
Blinde im Straßenverkehr: Noch Defizite bei barrierefreier Infrastruktur

Der Straßenverkehr stellt für nicht wenige Menschen heutzutage eine erhebliche Herausforderung dar. Muss man darin mit einer körperlichen Einschränkung zurechtkommen, wachsen die Anforderungen noch einmal um ein Vielfaches. Besonders schwierig ist es für Menschen mit einer Sehbehinderung und für Blinde, sich im öffentlichen (Verkehrs-)Raum unbeschadet zu bewegen. Für sie lauern – trotz Hilfen wie entsprechenden Leitsystemen oder Ampeln mit akustischen Signalen – auf unseren Straßen etliche Gefahren.

In Deutschland leben offiziellen Zahlen zufolge zwischen 1,2 und 1,5 Millionen blinde und sehbehinderte Personen. Wobei diese Angaben nicht präzise sein können, weil jene Menschen von der Statistik nicht registriert werden. Per Definition gilt als sehbehindert, wer selbst mit Brille oder Kontaktlinsen nicht mehr als 30 Prozent dessen erblicken kann, was ein Mensch mit normaler Sehkraft sieht. Als blind wird ein Mensch eingestuft, bei dem die Sehkraft unter zwei Prozent beträgt.

Allein anhand dieser Zahlen lässt sich ermessen, welche eine Herausforderung der moderne Straßenverkehr für Sehbehinderte und in noch stärkerem Maße für Blinde bedeutet. Nicht ohne Grund lauten wichtige Vokabeln für ein möglichst risikoloses Miteinander im Verkehr „Vorsicht“ und „Rücksicht“ – beides Begriffe, denen das Sehen innewohnt. Auch für Gefahrensituationen gilt, dass man sie so früh wie möglich wahrnehmen sollte, um sie vermeiden oder entschärfen zu können. Das aber fällt mit einer Sehbehinderung ungleich schwerer.

Infrastruktur der Verkehrswege noch lange nicht barrierefrei

Gar nicht zu reden davon, dass zur Regulierung des Straßenverkehrs optische Hinweise ein wesentliches Mittel darstellen, wie etwa Schilder, Ampeln und Markierungen, aber auch die Blinker von Kraftfahrzeugen oder die Armzeichen von Radfahrern. Wer die nicht sehen kann, hat ein Problem. Hinzu kommt, dass die Infrastruktur unserer Verkehrswege noch lange nicht tatsächlich barrierefrei ist, wie Behinderte und ihre Verbände immer wieder beklagen. In dieser Hinsicht hat sich in den vergangenen Jahren zwar Einiges zum Positiven verändert, doch Blinde im Straßenverkehr benötigen nun einmal besondere Rücksicht.

Zu den bekanntesten Hilfsmitteln, die Blinden und Menschen mit Sehbehinderung eine selbstständige Fortbewegung im öffentlichen Raum ermöglichen oder erleichtern sollen, gehören sicherlich die Ampeln mit akustischen Signalen. Sie sollen Sehbehinderte beim ungefährdeten Überqueren von Straßen unterstützen. Wir alle kennen die Töne, die an Fußgängerampeln zu hören sind und sich verändern, je nachdem ob ein grünes Licht zum Gehen oder ein rotes zum Warten auffordert.

Zudem sollen sogenannte „Blindenleitsysteme“ gewährleisten, dass sehbehinderte und blinde Menschen sich mithilfe des Blindenlangstocks ohne Begleitung selbstständig im öffentlichen Verkehrsraum zurechtfinden können. Solche Leitsysteme bestehen häufig aus Rillen- und Noppenplatten, die auf Straßen und Plätzen sowie an Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und auf Bahnhöfen ausgelegt sind. Derartige sogenannte „Bodenindikatoren“ mit Rillen oder Noppen weisen zum einen Blinden den Weg, zum anderen sollen sie die sehbehinderten Mitmenschen auf eine Gefahr aufmerksam machen.

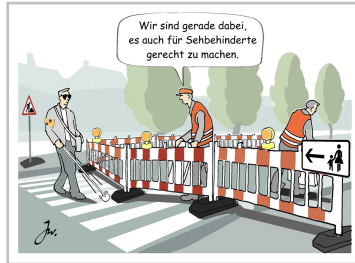
Gefahrenquelle: geräuscharme Radfahrer

Diese Leitsysteme werden entweder mit den Füßen oder mit dem Blindenlangstock

wahrgenommen und sollten sich möglichst immer farblich von ihrer Umgebung abheben. Damit sie ihre Funktion auch vollumfänglich erfüllen können, dürfen sie auf keinen Fall zugeparkt oder auch mit Fahrrädern oder E-Scootern zugestellt werden. Der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV) fordert zudem, dass Bodenindikatoren immer mit einem seitlichen Abstand von mindestens 60 Zentimeter frei zugänglich bleiben sollten. Denn dieser Abstand wird benötigt, um sich seitlich an dem Bodenindikator mit dem Langstock pendelnd vorbeibewegen zu können.

Der DBSV weist darüber hinaus darauf hin, dass für seine Mitglieder das Miteinander von Fußgängern und Radfahrern auf gemeinsamen Gehwegen vielfach ein erhebliches Problem darstellt. Denn nicht nur die meist deutlich unterschiedlichen Geschwindigkeiten, mit denen Radler und zu Fuß Gehende unterwegs sind, sorgen häufig für Konflikte. Für Blinde und Sehbehinderte bedeutet demnach auch die Geräuscharmheit von Fahrrädern ein Risiko, weil diese im allgemeinen Verkehrslärm überhört werden. Als besonders kritisch hebt der Blindenverband Situationen hervor, bei denen von Blinden oder Sehbehinderten ein Radweg gequert werden muss, um eine Ampel oder den Bord an der Straße zu erreichen. Um solches Konfliktpotential zu entschärfen, plädiert der DBSV dafür, Fuß- und Radwege, wo immer möglich und sinnvoll, zu trennen. (ampnet/fw)

Bilder zum Artikel



Blinde im Straßenverkehr.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut
