsächlich habe ich auf der einen Seite ein wenig Bedenken wegen der Kante aufgrund von Rollstulfahrern, für welche diese ein Hindernis darstellen könnte. Jedoch fühle ich mich persönlich zu unsicher, wenn es überhaupt keine Kante gibt. Ich denke, es braucht immerhin kleine, aber deutlich fühlbare Kanten.

=====

171

6 auch für Personen mitNu nur noch sehr geringem SehRest ist die tastbare Kante zur Orientierung (zur Auffindung der Straßenkannte) besser geeignet als ein niveaulose Übergang !

=====

175

Ich kann manche Zebrastreifen nicht ertasten, wenn sie schon viele Jahre alt sind, deshalb finde ich eine eine gut fühlbare Leidlinie ebenfalls wichtig.

Eine gut fühlbare Kante wäre natürlich ebenfalls sehr schön und hilfreich.

Das wäre bestimmt eine Erleichterung im Herbst und auch so.

=====

176

Es gibt jetzt schon in meiner Wohngegend eine Kreuzung ohne ertastbare Bordsteinkante. Schon mehrmals stand ich (ohne es zu wollen und es zu bemerken) auf dem Fahrdamm und wurde von hilfsbereiten aufmerksamen Mitmenschen "gerettet". Ich habe Angst, diese Kreuzung allein zu überqueren.

a) Ist eine derartige Fußgängerquerungsstelle von Ihnen ohne größere

Probleme zu bewältigen, wenn diese in ganzer Breite niveaugleich, d. h. ohne Kante vom Gehweg auf die Straße übergeht?

Nein! Keinesfalls! So eine Querung bedeutet für mich ein sehr großes Hindernis und eine große Gefahr!

b) Oder wünschen Sie sich an solchen Stellen eine deutlich ertastbare Kante?

Ja! Ich wünsche mir (nein, für mich ist sie absolut notwendig!) eine ertastbare Kante als Grenze zwischen Fußweg und Fahrdamm, und zwar in ausreichender Breite mit hinführenden Rillenplatten.

Für mich wäre eine Querung optimal, wenn der Überweg durchgehend (über die gesamte Fahrbahnbreite) durch Rillenplatten ertastbar ist.

Mir ist es nicht möglich, mehr als 2-3 m geradeaus zu gehen.

c) Oder brauchen Sie an solchen Stellen unbedingt diese deutlich ertastbare Kante, um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können?

Ja, ich brauche unbedingt diese deutlich zu ertastende Kante, um mich selbstständig orientieren zu können.

=====
177

Für mich ist zur Orientierung eine tastbare Bordsteinkante sehr wichtig!

=====
178

(was ist der Unterschied zwischen b und c? - ist c stärker und b nur ein „Nice-thave“?)

=====
179

ICH HABE UNTER ANDEREM EINE GEHBEHINDERUNG. OPTIMAL FÜR MICH SIND BORDSTEINKANTEN MIT EINER HÖHE VON ZIRKA ZWEI ZENTIMETERN.

=====
181

Es ist eher eine Ausnahme, dass im Verkehrskonzept eine gesicherte Querung geplant wird. Ich beobachte eher einen Rückbau.

=====
183

Ergänzung: Orientieren Sie sich an Blindenleitsystemen wie Blindenleitstreifen, Noppen- und Rillenplatten? Nutzen Sie Navigations-Apps? Nutzen Sie das Fledermausprinzip?

=====
188

zunehmend nervt es, dass Straßenverkehr immer komplexer und mit höheren Anforderungen daherkommt. Ob es die Roller sind oder die Änderung bei den Bordsteinkanten. Wir haben vieles erreicht, aber gesichert ist noch nichts. Wir müssen aufpassen, dass die Interessen insbesondere der fast oder ganz blinden Leute nicht untergehen. Viele Grüße

=====
189

Gut wäre, wenn solche Regelungen auch öffentliche Einrichtungen wie z. B. Universitäten oder Kliniken zu solchen Maßnahmen auch deren Campus oder Gelände verpflichtend wären.

=====
192

Wichtig ist natürlich, dass diese Fußwegeanten an Querungsstellen so gestaltet sind, dass sie für Blinde und stark Gehbehinderte ebenso erkennbar wie für Rollstuhlnutzer zu „erklimmen“ sind.

=====

195

Gehbehinderte mit Rollatoren oder Rollstuhl würden profitieren, wenn es keine Kanten gäbe. Für Blinde und Sehbehinderte müsste zumindest ein besonderer Stein an der Kante verlegt werden, der mit dem Langstock ertastbar ist.

=====

196 meine Antworten beziehen sich auch auf Straßenquerungen mit Mittelinsel - also auch auf sogenannte ungesicherte Querungsstellen mit Mittelinseln

=====

198

ich fände es gut, wenn Die Gehwege nicht von anderen Gegenständen, wie z. B. LKWS oder PKWS oder Fahrräder oder E-Scooter voll gestellt werden oder die Leitstreifen auch wirklich zu einem Sinnvollen Ziel führen würden und an einer Mülltonne, Koffer oder Menschen voll gestellt werden und man noch angemotzt wird, weil man die Leute anrempelt. Man sollte mit Respekt behandelt werden. Schließlich sitzen wir alle in einem Boot und wenn auf Gehwegen gearbeitet wird. Dann sollte man es Richtig absperren oder dafür sorgen, dass man als fast blinder Mann irgendwie daran vorbei kommt und es einem freundlich erklären. Was man vor hat und nicht einfach in einen Zug zerren, wo man wahrscheinlich gar nicht rein wollte. Man sollte fragen, ob man Hilfe braucht oder nicht und nicht gleich beleidigt sein, wenn man keine Hilfe braucht. Schließlich wollen wir alle Selbstständig Ihren Alltag meistern.

=====

200

Es ist eine Frechheit, daß Menschen darauf kommen, Straßenquerungen ohne Bordsteinkante zu gestalten. Eine kleine Kante ist auch für Rollstuhlfahrer Durchaus nutzbar und hilft blinden und sehbehinderten, sicher und gefahrlos queren zu können. Man sollte Menschen, die solches Ansinnen haben, mit Stock und Dunkelbrille durch die Gegend schicken mit Bordsteinen, die keine sind! Mal sehen, wie die sich dann anstellen würden.

=====

202

Ich finde nämlich Bordsteine, die Bodengleich sind, wirklich schwierig zu bewältigen. Da habe ich auch schon die eine oder andere Erfahrung mit gemacht! Ich hatte nämlich schon viele solcher Bordsteine, bei denen ich Schwierigkeiten hatte.

=====

203

a) Ist eine derartige Fußgängerquerungsstelle von Ihnen ohne größere Probleme zu bewältigen, wenn diese in ganzer Breite niveaugleich, d. h. ohne Kante vom Gehweg auf die Straße übergeht? *

Das funktioniert mit Führhund sehr gut, weil ich die Überquerungsstellen über das Hören der Häuserfronten wahrnehme.

=====

205

Ohne spürbaren Übergang von Gehweg zu Straße wird die kleinste Kreuzung zu einer potentiellen Gefahrenquelle

=====

206

Absenkung auf 2,5 cm notwendig, Bodenindikatoren!

=====

210

2 c Blind ohne Sehrest

Orientierung ausschließlich nach Gehör und Klicksonar

=====

211

auch unterschiedliche Bodenoberflächen sind letztlich nicht sicher, da diese nicht immer gut erkennbar sind. Wir haben lange mit/gegen Rollstuhlfahrer gekämpft und sind auf einen praktikablen Kompromiss von 3 cm OK Differenz gekommen. Wen stört dies nun noch?

In Würzburg werden die 3 m im allgemeinen eingehalten, dank meiner jahrelangen guten Kontakte mit dem Tiefbauamt.

=====

213

Optimal wäre eine Kante mit Aufmerksamkeitsfeld. Dies wird z.B. in Irland sehr gut gelöst.

=====

215

Die EU soll uns mit solchen Normen das Leben nicht noch schwerer machen.

=====

218

Die Forderung des niveaulosen Querungsgang ist aus Sicht der Rollstuhlfahrer, Rollatornutzer verständlich. Nutzer von e-rollern, Kinderwagen ist ein niveauloser Übergang bequemer. Die Bequemlichkeit darf aber nicht zu Gefahr für Gesundheit oder Leben für Menschen mit Sehbeeinträchtigung werden, die ungewollt mitten in den Fahrbereich gelangen können.

Ich fordere die Beibehaltung des abgesenkten Niveaus, der ein Kompromiss für den Erhalt einer tastbaren Kante und eine für Rollstuhlräder trotzdem überwindbare Schwelle ermöglicht.

=====

219

Ich wünsche mir, dass es viel mehr hohe Bordsteine gibt.

=====

221

Man sollte sich die Niederlande zum Vorbild nehmen, wo die Kanten an Überquerungen niedrig genug für Rollstuhlfahrer, aber gleichzeitig hoch genug für sehingeschränkte Personen sind.

=====

222

Im Mobilitätstraining habe ich gelernt, dass insbesondere Vollblinde, aber auch gesetzlich blinde Menschen die Bordsteinkanten als Orientierungshilfe nutzen ebenso wie Häuserwände, Rasenkanten, Gehwegkanten. Diese dienen dazu, um die Wege gerade zu passieren und eben nicht ungewollt auf der Straße zu landen. Ein abgesenkter Bordstein könnte für Irritationen sorgen, wenn das Überqueren vom

Fußgänger gar nicht vorgesehen ist, sondern der Bordstein bisher nur zur Orientierung diene.

=====
227

Aufkantung notwendig, da mein (und in der Regel ja auch alle anderen Blindenführhunde) so ausgebildet sind, dass der Hund ohne eine für ihn erkennbare Kante auch nicht stehen bleiben wird!

=====
229

kontrastreiche oappenfoelder sind wichtig in Ergänzung . kante 6cm reicht mir

=====
232

a) Ist eine derartige Fußgängerquerungsstelle von Ihnen ohne größere Probleme zu bewältigen, wenn diese in ganzer Breite niveaugleich, d. h. ohne Kante vom Gehweg auf die Straße übergeht?

Wenn eine deutliche Niveau-Absenkung die baldige Straße ankündigt, könnte es funktionieren.

Wie wäre es mit Querrillen, die anzeigen, dass man unmittelbar vor der Straße steht? Das wäre keine Kante aber ein deutliches Signal.

=====
233

Als damaliger Vorsitzender des Bezirksvorstandes Berlin des Blinden- und Sehgeschwachenverbandes der DDR nahm ich an dieser Beratung teil. Ich benutzte damals auch den Langstock. Im Laufe der Beratung einigten wir uns darauf, die Bordsteinkanten auf etwa 3 bis 4 Zentimeter abzusenken. Das war für die Rollstühle noch eine Höhe, die sie noch ohne Schwierigkeiten überwinden konnten und für uns Blinde reichte sie aus, um die Kante mit dem Langstock noch ertasten zu können. So wurde dann in der Praxis auch, natürlich nicht immer millimetergenau, verfahren. Heute bin ich 91 Jahre alt und nutze statt des Langstockes die Angebote des VBB-Begleitservices. Dennoch habe ich kein Verständnis für die Norm zur Straßenquerung. Was haben Sie sich eigentlich dabei gedacht, kann ich nur kopfschüttelnd und verständnislos fragen.

=====
236

a) Ist eine derartige Fußgängerquerungsstelle von Ihnen ohne größere Probleme zu bewältigen, wenn diese in ganzer Breite niveaugleich, d. h. ohne Kante vom Gehweg auf die Straße übergeht?

Ja, wenn Kontrast vorhanden

b) Oder wünschen Sie sich an solchen Stellen eine deutlich ertastbare Kante?

Ja, wenn ich den Stock nutze

c) Oder brauchen Sie an solchen Stellen unbedingt diese deutlich ertastbare Kante, um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können?

Nein, wenn ich den BFH nutze

Ja, wenn ich den Langstock nutze

3. Wenn Sie alleine im öffentlichen Bereich unterwegs sind -

a) verwenden Sie dann einen Langstock?

Manchmal, wenn der BFH krank ist oä

b) gehen Sie dann mit einem Führhund?

Im Normalfall ja, überwiegend

Durch höheren Kontrast würde ich mich sicherer fühlen

=====
237

Der Bau niveaugleicher Übergänge ohne Bodenindikator wäre ein lebensgefährlicher Rückschritt.

=====
239

Ich bin beruflich sehr viel zu Fuß unterwegs. Ich orientiere mich, wo immer möglich an Kanten. Ich habe die Pendeltechnik bei der Benutzung des Langstockes gelernt und verwende diese. Ich tue mir bei der Querung z.B. von Plätzen sehr schwer. Ich verliere leicht die Orientierung, wenn ich keine klaren Kontraste wie durch Bürgersteigkanten habe. Wenn die neue Europa-Norm umgesetzt werden sollte in Deutschland, bedeutet das für mich eine enorme Erhöhung des Stressfaktors, wenn ich unterwegs bin. Barrierefreiheit im öffentlichen Raum bedeutet für mich häufig den Verlust der Möglichkeit, mich selbständig sicher bewegen zu können. Was für andere Menschen eine Barriere in ihrer Mobilität darstellt, bedeutet für mich als Blinden oft eine Hilfe, mich zu orientieren und selbständig und sicher bewegen zu können.

=====
243

Es ist höchst wichtig dass wir sehr gut ertastbare Bordsteinkanten etc. haben, damit wir genau und sicher unterscheiden können, wo die Straße beginnt.

Es gibt schon genug Schwierigkeiten sich im Straßenverkehr zu bewegen. Ohne ertastbare Kanten, könnten wir kaum noch alleine unterwegs sein. Wir würden noch einer viel größeren Gefahr ausgesetzt werden, als es jetzt schon der Fall ist. Es ist im allgemeinen schon extrem Problematisch Bordsteinkanten, die abgesenkt sind, zu ertasten.

Bordstein und Fahrbahn auf gleiche Höhe zu bringen, sehe ich als ein Angriff auf mein Leben und das anderer sehbehinderter und blinder Menschen.

=====
244

Für mich sind Kanten zur Fahrbahn sehr wichtig, da ich die Alternative mit Rippenplatten oft nicht gut ertasten kann, z. B. wenn der restliche Weg ein rauhes Pflaster hat, oder gar Laub und Schnee liegt.

=====
251

Die Kanten müssen unbedingt so gestaltet sein, dass auch Nutzer*innen von Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen keine Probleme damit haben.

=====
252

Es muss unbedingt eine Kante geben, selbst der Blindenführhund kann nicht genau erkennen wo der Übergang vom Gehweg zur Straße ist, wenn dort keine Kante ist.

=====
254

davon ab, dass wir noch alles Mögliche versuchen sollten, die Einführung dieser Norm zu verhindern,

c) Oder brauchen Sie an solchen Stellen unbedingt diese deutlich ertastbare Kante, um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können? Ja, selbstverständlich!

Da es hier um Gefährdung von Leib und Leben blinder und stark seheingeschränkter Menschen geht, sollten die Verbände überlegen, ob eine Klage vor dem EuGH nicht Erfolg haben könnte, wenngleich es sich um eine Norm handelt. Schließlich kämpfen wir bislang immer dafür, dass Normen im Sinne einer einheitlichen Gestaltung eingehalten werden sollen, was dann aber absurd wäre, wenn diese Norm kommt. Hier ist der ISO vermutlich durch die lauschreienden Fahrrad-, Rollatoren- und Rollstuhllobby zu unseren Lasten eingeknickt.

=====
257

Stellen Sie sich vor, wie gefährlich die Verkehrssituation ist, wenn eine nichtsehende Person die sehr befahrene Kreuzung überqueren muss, ohne dass mit den Füßen gut fühlbar ist, wo genau diese Stelle anfängt.

Auch wenn man sich an die Verkehrsrichtung orientiert, muss klar sein, dass man gerade überquert, damit man nicht zwischen den Autos landet.

Bedenken sie sich, welche Probleme auftreten, wenn nicht klar ist

- ob es sich um einen Fahrradweg handelt

- ob man bereits auf der fahrbahn steht.

Vollziehen Sie nach, dass der Stress unermesslich ist, wenn der Verkehrslärm groß ist, Radfahrer ihre Kommentare lassen oder unaufhörlich klingeln, (obwohl sie den Fussgänger zumeist problemlos umgehen können), man sich stets konzentrieren muss.

=====
258

Blindenleitsysteme bitte nach der deutschen Richtlinie gelb verlegen.

=====
259

Da wo die Kanten entfernt werden/müssen, müssen unbedingt Rillen Platen (Leitlinien) angebracht werden

=====
260

Wünschenswert ist v.a. an breiten, vielbefahrenen Überquerungen ein Leitsystem (Bodenindikatoren)

=====
262

d: - man sollte auch Hilfsmittel wie Navi (z. B. Blindsquare) einbeziehen

=====
269

Auch beim Erreichen der anderen Fahrbahnseite ist eine gut fühlbare Kante notwendig, weil man nur so sicherstellen kann, dass man nicht schief über die Straße gelaufen ist und man sicher angekommen ist.

=====
277

MOSAIKSTEINE (KLEINE PFLASTERSTEINE) ALS MARKIERUNG REICHEN NICHT AUS!

=====
282

a) Ist eine derartige Fußgängerquerungsstelle von Ihnen ohne größere Probleme zu bewältigen, wenn diese in ganzer Breite niveaugleich, d. h. ohne Kante vom Gehweg auf die Straße übergeht?

Sehr schwierig. Man muss auch das Wetter bedenken. Starker Regen, Gewitter oder Umweltgeräusche durch Laubbläser, Müllabfuhr etc. behindern mich extrem beim Hören;

Bei Regen steht man wegen der vertieften Rinne im Schmutzwasser. Wenn dieses auch noch gefriert bei kalten Temperaturen, dann schlägt es einem förmlich die Beine weg.

b) Oder wünschen Sie sich an solchen Stellen eine deutlich ertastbare Kante? Ja! Der stufenlose Übergang könnte ja auch ca. 1,50 Meter nach rechts verlegt werden. Dann hätten Menschen im Rollstuhl, Kinderwagen, Radfahrer, Rollatoren etc. die Option, die für sie bequemere Überquerungsstelle zu nutzen. Ein blinder Mensch sollte in Nähe des Ampel-Pfostens eine kleine Stufe zur Überquerung haben, und auch aus Gründen der Orientierung, in welche Richtung man die Straße überqueren kann.

Es wäre auch Hilfreich, wenn an dem Kästchen für den Anforderungsknopf an der Ampel eine tastbare Markierung wäre, die Information darüber ausgibt, wie breit die Straße ist, mit Zwischeninsel, oder durch Schienen unterbrochen wird. Da könnte ich mir einfache Symbole vorstellen, die von Geburtsblinden bis Späterblindeten durchaus gut zu begreifen wären.

Man könnte den runden Ampelpfosten in ca. der Höhe von 0,50 Meter bis ca. 1,80 Meter abgeflacht fertigen. Die abgeflachte Seite könnte in die Überquerungsrichtung angebracht werden

Auf der abgeflachten Seite könnte der Name der Straße in Reliefschrift (auch senkrecht ist das gut lesbar) - evtl. auch mit einem Schild - dargestellt werden.

Bei Schildern sollte man aber den Vandalismus bedenken; daher bündig mit der abgeflachten Seite des Pfostens.

Es sind nicht alle blinden Menschen hochtechnisch unterwegs. Das Handy-Netz kann auch mal ausfallen oder der Akku ist gerade leer.

Für die hochtechnisch aufgerüsteten Menschen wäre ein QR-Code unter dem Anforderungsknopf bestimmt auch interessant. Diese Möglichkeit sollte von Kindern oder Rollstuhlfahrern erreichbar sein, also nicht zu hoch.

Bei breiten Straßen hatte ich schon des Öfteren das Problem, dass ich diagonal gelaufen bin bei der Straßenüberquerung. Manchmal bin ich dann auf ein Auto getroffen, welches den Motor schon ausgeschaltet hatte oder der Motor im gesamten Straßenlärm nicht mehr wahrnehmbar war.

E-Roller oder Radfahrer haben sich nicht an das Anhalten an der Ampel gehalten, was mich und die Zweiradfahrer schon in Gefahr gebracht haben.

=====

290

Ca. 10 % der Mitglieder des BBSB sind zusätzlich hörbehindert und ich gehöre dazu. Gerade dieser Betroffenenkreis muss sich auf Grund dieser zuvor genannten Einschränkung besonders hoch konzentrieren und ist für jede zusätzliche Orientierungsmöglichkeit im öffentlichen Verkehrsraum dankbar!

Außerdem möchte ich auf unsere blinden und sehbehinderten Diabetiker hinweisen, welche oftmals bedingt durch deren Einschränkungen im Tastsinn große Probleme haben, mit dem Langstock oder den Füßen auch DIN gerechte BLS zu erfassen!

=====

291

Zudem kommen zu den flachen Übergängen auch noch Fahrradwege dazu, die

ebenfalls neben dem Übergang angesiedelt sind. Dies kann für Blinde zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr führen.

=====
292

Bin Langstock-Gänger seit 40 Jahren. Zwischendurch hatte ich bis vor zwei Jahren über zehn Jahre lang selber einen Blindenführhund. Die Antworten gelten für beide Erfahrungen.

=====
293_Katrin Gießler

Ich finde Kanten mit 3 cm für angemessen. So wird bisher in Chemnitz gebaut.

=====
295

da habe ich keinen geringen Schrecken bekommen, als ich die Nachricht über die beabsichtigte Europeanorm gelesen habe. Da hat man sich doch jahrelang um einen Kompromiss zwischen den Bedürfnissen von Blinden und Rollstuhlfahrern bemüht und war recht froh, dass man sich auf die 3-cm-Bordsteinkanten einigen konnte. Und jetzt soll das alles einfach weggewischt werden? Für wen soll das denn gemacht werden? Sind Rollifahrer wichtigere Behinderte? Oder braucht man die flachen Übergänge hauptsächlich für Fahrrad- oder E-Scooterfahrer, die gegenüber den Sehbehinderten ja schließlich in der Überzahl sind? Na, da kann man nur hoffen, dass es einsichtige Entscheidungsträger gibt.

Fehlende Bordsteinkanten halte ich für besonders gefährlich, weil man an solchen Stellen unbeabsichtigt auf die Fahrbahn geraten kann, ohne es zu merken. Diese Gefahr ist besonders auf belebten Gehwegen oder durch herumstehende Gegenstände (Mülleimer usw.) gegeben, weil man durch häufiges Ausweichen leicht die Orientierung verliert und daher auf eine verlässliche Grenze zur Fahrbahn hin dringend angewiesen ist.

=====
296

wir sind hier komunal unterwegs und finden auch Gehör. das Gerechwerden zwishcen Fahrrädern und Fußgängern und dann noch uns ist schwer. (Vielleicht sollten wir alle wieder rücksichtnahme lernen). Die Lösung, die es jetzt im Leitsystem gibt ist ungünstig und macht mehr Unsicherheit. Da sollte man überlegen, ob es wieder etwas durchgängiges gibt oder keins. Auch das der Bordstein, am Übergang, oft geteilt wird (1x flach für alles was rollt und für uns mit Kante)ist gefährlich, denn ich bekomme ja nicht mit, wie ich aufden fußwegrand komme Schlechtestenfalls ist ein Bein im flachen und das andere am Bord (wenn kein Leitsystem ist). Gut wäre eine Lösung und dann müssen Markierungen her.

=====
298

Meist bleibt es ja nicht dabei, dass nur die Übergänge niveaugleich gebaut werden, der Trent geht ja, vor allem in Innenstädten, dazu, dass ganze Bereiche niveaugleich ohne entsprechender Abgrenzung mit Bodenindikatoren gestaltet werden. Deshalb ist auch hier die Kante ebenso wichtig, wie direkt beim Übergang.

Sollte die Norm auch in Deutschland durchgesetzt werden, dann sollte auf alle Fälle eine gut Tastbare Rille den Bereich zur Straße abgrenzen, wie es m.W.n. in Spanien gemacht wird.

=====
299

Markierfelder, die Fußgängerüberwege kennzeichnen, wären generell wünschenswert. Leider ist bisher nicht jeder Fußgängerüberweg damit ausgerüstet.

=====

301

Diese Kante ist notwendig, da ich ohne sie nicht zweifelsfrei erkennen kann, ob ich noch auf dem Gehweg stehe, oder schon mit einem Fuß auf der Straße bin.

=====

304

Seit ca. 5 Jahre laufe ich nur noch mit Leguanoschuhe. Damit spüre ich perfekt den Boden. Trotzdem brauche ich bei Überquärungen eine klar fühlbare Linie. Auch der Führhund braucht klare "Limitzeichen".

=====

308

Die Straßenverkehrsverhältnisse sind inzwischen schwierig genut geworden, daher sind die obigen Fragen für uns Blinde enorm wichtig!

=====

309

ja, der Gehsteig sollte auf alle Fälle durch eine Kante gekennzeichnet sein, zumindest in der Nähe des Überweges, der kann flach sein, aber bei Schnee sind auch angebrachte Leitstreifen für mich nicht mehr erkennbar.

=====

310

kommt diese Eu-Richtlinie zur Anwendung, werden Blinde die Straße nicht mehr ohne fremde Hilfe überqueren können. M.E. Sollen die Kanten wegfallen, weil sie für Rollstuhlfahrer ein unüberwindliches Hindernis darstellen. Aber hat man sich da nicht schon längst mit den Rollstuhlfahrern geeinigt. Flache Kanten können mit Rollstühlen einfach überwunden werden.

=====

311

Ampeln im 2 Sinne Prinzip wären mir lieber, bei den Querungsstellen ist es manchmal sinnvoller sich konstruktiv zu einigen als auf "Absolutheit" zu bestehen. Das hilft den meisten.

=====

313

Bei Fußgängerquerungsstellen mit Ampeln kann der Ampelmast als Hinweis auf den Straßenrand dienen. Der Mast steht im allgemeinen wenige Zentimeter vor dem Rand.

Bei Zebrastreifen ist möglicherweise kein derartiger Orientierungspunkt gegeben. Existiert dort jedoch ein im Boden verlegter taktiler Bereich, der auf die Querungsstelle hinführt, kann das Ende dieses Bodenbelags als Beginn der Straße erkannt werden

=====

314

Bodenindikatoren wären eine gute Orientierungshilfe.

=====

316

Ich gehe davon aus, dass weitergehende Vorgaben als die der EU z.B. in der Hamburger Restra rechtlich weiterhin verbindlich bleiben.

=====

318 Gerade in Großstädten geht der Trend zu Verkehrsknotenpunkten. Umso wichtiger sind gut erkennbare Merkmalen für blinde und sehbehinderte Menschen.

=====
320

Grundsätzlich finde ich es nicht in Ordnung, ja gerade zu gefährlich, dass man darüber nachdenkt, und es nun wie ich verstehe in einem Gesetz umsetzen möchte, dass alle Bordsteine quasi durch die Abflachung nicht mehr da sein sollen. Ich nutze Bordsteine beispielsweise täglich zur Orientierung.

Ein anderes Beispiel:

Stellen wir uns vor, jemand ist in Gedanken. Das sollte eigentlich nicht sein in unserer Situation, kann aber leider vorkommen. Und derjenige könnte dann dadurch, dass sein Stock von der Kante fällt darauf aufmerksam werden, dass er der Straße zu nahe gekommen ist.

Auch finde ich, dass Bordsteine bei der bildlichen Vorstellung von Straßenverläufen weiterhelfen.

Ich stimme somit also einer generellen Abflachung entschieden nicht zu, auch wenn es noch so gute Markierungssteine und Orientierungslinien gibt.

=====
325

Nich vorhandene Gehweg-Kanten führen nach meiner Erfahrung dazu, dass man öfter

Auf der Fahrbahn steht, ohne es zu merken. In meinem Viertel stand ich so z. B. plötzlich mitten auf der Straße auf den im Boden versenkten Straßenbahnschienen und begab mich so in Lebensgefahr. An großen Plätzen ohne Gehweg-Kanten ist es mir schon passiert, dass ich in die falsche Richtung laufe und so mitten auf der Kreuzung stand. Die taktile erfassbare Kante ist

Wichtig, um sich bei der Querung einer Straße in die richtige Richtung orientieren zu können. Sonst

Besteht die Gefahr, dass man schräg über die Straße läuft.

Daher können vorhandene, ertastbare Kanten Leben retten und Unfälle vermeiden.

=====
326

In meiner Stadt wird an Ampelkreuzungen neuerdings die parallele Null. mit der 6 cm-Variante kombiniert, was allgemein gut angenommen wird und gut funktioniert.

=====
329

Ohne die Kante ist für einen Blinden eine Überquerung sehr gefährlich, wenn dazu auch noch die Ampelanlage nicht funktioniert.

=====
333

Es fehlt überall an verlässlichen Blindenleitsystemen, insbesondere an Aufmerksamkeitsfeldern an Ampel und Bushaltstellen. Dadurch bin ich schon häufiger unbeabsichtigt auf die Straße gelaufen und habe meine Orientierung verloren. Dies wurde durch Baustellendreck, Rollsplitt, Streugut und anderen Verunreinigungen verursacht.

=====
334

Über die neue Norm bin ich schon etwas erstaunt im negativen Sinne.
=====

335

ich bin Verkehrsingenieur im (Vor-) Ruhestand. Ich bin Ehemann meiner blinden Frau Heike und habe mich in meinem früheren Berufsalltag viel mit der Gestaltung von barrierefreien Verkehrsanlagen beschäftigt. Aus meiner fachlichen Sicht ist eine Nullabsenkung an allen gesicherten Querungsstellen (LSA-Furten bzw. Fußgängerüberwegen (FGÜ)) sowie auch an ungesicherten Querungsstellen völlig indiskutabel. In jahrelanger gemeinsamer Lösungsfindungssuche für die Belange nach Barrierefreiheit aller Betroffenen (Blinde, Seheingeschränkte und mobilitätseingeschränkte Personen, Rollstuhlfahrer) hat sich die geteilte Furt mit differenzierter Bordhöhe (Nullabsenkung und 6 cm Auftrittshöhe) als optimaler Kompromiss herausgestellt. Siehe hierzu auch die gerade neu überarbeitete DIN 32984, Seite 31, Bild 12a und b. Das ist bzw. sollte die Vorzugsvariante sein / bleiben! Als Kompromiss ist auch die Lösung mit einer Bordhöhe von 3 cm über die ganze Breite zulässig (Seite 32, Bild 13a und b). Aber keinesfalls werden Nullabsenkungen in der gesamten Furtbreite empfohlen. Alles das gilt sinngemäß auch für ungesicherte Querungsstellen (Seite 33, Bild 14a und b der DIN).

Es gibt also gute Gründe unsere DIN 32984 vom Dezember 2020, in der sehr viele Erkenntnisse aus der Zusammenarbeit mit den Betroffenenverbänden eingeflossen sind, einer Europannorm vorzuziehen. Aus meiner Sicht muss der Anwender (Planer) dieses Abweichen nur hinreichend begründen. Oder gilt die Anwendung einer EU-Norm als zwingendes Dogma?
=====

338

Ich habe das Gefühl, dass viele Autofahrer:innen mit Zebrastreifen an Kreisverkehren hoffnungslos überfordert sind. Vor allem, diejenigen, welche nur kurz rechts abbiegen wollen haben wohl eher den Verkehrsfluss links im Kreisverkehr, als den Zebrastreifen rechts nach der Ausfahrt im Auge.

Wenn es dann kurz noch reichen soll, um als Auto zügig durch den Kreisverkehr zu kommen und dann auch noch schnell an der Person mit dem weißen Stock vorbei, so ein Zebrastreifen ist ja breit genug für Fußgänger und Auto, wünsche ich mir als eine solch lästige Fußgängerin eine absolut klare Markierung der Straße. Wenn ich schon den Verkehrsfluss im Kreisverkehr kaum beurteilen kann, möchte ich doch wenigstens zweifelsfrei wissen, dass ich das Kampfgebiet „Zebrastreifen“ noch nicht betreten habe.
=====

339

Der Blinde ist zwar der natürliche Feind des Radfahrers aber es gibt ja noch viel mehr Menschen die sich mit Hilfe von Rädern fortbewegen als es Stockgänger gibt. Rollstuhl-, Rollator- und Fahrradfahrer haben stets die größeren Lobbies. Für mich aber ist es lebensgefährlich nicht zu wissen ob ich auf dem sicheren Bürgersteig laufe oder ob ich versehentlich auf die Straße geraten bin.
=====

344-Michael Langer

Unter den angegebenen Bedingungen zu Frage 1 (Verschmutzung durch Reste von Schnee oder Streumitteln) ist nach Erfahrung meiner blinden Frau auch eine Kante in der bisherigen Höhe von 3 cm mit dem Langstock nicht mehr ertastbar. Unter "sauberen" Verhältnissen plädiere ich für Rillenplatten mit ausreichend breitem und tiefen Profil.

=====

345

Deutliche Leitlinien an Zebrastreifen.
Hör- und tastbare Ampeln.

=====

346

Ich nutze Gehhilfen wie einen Stützstock oder einen Rollator, selten einen Rollstuhl, daher sind Kanten eher Hindernisse als Orientierungshilfen für mich.

Die Probleme der Langstocknutzer sind mir durchaus bekannt, und ich wünsche mir, dass es bald eine Lösung gibt, die beide Seiten zufrieden stellt. Der Kompromiss mit der 3-cm-Kante ist es jedenfalls noch nicht.

=====

349_Klaus-Zimmer

Bei Querungen mit einer Kante von 3 cm, wo Laub, Dreck und Schnee liegt, ist auch schon eine Orientierung schwierig.

=====

350

Eine große Schwierigkeit sehe ich u.a. auch darin, dass man beim Überqueren einer Kreuzung zuerst häufig einen Radweg überqueren muss, um überhaupt den Ampelpfosten (mit evtl. taktiler Einrichtung) zu erreichen.

=====

351

Sehnende, ob behindert oder nicht, haben Ihr Ziel, die andere Straßenseite, im Blick. Sie sehen also auch, wo für sie eine günstige Querungsstelle ist. Ein blinder Mensch hat bei einer Zebrastreifen—Breite, keine Orientierung, befinde ich mich bereits auf der Straße oder auf dem Bürgersteig.

=====

352

Eine gut tastbare Leitlinie über den Gehweg ist für mich eine Alternative, wenn es keine Bordsteinkante gibt.

=====

353

a. Keine Entwässerungsgullis im abgesenkten Fahrbahnbereich. Neben nassen Schuhen verfang sich auch mein Langstock schon mehrere Male darin und Pasaanten halfen mir, ihn herauszubekommen.

b. Der Mast mit dem Anforderungstaster für die LSA darf im Winter nicht mit Schnee angehäuft, sondern total frei von diesem gehalten werden.

c. Es fällt mir schwer, bei der Querung einer Nebenstrasse das Aufmerksamkeitsfeld der Bodenindikatoren um die Ecke zu finden (und es sieht sicher auch ziemlich unprofessionell aus, wenn ich mit meinem Langstock den ganzen Kurvenradius abfummele und die Orientierung verliere.). Besser gelingt es mir, einfach weiter parallel zur Hauptstr., unter Beachtung des Verkehrslärms, zu gehen.

Ganz viel Sorgen bereiten mir in der Zukunft die lautlosen E-Fahrzeuge jeglicher Art.

=====

356

Die Kantenvorgabe ist doch in der DIN-Norm vorgegeben. Warum überlegt man nun, dies zu ändern. Wir blinden Menschen sind auf diese Erhöhungen, weil "Hilfsmittel", angewiesen. Hier scheint mir, dass ausschließlich auf die Bedürfnisse der Rollstuhlfahrer eingegangen wird. Zumindest im öffentlichen Bereich muss auf alle Behinderteneinschränkungen geachtet werden. Im privaten Bereich ist es schon schwierig für uns blinde Menschen (private TV-Sender, Hotels, wohnung u. s. w.). Interessant ist für mich das Ergebnis, wie letztendlich entschieden wird. Ich gehe davon aus, dass die Meldung veröffentlicht wird. Danke für Ihr Engagement!

=====

357

ich bin Mobilehrer seit über 30 Jahren und war verwundert lesende müssen , dass die Erkenntnis der notwendigen Kante an den Gremien scheinbar vorbeigegangen scheint oder wo waren die Blinden und ihre Sachverständigen ??
Deswegen ist der Fragebogen wichtig, um doch noch etwas anderes zu erreichen.

=====

358

Zu 1: ich halte niveaugleiche Fußgängerübergänge
Ohne Kante allgemein für sehr gefährlich; insbesondere bei
Abbiegersituationen mit hohem Straßenverkehrsaufkommen und hohem
Lärmpegel; falls Übergänge ohne Kante der "politische Wille" ist, fordere
ich die Verpflichtung der Gemeinden, auf dem Bürgersteig klar mit dem
Langstock abfühlbare -als das Ende bzw. den Anfang des Gehweges- kleine
Bodenerhebungen anzubringen und falls es keine Ampelsicherung gibt, ein
Straßenschild aufzustellen, welches diesen Übergang mit abfühlbarer Schrift:
"Straßenübergang" markiert; in meinem Wohnort (Kleinstadt mit rund 30.000
Einwohnern) mangelt es an guten Orientierungszeichen und ampeln mit
akustischen Signalgebern gibt es nicht bzw. funktionieren nicht richtig..
* zu 3c) bedingt durch eine chronische und ständige Mittelohrentzündung kann
ich nur auf einem Ohr ein Hörgerät tragen, was die akustische Orientierung
erschwert

=====

363

Stark sehbehinderte Rollifahrerin deswegen abgeflachte Bordsteine

=====

364

Die einzige Möglichkeit bodengleiche Querungen mit dem Langstock (ohne
tastbare Kante) zu erkennen wären Noppenfelder, hier könnte es aber auch
Probleme mit Laub oder Schnee geben.

=====

366

Wichtig ist die eindeutige Führung auch von Radwegen im Bereich von
Fußgängeruerungen - nicht z. B. so, dass Radfahrer eingeladen werden, mit hohem
Tempo vor oder hinter den Fußgängern vorbeizufahren, während diese sich mit dem
querenden Kfz-Verkehr beschäftigen.

=====

370

So wie ich die Norm nach kurzer Beschreibung verstanden habe, wäre eine Umsetzung für blinde Menschen schlichtweg lebensgefährlich.

=====
371

Leider konnte ich über iPhone die von mir richtig erfundene Argumente nicht gekennzeichneten nicht bearbeiten. Wichtig ist jedenfalls dass die Kantenerhöhung bei Übergängen äußerst aber äußerst erforderlich sind.

=====
373

Vollkommen niveaugleich an LSA bzw. Zebrastreifen geht gar nicht. Leitstreifen können immer durch Streugut usw. zugesetzt werden. Außerdem ist der Unterschied zwischen Gehweg und Straße nicht mehr klar erkennbar. Selbst eine Kante von 3 oder auf 2 cm gerundet ist nicht ganz einfach zu erkennen. Auch je nach Langstockmodell fällt das ertasten leichter oder schwerer. Niveaugleichheit kann dazu führen, dass unbemerkt die Fahrbahn begangen wird.

=====
376

Ein ähnliches Problem ergibt sich bei Querungen von Einmündungen von Seitenstr. In einen shared spaces wie es gerade in Freising diskutiert wird. Barrierefreiheit sieht anders aus. Orientierungslos tastet man umher, bis man schließlich in Richtung Mitte des shared space "im Rinnstein", einer Entwässerungsrinne landet, die als Orientierung dienen soll.

=====
379 [Proband aus Österreich]

Mir schien die bei ihnen in der norm empfohlene "doppelquerung" - also eine 6cm hohe kante auf einer seite der querung und einen niveaugleichen abschnitt daneben - recht sinnvoll. Aber auch bei ihnen wurde diese doppelquerung oft nicht verwendet. Das finde ich schade, denn für mich war es ein optimaler kompromiß.

=====
380

Verstehe die Belange Blinder. Bin nicht nur sehbeeinträchtigt, sondern auch Rollstuhlfahrer. Um einen Kompromiss zwischen den Belangen Sehbehinderter und Gehbehinderter zu finden, könnte man die seitlichen Begrenzungen des Überwegs und seine Eckpunkte taktil gestalten, aber den Bordstein niveaugleich ausgestalten für Menschen, die Füße nicht gut heben können oder Rollator oder Rollstuhl nutzen. Es dürfen keine Stolperfallen oder "Aussteigehilfen" entstehen. Dito bei Querungshilfen / Verkehrsinseln.

=====
383

Auch die taktile Hinführung zur sicheren Querung sowie Sperrfeld an Absenkung ist wichtig.-sprich:doppelquerung mit differenzierter Bordhöhe

Oft wird gefragt, ob doppelquerung mit differenzierter Bordhöhe notwendig ist und ob nicht Nullabsenkung mit Sperrfeld reicht...

(mind.) 6 cm Bord wird benötigt wegen wie in 1. Beantwortet -Sperrfeld an Nullabsenkung reicht als Orientierung nicht-auch ist Sperrfeld zu weit Weg und man weiß nicht, wo Verkehrsraum beginnt bzw. endet.

Bereich für Sehingeschränkte muss Kreuzungsabgewandt sein, da Abweichungen in der Orientierung trotzdem dazu führen könnten, dass man ungewollt in die Kreuzung gerät.

Geforderte pauschale Abweichungen von der Norm bei der Ausführung der Doppelquerung würde ich nicht zustimmen und auf die seltenen Fällen auf die Einbindung der Behinderten selbst verweisen, da die Planenden und ausführenden Firmen da gern den schwärzesten Fall haben wollen und eine eigene Entscheidungskompetenz. Aber die Abweichung von der Norm wird selten vorkommen und bei „Freigabe“ dann immer die einfache Abweichung gebaut werden. Das in der europäischen Norm vorgeschlagene Modell mit Nullabsenkung und Leitstreifen über die Fahrbahn finde ich interessant, aber bestimmt kostenmäßig bestimmt nicht toll und auch bei Straßenbahngleisen oder Mittelinseln dann schwierig zu realisieren und fraglich, ob sich diese Variante dann flächenhaft verteilt oder man sich verspekuliert hat.

Ertastbare Kante zwingend notwendig

(auf startender Seite zur Erkennung wo Verkehrsraum beginnt sowie zur Ausrichtung und auf ankommender Seite wo Verkehrsraum und somit geschützter Raum wieder beginnt)

=====

388

Ich bin Mobilehrerin und wünsche mir dringend!!!!!!!!!!!!!! solche Kanten. Diese sind auch für Kinder (z. B. die kleinen mit Laufrädern) und Hunde eine wichtige Begrenzung zum Anhalten.

=====

390

c) Oder brauchen Sie an solchen Stellen unbedingt diese deutlich ertastbare Kante, um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können?

Ich benötige einen breiten Streifen mit taktilen Sinuswellen. Ich bin der Meinung das diese eigentlich total falsch eingebaut werden, denn wenn diese parallel zum Straßenverlauf verlegt sind, dann erfährt man doch einen Bremseffekt und wird gewarnt. Eigentlich ist die andere Verlegung bei der die Wellen in Richtung über die Straße weisen, egal ob mit Kante oder nicht nur etwas orientiert und nicht sinnvoll hingewiesen. Ich persönlich dränge darauf das diese Hinweisplatten anders verlegt werden sollten: parallel zum Straßenverlauf!

In meinem Verein wird die hier bei uns sogenannte „Stolperfalle“, also die höhere Bordsteinkante für Fußgänger, vor allem in engen Querungsbereichen deutlich abgelehnt.

Wir würden uns freuen wenn man die Taktile Platten mit den nach oben gewellten Sinuskurven parallel zum Straßenverlauf einheitlich eingeführt hätte. Denn diese haben einen deutlichen Stopeffekt wenn man auf sie zu geht, oder wenn man parallel auf sie zugeht, wird man hingewiesen das man den Querungsbereich erreicht hat, liegen diese Platten aber in Gehrichtung zur Straße, dann passiert es leichter sie mit dem Langstock zu überrollen und die Nullabsenkung zu übersehen.

Fazit auf unserer Stadt: Völlig falsche Planung und Umsetzung statt einmal grundlegend logisch analysiert und geplant zu haben, nicht mal die Bedenken der Selbsthilfe ernst genommen und angenommen zu haben, wir haben den Eindruck, es geht um Fördergelder beim Umbau von Straßenquerungen und nicht so wirklich um die Interessen von Selbsthilfeorganisationen..

=====

393

Kompromiss zwischen Blinden und Rollifahrern ist notwendig...

=====

394

Niedrige Bordsteinkanten bedeuten für mich ein höheres Risiko umzuknicken oder ninzufallen, als "normale" Bordsteinkanten.

=====

395

Es ist mir völlig unverständlich, weshalb von allen Seiten immer wieder versucht wird, die Erkennbarkeit von Querungsstellen für Blinde zu verschlechtern. Immer wieder wird an der für uns so wichtigen Bordsteinkante herumgefeilt. Man versucht offensichtlich, Blinde aus dem Straßenverkehr zu verbannen. So muss ich dies als Betroffener empfinden. Dabei gab es jahrzehntelang einen Kompromiss mit den Rollstuhlfahrern, nämlich 3 cm. Kantenhöhe.

=====

398

c) Oder brauchen Sie an solchen Stellen unbedingt diese deutlich ertastbare Kante, um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können? Ja, zumal auch im Hinblick auf künftig mehr Elektroautos.

=====

399

Ich halte eine solche Querungsstelle, bei der über die gesamte Breite Bodenniveau eingehalten wird, für sehr gefährlich. Zum einen wegen der von Ihnen genannten Umwelteinflüssen, aber auch durch den Eingeschränkten Orientierungssinn bei Baustellen, LKW-Lärm etc. Ich halte es für geboten, dass vor stark abgesenkten Bordsteinkanten mindestens ein Aufmerksamkeitsfeld von 60 cm Tiefe angebracht wird. Zudem sind zu viele Föhrhunde im Einsatz, die nicht auf Nullabsenkungen trainiert sind. Da es keine Ausbildungsstandards gibt, kann man dies nicht voraussetzen.

Ein Kompromiss wäre für mich eine 3.cm-Kante mit vorgebautem Aufmerksamkeitsfeld.

=====

400

Das sind die Antworten für unseren Sohn, der 8 Jahre alt und sehbehindert ist.

=====

402

Hoffe, da lässt sich noch was ändern, denn die Diskussion ist ja alt und im Grunde gab es im Deutschland einen Kompromiss mit den Rollstuhlfahrern. Das müsste europaweit auch gehen.

=====

404

In Berlin werden bei der Neugestaltung von Kreuzungen und Querungen geriffelte Bordsteine

verbaut, die oft schwer erkennbar bzw. zu ertasten sind, zumal diese das Niveau des Gehwegs dem Straßenniveau angleichen.

=====

405

Ich finde, wir haben durch die geteilte Querungsstelle eine sehr gute Lösung für alle. Niveaugleich an Querungsstellen, egal ob gesichert oder nicht, geht gar nicht und stellt aus meiner Sicht eine sehr große Gefährdung, nicht nur für Menschen mit Sehbeeinträchtigung, dar.

=====

407

Da die Norm bereits beschlossen wurde, kann man nicht mehr viel ändern. Es muss evtl. erklärt werden, dass die Rillen- und Noppenplatten unterschiedliche Bedeutungen haben.

=====

409

Hier gibt es offensichtlich einen Interessenkonflikt zwischen Blinden bzw. stark sehbehinderten Menschen und Rollstuhl- bzw. Rollatorfahrern.

=====

415

Wenn es dazu käme, wie es die europäische Norm vorsieht die Bordsteinkanten bei Querungen an Zebrastreifen und Ampelübergängen abzuschaffen, um niveaugleiche Übergänge zu gestalten, bedeutet das für mich, dass daraus für unseren Personenkreis ein großes Gefahrenpotential entstehen wird. Der Langstock gibt mir durch eine Bordsteinkante bzw. ein Leitsystem zu erkennen, wo die S'traßenquerung beginnt und endet. Der Blindenführhund wird ebenfalls in der Ausbildungszeit daraufhin trainiert, auf diese Merkmale zu achten.

Es kann also nicht sein, dass die endlich festgeschriebene Barrierefreiheit hierbei wieder in Rückschritte verfällt. Ich appelliere folglich an die Entscheidungsträger, unseren wirklich wichtigen Wünschen rücksichtsvoll nachzukommen.

In dem Sinne möchte ich mich dann auch herzlich bedanken!

=====

420

Mir ist es wichtig, dass die Interessen von sehbehinderten und blinden Menschen nicht gegen die von Rollstuhlnutzer*innen ausgespielt werden. So stört es mich, dass die o. g. Normen doch sehr wahrscheinlich zur barrierefreien Nutzung von Straßenübergängen für Rollstuhlnutzer*innen erstellt wurden.

=====

421

Bordsteinabschaffung, geräuschlose Fahrzeuge und E-Roller laufen auf Lebensgefahr bzw. Ausgehvermeidung hinaus.

=====