

Blinde Menschen sind auf ertastbare Orientierungsstrukturen angewiesen : "Das Trottoir ist eine wirklich gute Lösung"

Autor(en): **Tremp, Urs / Münch, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Curaviva : Fachzeitschrift**

Band (Jahr): **90 (2019)**

Heft 4: **Fachkräfte : es ist eine Herausforderung, Personal zu finden - und zu halten**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-885990>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Blinde Menschen sind auf ertastbare Orientierungsstrukturen angewiesen

«Das Trottoir ist eine wirklich gute Lösung»

Damit blinde und sehbehinderte Menschen sich autonom und angstfrei im Alltag bewegen können, müssen die Gehwege und Strassen so angelegt sein, dass sie mit dem Langstock lesbar sind. Das sagt Martin Münch vom Schweizerischen Blindenbund*.

Interview: Urs Tremp

Herr Münch, leben wir in der Schweiz in einem blinden- und sehbehindertenfreundlichen Land?

Martin Münch: Es ist nicht ganz übel. Aber es könnte doch einiges besser sein.

Was denn? Und wo denn?

Die Planer und Architekten vergessen noch zu oft, dass es Menschen gibt, die blind oder stark sehbehindert sind.

Gehen sie vergessen, weil sie sich – anders als andere Menschen mit Behinderungen – zu wenig einbringen bei den entsprechenden Gremien?

Nein, nicht unbedingt. Bei Planungsverfahren werden blinde Menschen oder deren Interessenvertreter durchaus einbezogen.

Aber?

Die blinden und sehbehinderten Menschen sind nicht die Ein-

* **Martin Münch**, 59, ist Orientierungs- und Mobilitätslehrer für sehbehinderte und blinde Menschen. Die Ausbildung dazu hat er am Institut für Rehabilitation und Integration in Hamburg absolviert.

zigen, die ihre Bedürfnisse anmelden. Und die Bedürfnisse der Rollstuhlfahrer zum Beispiel sind bei Planern und Architekten präsenter als die der Blinden und Sehbehinderten.

Warum?

Zuerst einmal ganz schlicht darum, weil die Zahl der blinden und sehbehinderten Menschen kleiner ist als die der Rollstuhlfahrer. Je kleiner die Zahl, umso mehr besteht die Gefahr, dass diese Menschen und deren Bedürfnisse vergessen gehen. Wenn wir Glück haben, dann sind die Planer, Ingenieure und Architekten immerhin derart sensibilisiert, dass sie frühzeitig bei uns nachfragen und sich erkundigen, an was sie denken müssen und welche Lösungsvorschläge wir haben. Wir haben beim Schweizerischen Blindenbund und weiteren Beratungsstellen im Schweizer Blindenwesen einen Pool an Experten für blinden- und sehbehindertengerechtes Bauen. Diese kann man beiziehen – und sie werden auch beigezogen, oft aber leider erst sehr spät.

Gibt es denn Fehler oder Unachtsamkeiten, die immer wieder vorkommen?



Blinder Mann mit Langstock auf einem Fussgängerstreifen:
«Autofahrerinnen und Autofahrer müssen wissen, wie wichtig es ist, dem weissen Stock Vortritt zu gewähren.»

Ein typischer Fall sind die sogenannten Begegnungszonen. Die werden überall dort eingerichtet, wo der Verkehr eliminiert oder stark reduziert wurde – Tempo-20-Zonen sagt man auch. Da wird die klassische Strassensituation mit Fahrbahn und Trottoir aufgehoben, der Platz gehört allen: Fussgängern, Velofahrern und – reduziert zwar – auch den Autofahrern, mit Vortritt aber für die Fussgänger. Ein blinder Mensch ist sich nun gewohnt, sich auf einem Trottoir zu bewegen mit den klaren Abgrenzungen gegen die Häuser oder die Gärten hin und auf der anderen Seite gegen den ertastbaren Fahrbahnrand. In den Begegnungszonen aber fehlen diese Führungsstrukturen. Wenn alles eben ist, ist es für einen sehbehinderten oder blinden Menschen viel schwieriger, sich zu orientieren. Die Sicherheit, die er auf dem Trottoir hat, fehlt.

Den Rollstuhlfahrer, die Rollstuhlfahrerin andererseits freuts. Sie müssen keine Niveauunterschiede mehr überwinden.

Man soll nicht die einen gegen die anderen ausspielen. Aber wie ich schon gesagt habe: Die Planer denken zumeist zuerst an die gehbehinderten Menschen und erst dann und oft zu spät an die blinden und sehbehinderten. Dann erst kommen sie zu uns und fragen: Wie führen wir diese Menschen durch diese Zonen?

Und was sagen Sie?

Viele Möglichkeiten gibt es oft nicht mehr. Und dann hilft man sich schliesslich mit diesen Leitlinien, wie man sie vor 25 Jahren erstmals im Hauptbahnhof Zürich auf den Boden geklebt hat. Die sehen nicht unbedingt schön aus, und man hat die Erfahrung gemacht, dass nicht alle blinden Menschen damit gut umgehen können. Für Menschen mit einem Rest an Sehvermögen sind sie immerhin hilfreich, weil sie sich deutlich auf der Verkehrsebene abzeichnen. Für Blinde mit dem Langstock indes sind sie je nach Abnutzung und Beschaffenheit des Bodens gar nicht gut zu spüren, und es bedarf einer enormen Konzentration, diesen taktil visuellen Leitlinien länger zu folgen.

Was wäre die Lösung?

Das Trottoir ist eine wirklich gute Lösung – mit einer inneren und äusseren Leitlinie. Die äussere Leitlinie ist der Absatz zur Fahrbahn, die innere bilden Häusern oder Umzäunungen. Diese Leitlinien sind mit dem Langstock gut wahrnehmbar und müssen nicht speziell erstellt werden. Allerdings ist wichtig, dass das Trottoir wirklich den Fussgängern gehört. Die Blindenorganisationen unterstützen darum auch die im letzten Jahr eingereichte Petition «Rettet das Trottoir» (siehe Kasten, Seite 33).

Den Rollstuhlfahrern kommt dies freilich gar nicht entgegen.

Wie gesagt: Man soll nicht die einen gegen die anderen ausspielen. Und es gibt die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute, die VSS-Normen, mit denen Rollstuhlfahrer ebenso gut leben können wie sehbehinderte und blinde Menschen. In Wohngebieten etwa, wo es ruhig ist, genügt ein drei Zentimeter hoher senkrechter Rand oder

eine vier Zentimeter hohe abgeschrägte Kante auf einer Länge von 14 bis 16 Zentimetern. Das ist der Kompromiss, den man zwischen Langstockbenutzern und Rollstuhlfahrern gefunden hat. Diese Kanten sind auch mit dem Rollator gut zu bewältigen. Im Kanton Baselland etwa baut man an Querungsstellen heute praktisch nur noch diese vier Zentimeter hohen, abgeschrägten Kanten. Mit diesen abgeschrägten Kanten schafft man für die blinden und sehbehinderten Menschen auch ein Leitsystem: Dort, wo diese Kanten sind, sind die Strassenübergänge und die Verkehrsinseln. Das gibt blinden und sehbehinderten Menschen, aber auch Menschen mit dem Rollator Sicherheit.

Wir reden vor allem über taktile Massnahmen, über Orientierungshilfen, die mit den Füssen oder dem Langstock wahrgenommen werden. Was ist mit den akustischen Orientierungshilfen?

Wie stellen Sie sich das vor?

Dass etwa moderne IT-Geräte quasi für die blinden Menschen sehen und diese akustisch auf Hindernisse aufmerksam machen.

Es gibt noch kein System, das Kanten abwärts detektiert. Und das ist ja das, wovor der blinde Mensch am meisten Angst hat. Alle Navigationssysteme oder Hinderniserkennungsgeräte sind

ausgerichtet auf hervorstechende Hindernisse. Die Autos, die mit solchen Systemen ausgerüstet sind, fahren zwar nicht in eine Säule, aber eine Kante abwärts wird von diesen Systemen ignoriert. Es ist technisch derzeit noch

«Die blinden und sehbehinderten Menschen brauchen Orientierungspunkte.»

Zukunftsmusik, Geräte zu schaffen, die diese Kanten zuverlässig erkennen. Es gab früher einmal Ultraschallsensoren, mit denen man die Umgebung abscannen konnte – fast wie eine Fledermaus. Und es gibt heute den Laserstock, der sucht die Höhe ab und warnt davor, wenn Zweige von Bäumen oder die Markise eines Ladengeschäfts oder eines Boulevardcafés auf Kopfhöhe in den Trottoirbereich hineinreichen. Das funktioniert zwar, verlangt aber vom Stock-



Orientierungs- und Mobilitätslehrer Münch mit Schülerin:
«Es geht darum, Sicherheit zu gewinnen.»

benützer eine ganz exakte Handhabung. Das wollen sich viele blinde Menschen nicht zumuten.

Die IT-Technik hat den blinden und sehbehinderten Menschen also nicht sehr viel zu bieten.

Doch, doch. Wir benutzen auch Navigationsgeräte. Leider sind diese aber nicht sehr präzise oder geben verwirrende Anweisungen. Man kann sich nicht einfach zu hundert Prozent auf diese Geräte verlassen. Es braucht zusätzlich die eigene Einschätzung. Aller IT-Technik zum Trotz: Der Langstock ist nach wie vor ein gutes und sehr hilfreiches Instrument. Zudem macht er für die Umgebung sichtbar, dass sich hier ein blinder oder sehbehinderter Mensch bewegt. Der weisse Stock ist ja – was viele nicht wissen – ein offizielles Verkehrszeichen. Die

Anzeige

CURAVIVA.CH

LEBENSQUALITÄT – SPRECHEN SIE IN IHRER INSTITUTION EINE GEMEINSAME SPRACHE?

www.curaviva.ch/qualitaet

Verkehrsteilnehmer müssen den weissen Stock respektieren, überall, wo er am ausgestreckten Arm senkrecht herabhängend am Fahrbahnrand gezeigt wird, hat diese Person Vortritt, so wie an einem Fussgängerstreifen. Der weisse Stock ist also ein «zusammengerollter Fussgängerstreifen».

Funktioniert dieser Respekt?

Im Grossen und Ganzen schon. Wir arbeiten ja auch mit den Fahrlehrern zusammen, damit sie ihre Fahrschülerinnen und -schüler wissen lassen, wie wichtig es ist, dem weissen Stock Vortritt zu gewähren. Wenn ihn jemand als Verkehrszeichen missachtet, gibt es nicht einfach eine Ordnungsbusse, sondern eine Strafanzeige. Das kann den Einzelnen schnell gegen 1000 Franken kosten, Busse und Verfahrenskosten zusammenrechnet.

Sie machen mit blinden und sehbehinderten Menschen Mobilitätstraining, Orientierungs- und Mobilitätsschulung. Was lernen diese Menschen bei Ihnen?

Es ist eigentlich eine Wahrnehmungsschulung. Wie kann ich mich orientieren – akustisch und/oder mit dem Langstock? Es geht darum, Sicherheit zu gewinnen, weil man Signale und Informationen wahrnehmen und einordnen muss, sich die Umgebung, die andere Menschen mit den Augen wahrnehmen, mit allen weiteren Sinnen strukturieren und plastisch schaffen muss. Die blinden und sehbehinderten Menschen brauchen Orientierungspunkte. Wenn die Umgebung dauernd umgebaut wird, müssen sie sich immer neu zurechtfinden. Baumassnahmen, die für sehende Menschen möglicherweise Verbesserungen bringen – etwa, weil sie den Schleichverkehr eindämmen –, können für blinde Menschen eine Verschlechterung sein. Daran wird oft nicht gedacht.

Was wäre zu tun?

Am besten ist natürlich, wenn es in den Behörden Menschen gibt, die sensibel sind für das Thema, die ihre Planer anweisen, an die Rollstuhlfahrer, an die Menschen mit Rollator und eben auch an die sehbehinderten und blinden Menschen zu denken. Dazu zählen dann auch die immer mehr werdenden Menschen, die trotz einer Alterssehbehinderung rüstig unterwegs sein wollen.

Und wenn nicht? Es dünkt einen manchmal, die Blinden und Sehbehinderten hätten keine sehr starke Lobby.

Das ist natürlich auch eine Frage der Kapazitäten. Aber es hat tatsächlich auch damit zu tun, dass eine Sehbehinderung nicht oder nur wenig auffällt – im Vergleich etwa zum Rollstuhl. Und es ist vermeintlich leichter, sich in die Situation eines Rollstuhlfahrers hineinzusetzen als in die Mobilität eines Blinden.

Was könnte helfen, die Inklusion von sehbehinderten und blinden Menschen im Alltag zu verbessern?

Eine neue Art von Ampelanlagen zum Beispiel, wie ich sie aus Berlin kenne – mit akustischen Signalen, die nicht mehr derart penetrant sind wie bei den heutigen Anlagen, die nur ein akustisches Grünsignal senden. Diese zusätzlichen akustischen Signale helfen, den Ampelmast zu finden. Der Vorteil: Die Töne sind nicht störend und nerven nicht die ganze Umgebung. Aber da sind wir gerade daran und auf wirklich gutem Weg. Und dann wünsche ich mir, dass die Leute – gerade im Sommer, wenn man gerne draussen ist – die Boulevardcafés nicht einfach gegen das Trottoir hinaus vergrössern und so die Tische und Stühle zu gefährlichen Hindernissen für Blinde und Sehbehinderte machen. Überhaupt die Trottoirs: Sie sollten frei bleiben, sie sind vor allem keine Autoparkplätze. ●

«Rettet das Trottoir»

Eigentlich ist klar, wem das Trottoir gehört: dem Fussgänger und der Fussgängerin. So steht es im Gesetz. Allerdings: Es dürfen Ausnahmen gemacht werden. So will der Bundesrat – wie er jüngst publik gemacht hat – Kindern bis 12 Jahren das Velofahren auf dem Trottoir erlauben. Aus Sicherheitsgründen. Dagegen wehrt sich die Interessengemeinschaft «Fussverkehr Schweiz». Sie hat im letzten Jahr Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga eine Petition überreicht, mit der mehrere tausend Personen verlangen, dass Velos und «Spassfahrzeuge» wie E-Trottinets oder Rollbretter von den Trottoirs verbannt werden. «Velos gehören weg vom Trottoir, auf die Strasse. Die Bevölkerung hat sich bei der Volksabstimmung über die Velowege im September 2018 für gute Veloverbindungen ausgesprochen und nicht für schlechte Mischlösungen», sagt Thomas Schweizer, Geschäftsleiter von «Fussverkehr Schweiz». Die Bewilligungspraxis für neue Gefährte sei bisher sehr liberal erteilt worden – zulasten der Fussgänger. Damit müsse Schluss sein. «Von älteren Leuten hören wir, dass sie sich nicht mehr aus dem Haus trauen. Sie haben Angst,

überfahren zu werden – auf dem Trottoir. Man muss also eine Güterabwägung vornehmen: Lust an einem Spassfahrzeug versus Mobilität und sozialer Teilhabe von älteren oder behinderten Menschen. Der demografische Wandel wird diese Thematik vermehrt ins Bewusstsein rücken.»



Velofahrerinnen in der Fussgängerzone: Liberale Bewilligungspraxis zulasten der Fussgänger. Bild: Fussverkehr Schweiz