

Zusammenfassung der Ergebnisse

421 Antworten aus 15 Bundesländern gingen ein. Grundlage dieser Untersuchung ist daher das rein zahlenmäßig umfangreichste Datenmaterial, das bisher in einer Untersuchung zur Barrierefreiheit blinder und sehbehinderter Menschen in Deutschland erhoben wurde.

Aufgeschlüsselt wurden die Daten nach den drei Gruppen visuell behinderter Menschen:

- *Sehbehinderte Probanden (25)*: Visus nicht besser als 1/3. (Grobe Vorstellung: Ein derart behinderter Mensch nimmt ein Sehobjekt aus 1 m Entfernung wahr, das ein Mensch mit gutem Sehvermögen aus 3 m Entfernung erkennt.)
- *Hochgradig sehbehinderte Probanden* bzw. blinde Menschen mit Sehrest (140): Visus nicht besser als 1/20. (Grobe Vorstellung: Ein derart behinderter Mensch nimmt ein Sehobjekt aus 1 m Entfernung wahr, das ein Mensch mit gutem Sehvermögen aus 20 m Entfernung erkennt.)
- *Blinde Menschen ohne Sehrest (223)*: Keine Lichtwahrnehmung, kein Hell-Dunkel-Erkennen

48 % der *sehbehinderten Probanden* gaben an, eine Fußgängerquerungsstelle ohne größere Probleme zu bewältigen, wenn diese in ganzer Breite niveaugleich, d. h. ohne Kante vom Gehweg auf die Straße übergeht. Bei den *hochgradig sehbehinderten Probanden* waren dies nur 14 % und bei den *blinden Probanden ohne Sehrest* sogar nur noch 1,3 %.

Andererseits stellten 59 % der hochgradig sehbehinderten Teilnehmer fest, sie benötigten „unbedingt diese deutlich ertastbare Kante, um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können“ und weitere 27 % wünschten sich diese Kante (zusammen also 86 %). Bei den blinden Teilnehmern ohne Sehrest waren es 79 %, die angaben, „unbedingt diese deutlich ertastbare Kante“ zu benötigen, „um sicher und ohne fremde Hilfe queren zu können“. Weitere 20% wünschten sich diese Kante – zusammen also 99 % (in absoluten Zahlen: 176 plus 44 = 220 blinde Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Sehrest).

Anmerkungen, die die Probanden noch ergänzten, wurden bei der Auswertung gesammelt und füllen 44 DIN-A-4-Seiten. Sie beinhalten u. a. die folgenden Aspekte. (Die Texte sind z. T. gekürzt sowie orthographisch und grammatikalisch korrigiert. In Klammern stehen die jeweiligen Nummern der Fragebogen-Auswertung):

1. In vielen Anmerkungen wurden Unverständnis, Sorgen und Ängste artikuliert:

- Ich bin Mobilehrer seit über 30 Jahren und war verwundert lesen zu müssen, dass die Erkenntnis der notwendigen Kante anscheinend an den Gremien vorbeigegangen ist.“ (357)
- Es gibt jetzt schon in meiner Wohngegend eine Kreuzung ohne ertastbare Bordsteinkante. Schon mehrmals stand ich (ohne es zu bemerken) auf dem Fahrdamm und wurde von hilfsbereiten aufmerksamen Mitmenschen „gerettet“. Ich habe Angst, diese Kreuzung allein zu überqueren. (176)
- „Ohne Bordsteinkante sind solche Stellen nicht nur schwieriger zu handhaben, sondern auch gefährlicher.“ (61)
- „Eine Nullabsenkung beinhaltet ein erhöhtes Risiko für Gesundheit und Leben, da ich in diesem Bereich nicht mehr erfassen kann, wo der Gehweg endet und die Straße beginnt.“ (49)
- „So wie ich die Norm nach kurzer Beschreibung verstanden habe, wäre eine Umsetzung für blinde Menschen schlichtweg lebensgefährlich.“ (370)
- „Ohne ertastbare Kanten würden wir noch einer viel größeren Gefahr ausgesetzt werden, als es jetzt schon der Fall ist. Bordstein und Fahrbahn auf gleiche Höhe zu bringen, sehe ich als einen Angriff auf mein Leben und das anderer sehbehinderter und blinder Menschen.“ (243)
- „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.“ (252) (Aussage einer Ausbilderin von Blindenführhunden bei einer ergänzenden Befragung: „...und der blinde Hundehalter kann nicht kontrollieren, ob sein Hund die richtige Stelle anzeigt“.)
- „Ich bin Verkehrsingenieur im (Vor-) Ruhestand. Meine Ehefrau ist blind. In meinem früheren Berufsalltag habe ich mich viel mit der Gestaltung von barrierefreien Verkehrsanlagen beschäftigt. Aus meiner fachlichen Sicht ist eine Nullabsenkung an allen gesicherten Querungsstellen (LSA-Furten bzw. Fußgängerüberwegen) sowie auch an ungesicherten Querungsstellen völlig indiskutabel.“ (335)

2. Können verschmutzte Bodenindikatoren die Bordsteinkante ersetzen?

- „Noppenfelder, hier könnte es Probleme mit Laub oder Schnee geben.“ (364)
- Vollkommen niveaugleich an LSA bzw. Zebrastreifen geht gar nicht. Leitstreifen können immer durch Streugut usw. zugesetzt werden.

3. Bordsteinkanten-Beseitigung macht selbständige Fortbewegung für viele blinde Menschen unmöglich

Fußgängerüberquerungen, bei denen Blindenleitsysteme ohne deutlich ertastbare Bordsteinkante auf die Straße führen, entdeckte ich z. B. in England, Irland, Spanien, Italien und den Niederlanden. Als erfahrener Mobilitätslehrer testete ich viele davon mit Blindenstock und geschlossenen Augen – und erschrak immer wieder von Neuem darüber, was dort blinden Menschen zugemutet wird. Nach meiner Einschätzung werden dort aufgrund dieser Gestaltungen viele blinde Menschen von einer selbständigen Mobilität ausgeschlossen - nur noch „supermobile“ blinde Menschen haben eine Chance, jene kantenlosen Querungen ohne fremde Hilfe zu bewältigen. Entsprechendes befürchten die Probanden der Untersuchung aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung, was absolut nachvollziehbar ist:

- Bordsteinabschaffung, geräuschlose Fahrzeuge und E-Roller laufen auf Lebensgefahr bzw. Ausgehvermeidung hinaus. (421)

- „Ich bin Mobilitätslehrerin. Ich kenne ganz viele seheingeschränkte und blinde Menschen, die ohne eindeutig tastbare Kante nur schlecht oder gar nicht überqueren können.“ (104)
- „Ohne ertastbare Kanten könnten wir kaum noch alleine unterwegs sein. (243)
- „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.“ (395)

4. Die „Getrennte Querungsstelle“ – gute Lösung für alle Betroffenen?

- 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. (379, Proband aus Österreich)
- Wir haben 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. (23)
- 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. (344)

Ein nur mit Bodenindikatoren markierter Bord „sagt“ einem blinden Menschen – z. B. bei Mittelinseln - nur: „entweder vor oder hinter dieser Linie beginnt der gefährliche Fahrbereich“. Eine deutlich ertastbare Bordsteinkante „sagt“ dagegen eindeutig: „Oben bedeutet sicherer Gehbereich, unten bedeutet gefährlicher Fahrbereich.“ Genau diese Aussage stellt einen zentralen Sicherheitsaspekt für blinde Menschen dar.

Die von der EN 17210 vorgesehene Gestaltung von Fußgängerüberquerungen ist ohne Frage mit Rollstühlen und Rollatoren sehr gut bewältigen. Die Frage, ob sie „barrierefrei“ ist, lässt sich anhand des Behindertengleichstellungsgesetzes überprüfen. Dort ist „Barrierefreiheit“ definiert:

„Barrierefrei sind bauliche [...] Anlagen, [...] wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.“ (§ 4)

59 % der erreichten blinden Menschen mit Sehrest und sogar 79 % der erreichten blinden Menschen ohne Sehrest stellten fest, dass sie an Fußgängerüberquerungen „unbedingt diese deutlich ertastbare Kante (benötigen), um sicher und **ohne fremde Hilfe** queren zu können“. Wenn man außerdem die ergänzenden verbalen Aussagen auswertet, wird deutlich, dass die Forderungen nach Barrierefreiheit für blinde Menschen bei den in DIN EN 17210 gezeichneten und textlich beschriebenen Fußgängerquerungsstellen nicht erfüllt sind: Sie sind für diesen Personenkreis nicht **„ohne besondere Erschwernis [...] auffindbar [...] und nutzbar“** (BGG § 4). Es ist daher festzustellen, dass sie nach deutschem Recht nicht barrierefrei sind.

„Muss-Bestimmungen“ in der Europeanorm DIN EN 17210 sind bei der zu novellierenden deutschen DIN 18040 auch mit „Muss“ zu formulieren. Jene Regelungen über die niveaugleiche Gestaltung von Fußgängerüberquerungen wären demnach in die deutschen Normen zu übernehmen. Allerdings gilt: „Inhalte der DIN EN 17210, die national vom Gesetzgeber etc. geregelt sind, werden nicht bearbeitet.“. Eine Regelung, die deutschen Gesetzen widerspricht, kann daher nicht in eine deutsche Norm übernommen werden. Fußgängerüberquerungen, die für blinde Menschen nicht barrierefrei sind und damit nicht die Kriterien des Deutschen Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen, sind daher in einer deutschen Norm über barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum nicht zu akzeptieren.

Was ist die Alternative?

Die deutschen Normen beinhalten zwei Regelungen, die erarbeitet wurden, um den Interessenkonflikt zwischen blinden Menschen und Menschen mit Rollstuhl zu lösen:

1. Die „Gemeinsame Überquerungsstelle mit einheitlicher 3 cm Bordhöhe“. Dieser Bord ist einerseits „ausreichend niedrig“, so dass er von Rollstuhl- und Rollatornutzern (evtl. mit Anstrengung) in aller Regel zu bewältigen ist und gleichzeitig „ausreichend hoch“, so dass blinde Menschen ihn (evtl. mit hoher Konzentration und Anstrengung) bei optimalen Bedingungen noch ertasten und damit erkennen können.
2. Die „Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe“. Hier haben Rollstuhl- und Rollatornutzer eine erschütterungsfreie kantenlose Auffahrt auf den Gehweg und blinde Menschen erhalten daneben eine sicher ertastbare Kante von mindestens 6 cm Höhe. Dies ist – im Gegensatz zur klassischen „Gemeinsamen Überquerungsstelle mit einheitlicher 3 cm Bordhöhe“ - nicht mehr ein unbefriedigender Kompromiss, sondern hier werden den beiden Behindertengruppen gute bis optimale Lösungen angeboten.

Eine bauliche Lösung, die zwar für eine Gruppe behinderter Menschen sehr gut geeignet ist, eine andere Gruppe behinderter Menschen aber in ihrer Mobilität behindert oder sogar von selbständiger Mobilität ausschließt, widerspricht drei deutschen Gesetzen:

- a) dem Artikel 3 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland, in dem seit 1994 gefordert wird: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“;
- b) den Behindertengleichstellungsgesetzen des Bundes und der Länder, in denen seit 2002 Barrierefreiheit für behinderte Menschen gefordert und „Barrierefreiheit“ definiert wird (siehe oben; der Begriff „auffindbar“ wurde mit Rücksicht auf blinde Menschen 2016 eingefügt)
- c) der UN-Konvention für Menschen mit Behinderungen, die seit März 2009 in Deutschland rechtsverbindlich ist, in der u. a. "Leitlinien für den barrierefreien Zugang zu für die Öffentlichkeit zugänglichen oder bereitgestellten Einrichtungen" gefordert werden (Art. 9, Abs. 2), um „behinderten Menschen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit zu sichern“ (Art. 20).

Folgende Forderungen sind daher zu erheben:

1. DIN EN 17210 demonstriert mit den Bildern 16, 35, 36 und 37, dass die Oberfläche von Fußgängerüberquerungen auf beiden Straßenseiten bündig mit dem Gehweg abschließen soll und formuliert dies in einem Fall auch als Muss-

Forderung (7.3.6.b). Eine derartige Gestaltung widerspricht aber deutschen Gesetzen und darf daher in die deutsche DIN 18040-3 nicht übernommen werden.

2. In der DIN EN 17210 ist jeweils bei den Bildern 16, 35, 36 und 37 sowie bei der Muss-Forderung 7.3.6.b der Hinweis einzufügen, dass eine Gestaltung von Fußgängerüberquerungen ohne deutlich ertastbarer Bordsteinkante deutschen Gesetzen widerspricht und daher in Deutschland nicht zulässig ist.