

(Der Aufsatz findet sich im Internet unter dem Link
[„https://nullbarriere.de/bodenindikatoren-din32984.htm“](https://nullbarriere.de/bodenindikatoren-din32984.htm)

Bodenindikatorennorm 2020-12: alle Verbesserungen der Novellierung

DIN 32984:2020-12 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

Inhaltsverzeichnis

DIN 32984:2020-12 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.....	1
1. Einführung.....	1
2. Die wichtigsten Änderungen der Version 2020 im Vergleich zur Version 2011	2
2.1 Strukturierung der Fachbegriffe (Kap. 3).....	2
2.2 Noppenstruktur (Abschnitt 4.2.2).....	2
2.3 Kriterien für den Einsatz von Bodenindikatoren (5.1.1).....	2
2.4 Hauptfunktionen von Rippen und Noppen (5.1.2).....	3
2.5 Leitstreifen neben Hindernissen (5.2.1):.....	3
2.6 Abzweigefeld (5.2.3.2).....	4
2.7 Auffinden von Informationseinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen (5.2.3.4).....	4
2.8 Rippenplattenstreifen im Auffindestreifen (bisher 5.3.2).....	5
2.9 Ungesicherte Querungen (5.3.3).....	5
2.10 Dreiecksinsel (5.3.5).....	6
2.11 Querungen in Hauptgehrichtung (5.3.6).....	6
2.12 Abschnitte 5.3.6.2 und 5.3.6.3: Gehwegüberfahrten.....	7
2.13 Überquerungsstellen über niveaugleiche Radwege (5.3.7).....	8
2.14 Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn (5.3.7).....	9
2.15 Busbahnhöfe (5.4.4).....	10
2.16 Komplexe Personenverkehrsanlagen (5.6.1).....	11
2.17 Treppen (5.7.1).....	11
2.18 Fahrtreppen (5.7.2).....	11
2.19 Aufzüge (5.7.3).....	13
2.20 Auffindestreifen zu wichtigen Räumen (6.2.4).....	13
3 Rückblick.....	14
4 Appell.....	15

1. Einführung

Bodenindikatoren haben die nicht einfache Aufgabe, blinde und sehbehinderte Menschen so sicher wie möglich durch den öffentlichen Bereich zu leiten. Die dritte Version der DIN 32984 datiert vom Dezember 2020. Es ist die logischste und konsequenteste – kurz: die beste Bodenindikatorennorm, die bisher der deutschen Öffentlichkeit vorgelegt wurde. Der Aufsatz zeigt detailliert auf, welche Neuerungen die nun aktuelle Norm bietet. Am Ende des Aufsatzes werden in einem Rückblick die wichtigsten Schritte zur Entstehung dieser Norm geschildert.

2. Die wichtigsten Änderungen der Version 2020 im Vergleich zur Version 2011

2.1 Strukturierung der Fachbegriffe (Kap. 3)

Die in der Norm verwendeten Begriffe sind nun alphabetisch geordnet. Wer in der Norm auf ein schwer verständliches Wort stößt, findet dessen Erläuterung bzw. Definition leichter als bei der bisherigen Reihung.

2.2 Noppenstruktur (Abschnitt 4.2.2)

Noppenfelder soll es praktisch nur noch in diagonaler Anordnung geben. Im Vergleich zur orthogonalen Version hat sie sich als besser geeignet erwiesen – deutlicher erkennbar für blinde Menschen und weniger störend für Rollstuhl- und Rollatornutzer. Die zulässigen Abstände der Noppen voneinander wurden etwas vergrößert.

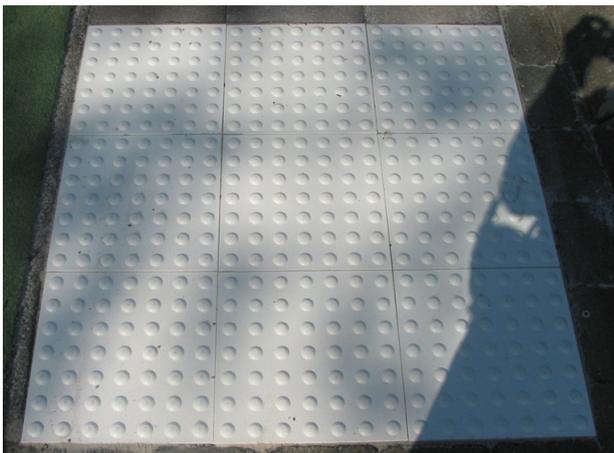


Abb. 0 a) Bisher nur: „Die Noppenreihen sind *bevorzugt* diagonal anzuordnen“.

Orthogonale Anordnung der Noppen wurde aber noch akzeptiert.

Abb. 0 b) Jetzt: „Die Noppenreihen sind diagonal anzuordnen.“ Zukünftig sollen nur noch diagonal angeordnete Noppenstrukturen verlegt werden

2.3 Kriterien für den Einsatz von Bodenindikatoren (5.1.1)

Noch präziser als bisher wird deutlich gemacht, wann Bodenindikatoren entbehrlich sind, aber auch, wann nicht auf sie verzichtet werden sollte. Letzteres ist z. B. der Fall

- bei Anzeigen von Überquerungsstellen
- bei Anzeigen von Haltestellen des ÖPNV
- bei großflächigen Fußgängerbereichen.

2.4 Hauptfunktionen von Rippen und Noppen (5.1.2)

Während es hunderte verschiedene optische Schilder und Signale im öffentlichen Raum gibt, stehen nur drei taktile Strukturen zur Verfügung: Noppen, Rippen längs und Rippen quer. Die Schilderungen der Hauptfunktionen sind altbekannt. Neu ist der Hinweis anhand eines Beispiels, dass gleiche Strukturen verschiedene Bedeutungen haben können: Rippenfelder am Bordstein (Rippenrichtung parallel zum Bord) z. B. können zweierlei signalisieren: Es kann sich um ein „Einstiegsfeld“ als Hinweis auf eine Haltestelle oder um ein „Sperrfeld“ als Warnung vor einem niveaugleichen Übergang zur Fahrbahn handeln. Betont wird, dass in beiden Fällen erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist (so sollte z. B. an dieser Stelle die Fahrbahn nicht gequert werden).

2.5 Leitstreifen neben Hindernissen (5.2.1):

Wenn Leitstreifen dicht an einem Hindernis vorbeiführen, kann dies Verletzungsgefahren provozieren. Es gibt Situationen, die so gravierend sind, dass bauliche Änderungen vorgenommen werden müssen. Im Fall von Abb. 1a ist z. B. die folgende Mussbestimmung zu beachten: „Der Raum über den für den Fußgängerverkehr vorgesehenen Flächen ... darf 2,25 m nicht unterschreiten“ (DIN 18040-3; 4.2). Es gibt dann weniger problematische Situationen, die noch mit Hilfe eines Aufmerksamkeitsfeldes entschärft werden können. Letzteres ist dann der Fall, wenn aus bautechnischen Gründen der von der Norm geforderte Abstand zwischen einem Leitstreifen und einem Hindernis (Stützpfeiler, Säule, Hausvorsprung usw.) nicht in vollem Umfang eingehalten werden kann. Dann ist neben dem Leitstreifen ein Aufmerksamkeitsfeld von 60 cm Breite und 60 cm Tiefe jeweils vor und hinter dem Hindernis anzuordnen.

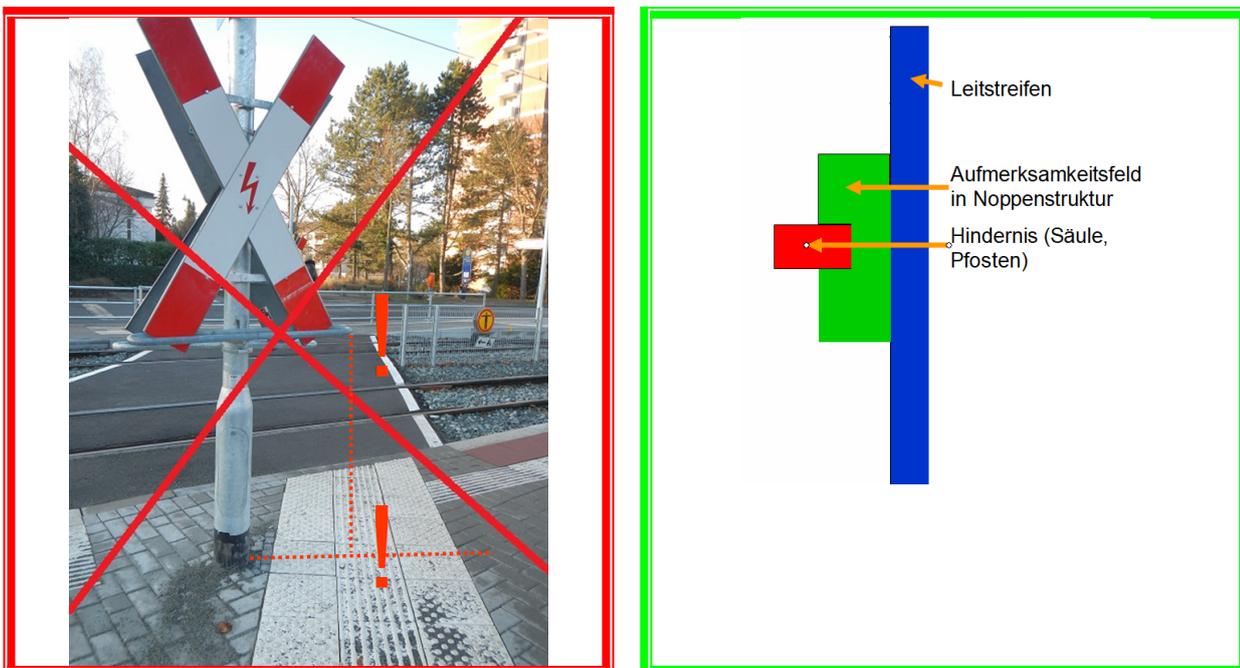


Abb. 1 a) Misslungen: Ein Hindernis in Kopfhöhe genau über einem Leitstreifen für blinde und

sehbehinderte Menschen bedeutet ernste Verletzungsgefahr! Das Verkehrszeichen müsste dringend und umgehend hochgeschoben werden (Unterkante: 2,25 m Höhe – siehe oben). Dann erst sollte der Normvorschlag nach Abb. 1 b in Erwägung gezogen werden.
(Foto: Michael Müller, Darmstadt)

Abb. 1 b): Absicherung eines Hindernisses neben einem Leitstreifen [s. DIN 32984:2020-12, Bild 5]

2.6 Abzweigefeld (5.2.3.2)

Für Abzweigfelder ist nun grundsätzlich Noppenstruktur erforderlich – und wird nicht mehr nur „vorzugsweise“ empfohlen wie bisher.

2.7 Auffinden von Informationseinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen (5.2.3.4)

Ein neues Bild stellt die Situation auf einem Mittelbahnsteig dar: Ein Auffindestreifen in Rippenstruktur verläuft quer über den Bahnsteig von Gleis zu Gleis; in der Mitte befindet sich der Infopoint bzw. die Notrufeinrichtung am Rande eines Noppenfeldes. Bei langen Bahnsteigen, die bis zu neun Leitstreifen hin zu Treppen und Aufzügen aufweisen können, kann diese anders gestaltete Abzweigung einen wichtigen „Markanten Punkt“ darstellen und den Bahnsteig für blinde und sehbehinderte Menschen entscheidend strukturieren.

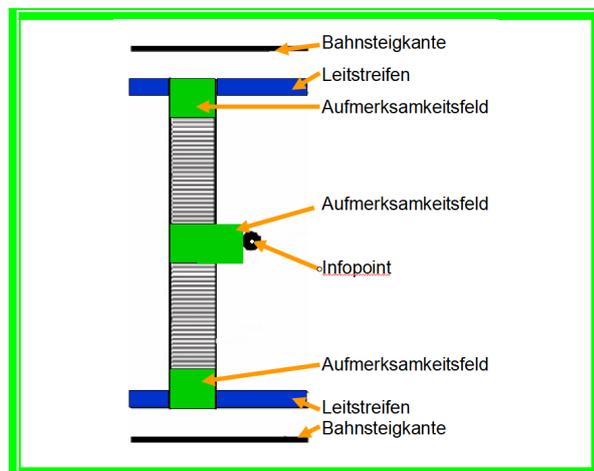
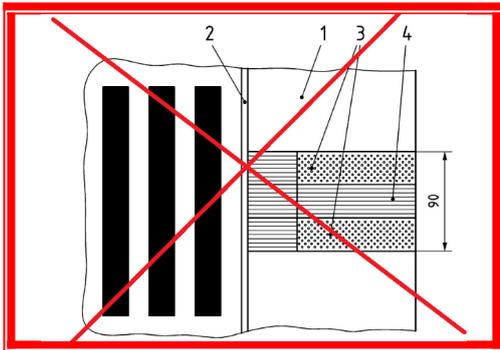


Abb. 2 a) So nicht: Info- und Notrufsäulen müssen auch von blinden und sehbehinderten Menschen auffindbar sein und daher in korrekter Weise ins Leitsystem eingebunden werden.

Abb. 2 b) Hinführung zur Informationseinrichtung auf einem Mittelbahnsteig [siehe DIN 32984:2020-12, Bild 10 b]

2.8 Rippenplattenstreifen im Auffindestreifen (bisher 5.3.2)



Entfernt wurde die Sonderlösung bei Querungsstellen („Noppe-Rippe-Noppe“). Obwohl diese Struktur durchaus positive Aspekte beinhaltet, überwogen jedoch die Nachteile. Dass zwei Strukturen zur selben Situation angeboten wurden, schuf außerdem unnötige Verwirrung.

Abb. 3: Die Zeichnung zum Rippenplattenstreifen im Auffindestreifen [DIN 32984:2011-10, Bild 12] ist in der novellierten Norm nicht mehr enthalten.

2.9 Ungesicherte Querungen (5.3.3)

Ungesicherte Querungen lassen sich nun sicherer finden und eindeutiger von gesicherten Querungen unterscheiden: Ein Auffindestreifen verläuft quer über den Gehweg, der aber vor dem Richtungsfeld für eine kurze Strecke von 60 cm bis 90 cm unterbrochen wird. Bisher gab es ausschließlich bei Gehwegen von über 5 m Breite einen „Mini Auffindestreifen“ von 90 cm x 90 cm an der „Inneren Leitlinie“. Bei schmalen Gehwegen bleibt es allerdings weiterhin beim Richtungsfeld ohne Auffindestreifen.

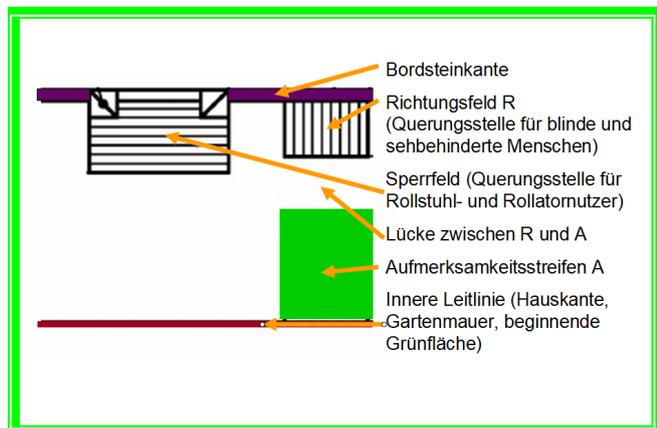


Abb. 4 a) Erste Versuche (um 2013) zur Gestaltung einer ungesicherten Querung in Fulda mit Lücke zwischen Auffindestreifen und Richtungsfeld – siehe Pfeil
Abb. 4 b) Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe
[siehe DIN 32984:2020-12, Bild 14 a]

2.10 Dreiecksinsel (5.3.5)

Neu eingefügt wurde die Zeichnung einer Dreiecksinsel, deren Querungsstellen konsequent mit differenzierter Bordhöhe gestaltet wurden. Da hier auf engem Raum vielerlei darzustellen ist, musste ein etwas abgewandeltes Element neu eingeführt werden, nämlich Auffindestreifen in Noppenstruktur in der unüblichen Breite von nur 30 cm.

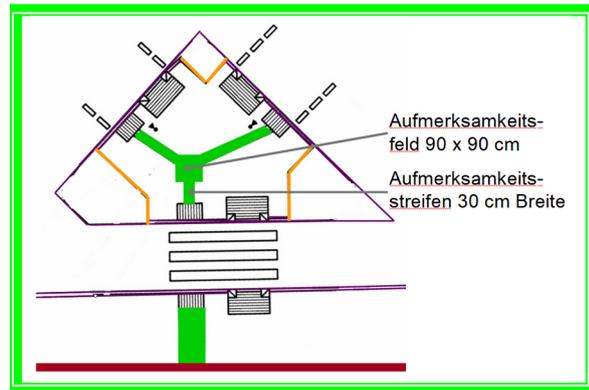
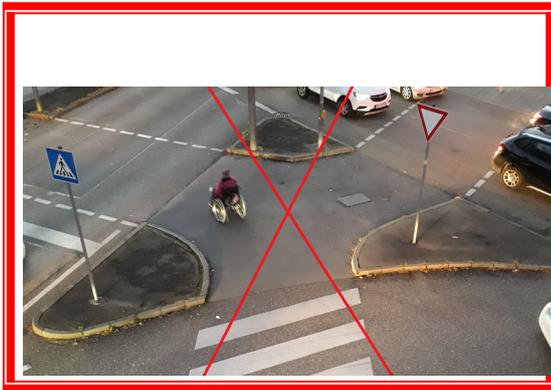


Abb. 5 a) An dieser Dreiecksinsel zeigt sich wieder einmal ein typisches, uraltes Missverständnis: Die Gestaltung ist zwar perfekt rollstuhlgerecht, aber nicht barrierefrei! Für blinde Menschen ist die Insel praktisch nicht zu bewältigen; für kleine Kinder und betagte Senioren ist sie nicht ungefährlich, da jene klare Begrenzung fehlt, die deutlich auf die Gefahr der Straße aufmerksam macht.

Abb. 5 b) Zeichnung einer Dreiecksinsel, wobei die Querungsstellen konsequent mit differenzierter Bordhöhe gestaltet sind [siehe DIN 32984:2020-12, Bild 16 b)]

2.11 Querungen in Hauptgehrichtung (5.3.6)

Die Querung in Hauptgehrichtung wurde gegenüber der bisherigen Normdarstellung präzisiert. Differenziert wurde einerseits im Hinblick auf gesicherte bzw. ungesicherte; andererseits im Hinblick auf getrennte bzw. gemeinsame Querung. Ein wichtiger Hinweis wurde leider weder in den Bildern dargestellt noch im Text erwähnt: Querungen in Hauptgehrichtung treffen selten aus einem Parkweg kommend rechtwinklig auf eine wichtige Straße. Sie finden sich jedoch zumeist entlang des breiten Gehwegs entlang einer Hauptverkehrsstraße im Bereich einer Einmündung. In diesem Fall

- muss die Querungsstelle kreuzungsnah für Rollstuhl- und Rollatornutzer angeordnet werden: Diese benötigen eine möglichst Kräfte sparende, geradlinige Überfahrt über die Straße;
- muss die Querungsstelle für blinde und sehbehinderte Menschen kreuzungsfern angeordnet werden. Sie benötigen eine Route, die ihnen möglichst optimale Sicherheit bietet: Bei einem seitlichen Abdriften dürfen sie nicht Gefahr laufen, in die Kreuzungsmitte zu geraten.

Dieser Aspekt fehlt in den Normzeichnungen. Er wurde in Abb. 6 b) mit grünen Linien ergänzt. Der Rahmen um die Normzeichnung wurde, da zukünftig Korrekturwunsch bei der Norm besteht, nicht grün sondern „nur“ gelb gezeichnet.

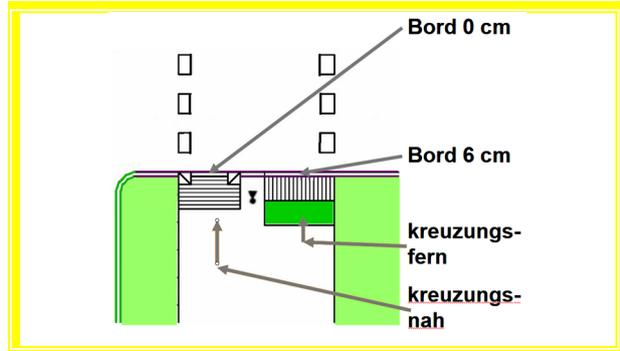
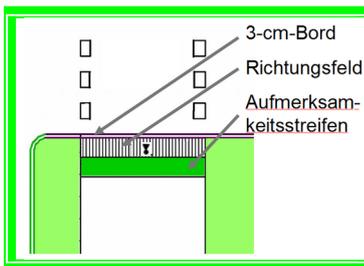
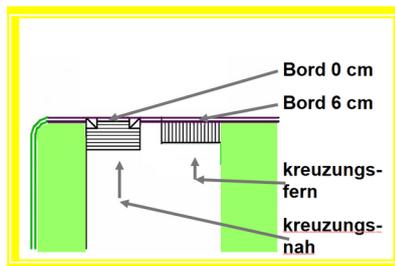


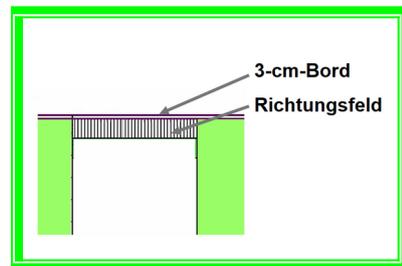
Abb. 6 a) Gesicherte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe in der Realität einer Hauptverkehrsrichtung
Abb. 6 b) Gesicherte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe in Hauptgehrichtung im Sinne der Normzeichnung (Ergänzung des Verfassers mit dunkelgrünen Linien)
[Siehe DIN 32984:2020-12, Bild 17 a)]



6 c



6 d



6 e

Abb. 6 c) Gesicherte Überquerungsstelle mit einheitlichem 3-cm-Bord an einer Fußgängerfurt [siehe DIN 32984:2020-12, Bild 17 b)]
Abb. 6 d) Ungesicherte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Ergänzung des Verfassers mit grünen Linien) [siehe DIN 32984:2020-12, Bild 17 c)]
Abb. 6 e) Ungesicherte Überquerungsstelle mit einheitlichem 3-cm-Bord [siehe DIN 32984:2020-12, Bild 17 d)]

2.12 Abschnitte 5.3.6.2 und 5.3.6.3: Gehwegüberfahrten

Auseinanderzuhalten ist Folgendes bei zwei ähnlich aussehenden Situationen:

- Bei Gehwegüberfahrten hat der Fußgänger Vorrang,
- bei der Teilaufpflasterung einer Fahrbahn hat der Fußgänger keinen Vorrang.

Bei Gehwegüberfahrten können blinde und sehbehinderte Menschen die Bodenindikatoren-Gestaltung einer gesicherten Querung erhalten, nämlich ein Noppenfeld direkt vor dem Richtungsfeld (s. Abb. 7 a; vgl. Abb. 6 c). Bei einer besonders breiten Gehwegüberfahrt ist ein Auffindestreifen und ein „Leitelement“ möglich (s. Abb. 7 b). Da es sich primär um einen Gehbereich handelt, wäre von der Logik her auch ein Leitstreifen aus Bodenindikatoren denkbar (s. Abb. 7 a). Dieser müsste aber so stabil gebaut sein, dass er auch vom Schwerverkehr überfahren werden könnte.

Bei der Teilaufpflasterung einer Fahrbahn ist nur ein Richtungsfeld möglich (vgl. Abb. 6 e). Bei besonders kritischen Situationen könnte es durch ein Noppenfeld ergänzt werden, das aber 60 bis 90 cm abgerückt sein müsste.

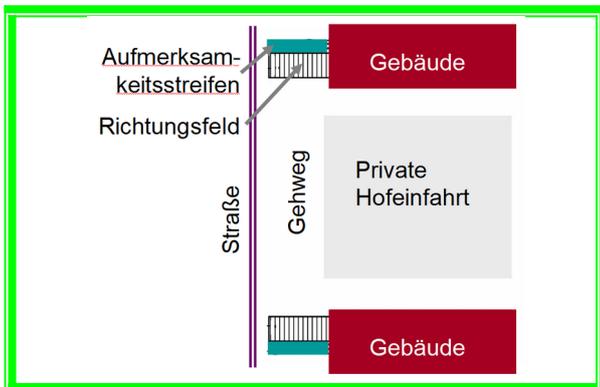


Abb. 7a: Überbreite Gehwegüberfahrt mit Bevorrechtigung der Fußgänger [siehe DIN 32984:2020-12, Bild 18 a)]

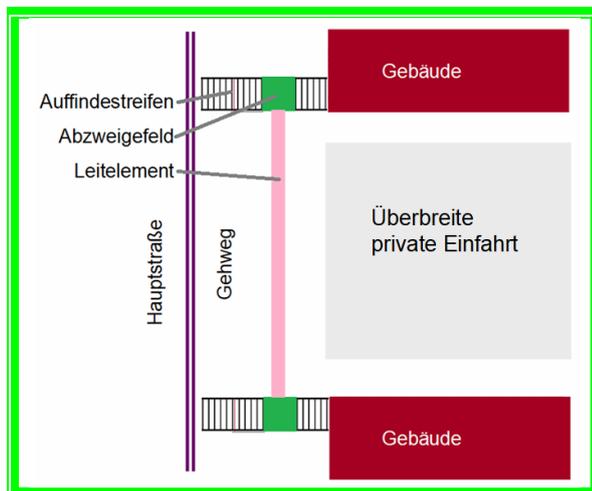


Abb. 7 b) Blinde Menschen hätten ohne die ergänzende Leiteinrichtung kaum eine Chance, diese überbreiten Einfahrten zu einem Supermarkt und zu einer Tankstelle zu bewältigen, wobei als weitere Schwierigkeit ein niveaugleicher Radweg den Gehweg begleitet.

Abb. 7 c) Diese Problematik wurde nun in einer Normzeichnung aufgegriffen – ein Leitelement bei einer überbreiten Gehwegüberfahrt mit Bevorrechtigung der Fußgänger [siehe DIN 32984:2020-12, Bild 18 b)]

2.13 Überquerungsstellen über niveaugleiche Radwege (5.3.7)

Im Normtext erwähnt wird die Verwaltungsvorschrift: "In der Regel sollen Fußgängerüberwege zur Schutz der Fußgänger auch über Radwege hinweg angelegt werden". Leider wurde der Fußgängerüberweg, der im Normentwurf eingezeichnet war (s. Abb. 8 b), für den Weißdruck der Norm entfernt. Er fehlt also in der aktuellen Normfassung!

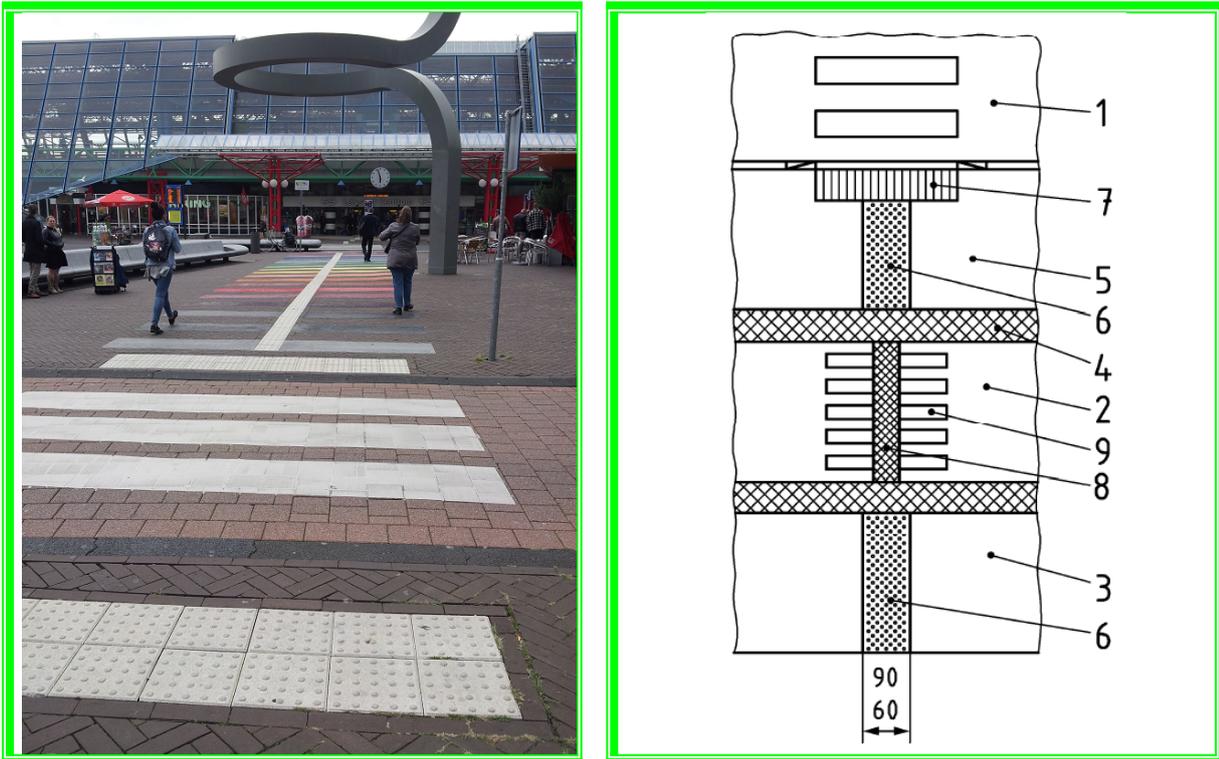


Abb. 8 a) In den Niederlanden üblich: Zebrastrifen über Radwege (Foto: Michael Müller, Darmstadt). Diese Maßnahme würde die Sicherheit nicht nur für blinde und sehbehinderte Menschen erhöhen und wäre in Deutschland rein rechtlich zulässig. Unbedingt wünschenswert wäre es, dass sie auch hier möglichst rasch Standard würde! [Siehe: Dietmar Böhringer, „Baut endlich BARRIEREFREIE Bushaltestellen, die dieses Prädikat auch verdienen!“; <https://nullbarriere.de/bushaltestellen-radverkehr.htm>; S. 23 bis 27]

Abb. 8 b) Gesicherte Querung über einen Radweg [E DIN 32984:2018-06, Bild 20 c)] Legende: „9 Fußgängerüberweg (nach StVO möglich)“

2.14 Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn (5.3.7)

Neu in Text und Bild ist die Absicherung blinder und sehbehinderter Menschen an jenen Stellen, wo der Radverkehr z. B. von einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn übergeleitet wird. Mit dieser Gestaltung soll verhindert werden, dass ein blinder Mensch versehentlich über die „Fahrradrampe“ auf die Fahrbahn gerät.

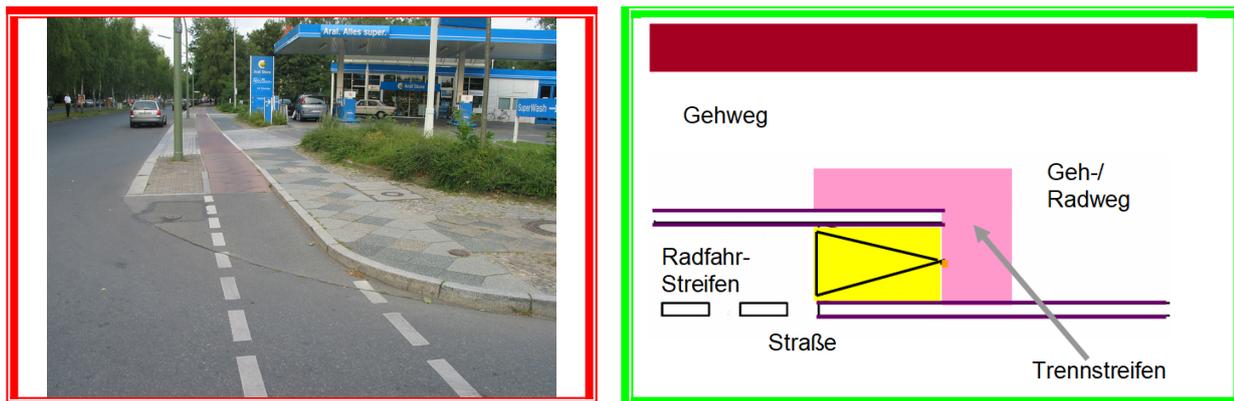


Abb. 9 a) Noch immer kommt es sehr oft vor, dass Radwege niveaugleich zu Gehwegen verlaufen, dass sich die Beläge der Fahrrad- und Fußgängerflächen taktil nicht unterscheiden und dass keine taktilen Trennstreifen diese Flächen für blinde Menschen unterscheidbar machen. Dann können „Fahrradrampen“, die vom Gehweg hinab auf das Straßenniveau führen, für blinde Menschen gefährlich werden. Für diese Fälle schlägt die Norm winkelförmige „Trennstreifen“ vor, die einerseits entlang der Rampe, andererseits quer über den Radweg am Beginn der Rampe verlegt sind. Diese Strukturen müssen taktil erkennbar, dürfen jedoch keine Bodenindikatoren sein.

Abb. 9 b) Absicherung einer Radweg-Überleitungsstelle vom Geh-/Radweg auf die Straße [siehe DIN 32984:2020-12, Bild 20]

2.15 Busbahnhöfe (5.4.4)

Die häufig gebaute Sägezahn-Anordnung ist in einer neuen Zeichnung dargestellt. Blinde Menschen erhalten hier ein vernünftiges geradliniges Leitsystem.



Abb. 10 a) So sind heute viele Busbahnhöfe gebaut.

Abb. 10 b) Es erstaunt, dass man glaubte, blinden Menschen eine derartige Zickzack-Odyssee zumuten zu können!

Abb. 10 c) Die Norm fordert ein geradliniges Leitsystem an einem Busbahnhof mit Sägezahn-Anordnung [siehe DIN 32984:2020-12, Bild 27 b)]

2.16 Komplexe Personenverkehrsanlagen (5.6.1)

Das komplexe Leitsystem am Beispiel eines Bahnhofsvorplatzes mit drei verschiedenen Zielen wurde im Bahnhofsgebäude fortgeführt und dort mit fünf weiteren Zielen ergänzt.

2.17 Treppen (5.7.1)

Bei der ersten Normversion von 2000 galt für das Aufmerksamkeitsfeld unten vor der Treppe noch eine klare Mussbestimmung. Bei der zweiten Version wurde dies auf „sollte“ verringert und nun bei der dritten Version nochmals auf „kann“ abgeschwächt. Dieses „kann“ gilt jedoch nicht grundsätzlich: Führt ein Leitsystem auf eine Treppe, so ist auch unten ein Aufmerksamkeitsfeld erforderlich. Dieses muss nun aber 60 cm von der Setzstufe abgerückt werden. Optische Irritationen (siehe Abb. 11 a) sollen mit dieser Lücke verhindert werden.

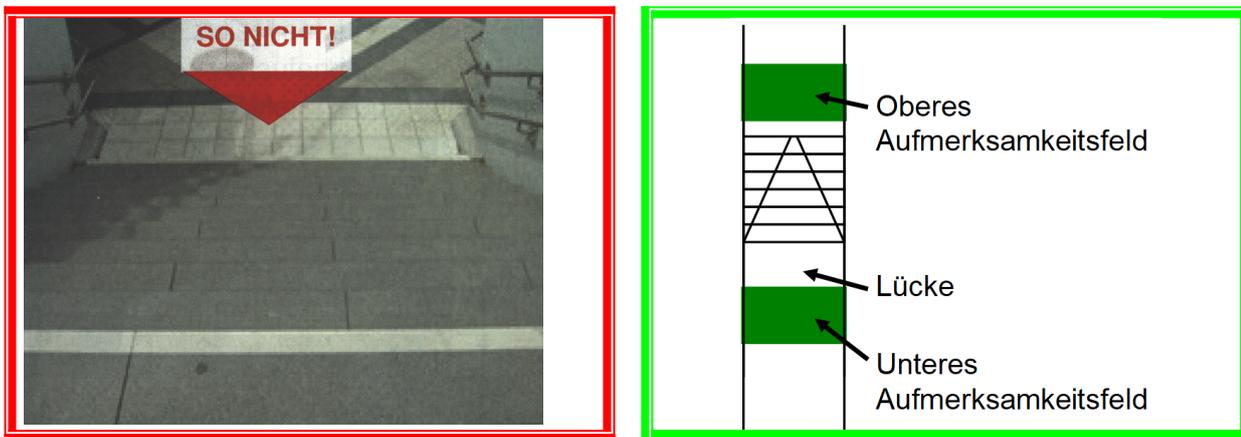


Abb. 11 a) Häufig zu beobachten: Gleiche Farben von Stufenmarkierung und unterem Aufmerksamkeitsfeld lassen die beiden Flächen optisch miteinander verwachsen und die unterste Stufe verkürzt erscheinen. Dies verunsichert und provoziert Sturzgefahr! (Foto: Wendelin Mühr, Handbuch „Im Detail“, Fulda 2015, S. 37, Bild 59)

Abb. 11 b) Die neu eingeführte Lücke zwischen unterster Stufe und unterem Aufmerksamkeitsfeld soll die optische Irritation verhindern. [siehe DIN 32984:2020-12, Bild 33]

2.18 Fahrtreppen (5.7.2)

Neu ist die folgende Bestimmung: „Liegen zwei Fahrtreppen nebeneinander, wird auf die Mitte zwischen den beiden Handläufen geführt, wobei die abgehende Fahrtreppe durch ein schmales Abzweigefeld neben dem Leitstreifen angezeigt werden kann.“

Die folgende Skizze zeigt die normgerechte Gestaltung des Leitsystems in einer S-Bahn-Station. Die Fahrtreppen begleiten hier nicht wie üblich beidseitig die feste Treppe, sondern liegen deutlich getrennt von dieser nebeneinander. Feuerschutztüren verhindern einen genau parallel geführten Verlauf des Leitstreifens hin zu den Fahrtreppen. Aufgrund der „Kann-Bestimmung“ könnte auf das schmale Abzweigefeld, das neben dem Leitstreifen und vor dem Serviceblech eingezeichnet ist, verzichtet werden. Beachtet

werden sollte aber die neu eingeführte Lücke zwischen unterster Stufe und Aufmerksamkeitsfeld.

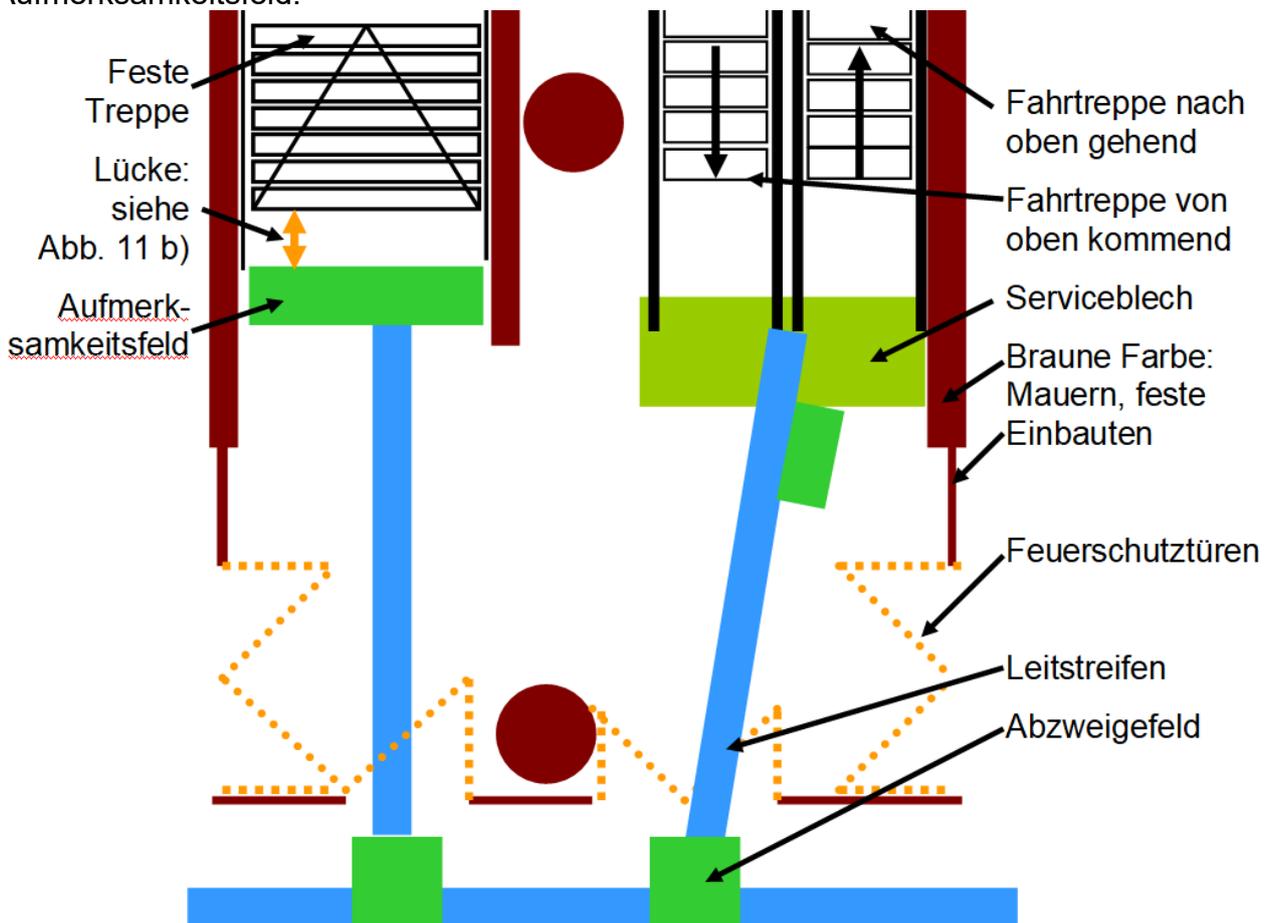


Abb. 12 a): So wäre es normgerecht: Ein Leitstreifen führt zu den Handläufen der beiden Fahrtreppen; die Lücke vor der festen Treppe wird beachtet.

Eine besondere Situation ergibt sich, wenn (wie üblich) eine feste Treppe und die beiden Fahrtreppen nebeneinander liegen, aber die feste Treppe unten deutlich hinter der Fahrtreppe beginnt (s. Abb. 12a). Dann sollte der Handlauf der festen Treppe bis an den Beginn der Fahrtreppe herangeführt werden. Dort sollten die Handlaufschilder (s. Abb. 12 c) angebracht werden und ein Auffindestreifen sollte darauf hin führen (s. Abb. 12 b).

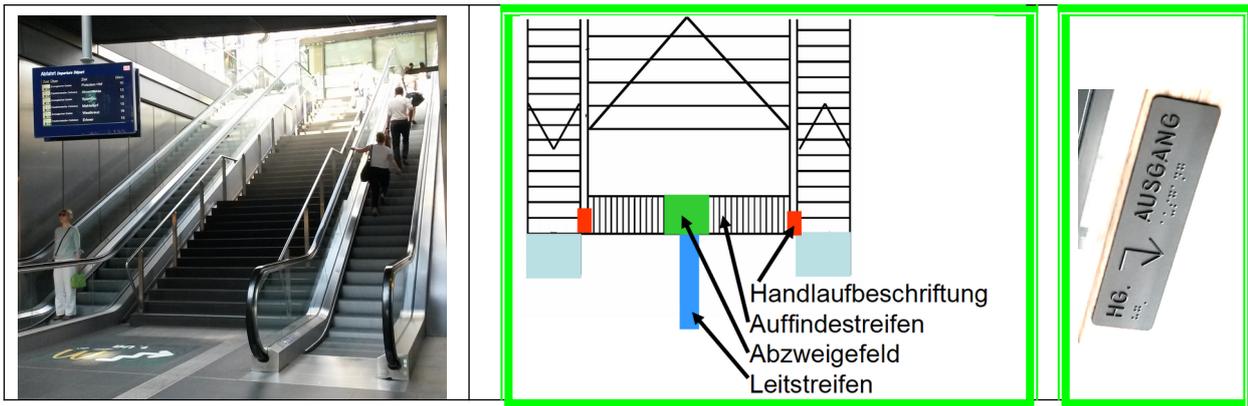


Abb. 12 b) Treppenanlage, bei der die feste Treppe deutlich hinter den danebenliegenden Fahrtreppen beginnt.
Abb. 12 c) Leitsystem an einer größeren Treppenanlage unten. Das Leitsystem führt über einen Auffindestreifen direkt zum Handlaufschild [siehe DIN 32984:2020-12, Bild 35]
Abb. 12 d) Handlaufschild mit taktiler Wegeinformation (taktile Profil- und Brailleschrift sowie Richtungspfeil)

2.19 Aufzüge (5.7.3)

Neu eingeführt wurde, dass ein vor der Aufzugstür vorbeiführender Leitstreifen einen Abstand von mindestens 2 m einhalten muss.



Abb. 13 a) Neu: Zwischen einer Aufzugstür und einem davor vorbeigehenden Leitstreifen muss ein Abstand von mindestens 2 m eingehalten werden [DIN 32984:2020-12, Bild 36 a)]
Abb. 13 b) Perfekt gestaltete Hinführung zu einem Doppelaufzug

2.20 Auffindestreifen zu wichtigen Räumen (6.2.4)

Auffindestreifen zu Räumen in Gebäuden sollen nicht mehr wie bisher zur Türklinke geführt werden, sondern zum Türschild, das sich üblicherweise seitlich oberhalb der Türklinke befindet. Dieses muss barrierefrei gestaltet sein: Es muss sich mit deutlichem optischen Kontrast von der Wand abheben (DIN 32975, 4.4.4; DIN 18040-1, 4.4.2); die optische Schrift muss sehr gut lesbar sein (DIN 32975, 4.4.3) und die wichtigsten Aspekte (z. B. Zimmernummer oder Raumbezeichnung) müssen in Braille- und Profischrift ertastet werden können. (DIN 32986; 5.4.2; DIN 18040-1, 4.4.4)

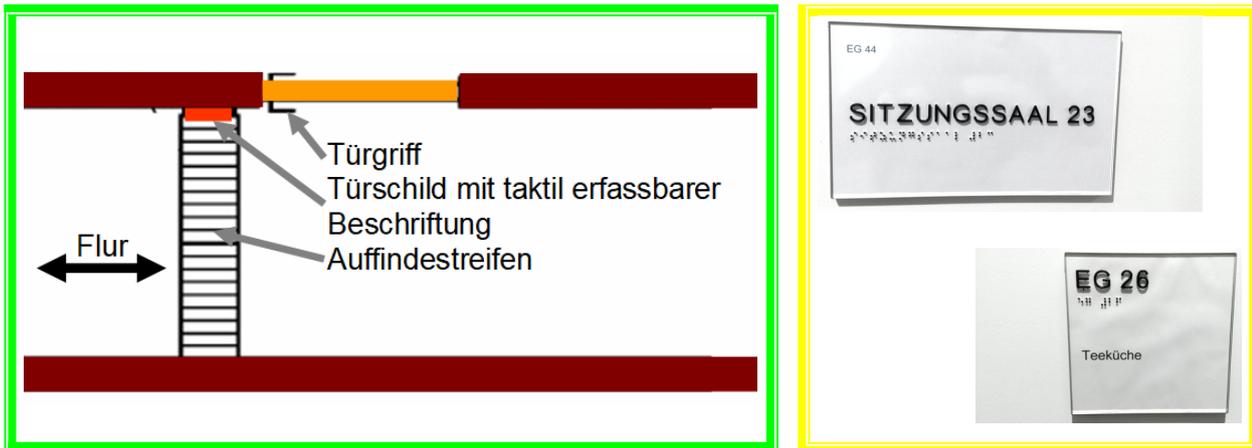


Abb. 14 a) Auffindestreifen, die zur Tür eines wichtigen Raumes führen, leiten zum Türschild (und nicht mehr – wie bisher - zum Türgriff)
[siehe DIN 32984:2020-12, Bild 39 a)

14Abb. 14 b) Diese Schilder müssen blinden- und sehbehindertengerecht gestaltet sein: Die wesentlichen Informationen (Raumfunktion oder zumindest Zimmernummer) müssen mit Brailleschrift sowie gut sichtbarer taktiler Profilschrift beschriftet sein. Dies ist hier der Fall. Der Rahmen um die beiden Fotos ist jedoch „nur“ gelb und nicht grün, weil sich die durchsichtigen Plexiglasschilder als Ganzes von der Wand visuell nicht abheben. Für einen Menschen mit schlechtem Sehvermögen ist es daher schwierig sie zu entdecken. Derartige Schilder sollten entweder ganzflächig einen Kontrast von mindestens $K = 0,4$ zur Wandfläche bilden oder einen deutlichen breiten Kontrastrand aufweisen.
[DIN 18040-1/ 4.5.4; DIN 32986 / 5.4; DIN 32975 / 4.4.4]

Örtliche und regionale Leitfäden sollten nun so rasch wie möglich überarbeitet werden und die Regelungen der aktualisierten DIN 32984 penibel übernehmen.

3 Rückblick

In den Jahren 1995 bis 2000 entstand die erste Version der deutschen Bodenindikator-Norm unter der Leitung von Herrn Dipl.-Ing. Volker König. Es war eine große Leistung, praktisch aus dem Nichts ein solches Normwerk zu entwickeln. Diese Version beinhaltete allerdings noch erhebliche „Geburtsfehler“. Enorm nachteilig war die festgelegte Bodenindikator-Struktur. Ihre Unebenheiten waren so geringfügig, dass sie von vielen blinden Menschen mit dem Langstock nicht ertastet werden konnten. Problematisch war auch der Versuch, mit nur einer definierten Struktur auskommen zu wollen.

Normen sollen alle fünf bis zehn Jahre überarbeitet werden. 2005 wurde daher die Novellierung der DIN 32984 beschlossen. Unter der Leitung von Herrn Dr. Klaus Behling wurde ein Arbeitskreis zusammengerufen, der so klein wie möglich sein musste (um noch diskussionsfähig zu sein), aber möglichst viele unterschiedliche Kompetenzen beinhalten

sollte. Die Teilnehmer waren z. B. als Ingenieure oder Behindertenbeauftragte mit der Planung von Leitsystemen befasst, beschäftigten sich mit der Herstellung von Bodenindikatoren, gehörten wissenschaftlichen Instituten an, waren in nationalen bzw. internationalen Normungsgremien aktiv, waren Pädagogen für blinde und sehbehinderte Menschen, hatten sich in Veröffentlichungen intensiv mit der Materie beschäftigt oder waren als blinde bzw. sehbehinderte Menschen als „Experten in eigener Sache“ täglich mit der Problematik konfrontiert.

Das Vorhaben erwies sich als mühsamer als gedacht. Nach fünf Jahren Arbeit wurde der Normentwurf, der so genannte „Gelbdruck“, der Öffentlichkeit vorgelegt [E DIN 32984:2010]. Alle interessierten Bürgerinnen und Bürger, Institutionen, Vereine, Interessenverbände oder Aktionsgruppen konnten eine „Stellungnahme zum Norm-Entwurf“ formulieren. Davon wurde reichlich Gebrauch gemacht. Es war dann nicht leicht, die auf 135 Seiten zusammengetragenen, oft widersprüchlichen Änderungs- und Verbesserungsvorschläge zu sichten, durchzudiskutieren und das wirklich Sinnvolle herauszufiltern. Schließlich wurde aber eine Fülle wertvoller Korrekturen und Ergänzungen in die Endfassung der Norm übernommen, die dann im Oktober 2011 veröffentlicht wurde.

2016, nach wiederum fünf Jahren, traf sich der gleiche Arbeitskreis noch einmal. Ziel war es zunächst nur, „einige wenige“ Ergänzungen und Korrekturen vorzunehmen, um gegen Ende dieses Jahres eine verbesserte Version vorlegen zu können. Diese Hoffnung erwies sich allerdings als illusorisch: Es dauerte 4 ½ Jahre und benötigte insgesamt 19 (neunzehn!) Sitzungen bis zur Veröffentlichung der nun vorliegenden erneuten Novellierung im Dezember 2020!

Im Verlauf der Sitzungen wurde deutlich, dass manche Formulierungen von den Nutzern schwer zu interpretieren waren. Ein vordringliches Ziel war es daher, den Text verständlicher zu formulieren und zu strukturieren. Deutlich wurde auch, dass die Gestaltung der Zeichnungen vereinheitlicht werden musste. Nun haben Fußgängerüberwege grundsätzlich leer eingerahmte Streifen (während es bisher gelegentlich schwarze Flächen waren). Zeichnungen, die Wegesituationen aufzeigen, sind jetzt mit ziemlicher Konsequenz so gestaltet, dass die Gehrichtung von der Ausgangsposition hin zum Ziel von unten nach oben verläuft, während diese Richtung bisher ständig wechselte.

Durch Beobachtungen der letzten Jahre war von unterschiedlichen Seiten eine Fülle kleinerer und größerer Mängel entdeckt worden (u. a. auch wieder im Rahmen des Einspruchsverfahrens), die nun geändert wurden. Die wichtigsten sollen hier aufgelistet werden.

4 Appell

Die wesentliche Grundsubstanz der Norm ist dieselbe geblieben, obwohl es einige sinnvolle und notwendige Änderungen gegeben hat. Neuplanungen und Erneuerungen von Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen sollten aber konsequent die Regelungen der Novellierung umsetzen. Diese Norm sollte auf den Schreibtischen der

Planer und auf den Schreibtischen der Kontrollierenden parat sein:

Behindertenbeauftragte und Bauämter müssen überprüfen können und sollten auch überprüfen, ob tatsächlich normgerecht geplant wird oder gebaut wurde. Nur so besteht die Chance, dass auch blinde und sehbehinderte Menschen in absehbarer Zeit von Flensburg bis Passau gleiche für sie relevante Regelungen vorfinden, die wirklich funktionsfähig sind und sie befähigen, wichtige Wege selbständig und sicher zu gehen. Dies aber fordern die Gesetze der Bundesrepublik Deutschland:

- Artikel 3 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland, der feststellt: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“;
- die Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und der Länder (u. a. Art. 4);
- die UN-Konvention für Menschen mit Behinderungen, die seit März 2009 in Deutschland rechtsverbindlich ist (u. a. Art. 9 sowie Art. 20).

Dipl.-Päd. Dietmar Böhringer
Riegeläckerstr. 8, 71229 Leonberg
Tel: 07152/616084; mobil: 0162/9095142
dietmar.boehringer [ädd] boehri.de