



Das Aufmerksamkeitsfeld im Strassenbelag wird nicht nur vom weissen Stock wegen des Materialwechsels ertastet. Betroffene mit geringer Sehkraft erkennen die hellere Markierung als Orientierungshilfe, in diesem Fall, dass links abgebogen werden muss.

Tag des weissen Stocks

Mit speziellem Leitsystem gefahrloser unterwegs

Sehbehinderte oder Blinde sind oft nur an ihrem weissen Stock oder der Begleitung eines speziell gekennzeichneten Hundes zu erkennen. Zielbewusst und flink bewegen sie sich trotz vieler Hindernisse durch den Alltag. Damit das funktioniert, hilft ihnen ein Leitsystem aus baulichen Elementen dabei, den richtigen Weg zu finden.

Von Claudia Bertoldi

Sehbeeinträchtigte und blinde Menschen benötigen im öffentlichen Raum sowie im öffentlichen Verkehr besondere Hilfen, die bereits bei der Planung zu berücksichtigen sind. Es sind eindeutige Zeichen und Strukturen am Boden, an Barrieren oder Handläufen, die einem Sehenden kaum auffallen und deshalb wenig Beachtung finden, einem Sehbeeinträchtigten aber helfen, sich in der Umwelt zu orientieren und bewegen zu können. Dies trifft dort zu, wo sie sich auskennen, aber im besonderen Masse in Situationen, wo ihnen die Umgebung fremd ist.

Die vorhandenen Strukturen und Signale sind aber selten ausreichend und auch nicht immer übersichtlich. Vor allem der Verkehr stellt eine enorme Herausforderung und ein hohes Gefährdungspotenzial für diese Menschen dar. Neben akustischen Signalen geben Bodenindikatoren und ihre Verlegung in Leitsystemen eine wichtige Orientierungshilfe.

Barrierefreie Lösungen dürfen kein Zufall sein. Sie sind nach Norm zu planen und müssen möglichst harmonisch ins Gesamtkonzept integriert werden. Darauf verweist der Schweizerischer Blindenbund

anlässlich des «Tages des weissen Stocks». Das bedeute konkret: Trottoir-Randabschlüsse, Belagswechsel, Wasserrinnen, Pfosten und andere bauliche Elemente, die den sehbehinderten und blinden Fussgängerinnen und Fussgängern zu Orientierungszwecken dienen, müssen bei der Planung eines öffentlichen Platzes, Gebäudes oder Verkehrsweges im Projekt vorgesehen werden. Ansonsten muss ein Leitliniensystem angebracht werden.

Diese eindeutigen, intuitiv erkennbaren und standardisierten Lösungen dienen letztendlich nicht allein den blinden und

sehbehinderten Menschen als Orientierung, sondern sie können Sehenden als Wegweiser behilflich sein und allgemein zu mehr Sicherheit beitragen. Die Philosophie des «Design for All» und die damit verbundene behindertengerechte Bauweise haben sich in den letzten Jahren international durchgesetzt. In der Schweiz legen die Normen SIA 500 «Hindernisfreie Bauten» und VSS SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» die Details fest.

«Die Akzeptanz einer hindernisfreien Bauweise ist in den letzten Jahren merklich gestiegen. Neben der Pflicht, die sich aus dem Behindertengleichstellungsgesetz ergibt, hat sich die Einsicht durchgesetzt, dass alle Menschen im Verlauf ihres Lebens von Einschränkungen betroffen sein können», erklärt Eva Schmidt, Geschäftsführerin der Schweizer Fachstelle für Hindernisfreie Architektur. Alle der Öffentlichkeit zugänglichen Neubauten müssen heute für Menschen mit Geh- oder Hörbehinderung hindernisfrei erstellt werden. In Abstimmung mit dem Behindertengleichstellungsgesetz und den kantonalen Baugesetzen erarbeitet die Fachstelle zahlreiche Grundlagen, Richtlinien und Normen für bauliche Massnahmen im öffentlichen Raum.

Nichts dem Zufall überlassen

Das Ziel ist, Funktionalität, Sicherheit und Ästhetik zu verbinden. Die Bodenindikatoren und ihre Verlegung im Rahmen von Leitsystemen im öffentlichen Raum sollen ebenso wie die anderen baulichen Ele-



Die helle Markierung auf dem Pfosten weist Betroffenen mit minimaler Sehkraft auf ein Hindernis hin, noch bevor sie es mit dem weissen Stock berühren.

mente möglichst harmonisch und dennoch gut sichtbar beziehungsweise tastbar sein. Vor allem in den Städten, im öffentlichen Verkehr sowie an und in öffentlichen Gebäuden sollten die gestalterischen Elemente inwischen Standard sein.

Denn die gestalterischen Orientierungselemente sind besonders wichtig. Trottoirkanten, Grünstreifen und Wasserrinnen sind bevorzugte Trenner im öffentlichen Raum. Menschen mit einer Sehbehinderung haben die Möglichkeit, taktile Informationen über den verlängerten Zeige-

finger – die Stockspitze ihres weissen Stocks – aufzunehmen und richtig zu interpretieren. Die Elemente der Wegführung müssen deshalb eindeutig erkenn- und ertastbar sein, sie müssen also bewusst in die Planung integriert werden.

Das Behindertengleichstellungsgesetz schreibt vor, dass bei Fragen der Verkehrstrennung oder Verkehrsmischung die Sicherheit von Menschen mit Behinderung als einer der sensibelsten Benutzergruppen im öffentlichen Verkehrsraum berücksichtigt werden muss. In Bereichen, wo Fussgängerinnen und Fussgänger auf einer Verkehrsfläche nicht vortrittsberechtigt sind, muss dementsprechend die Trennung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn taktil erkennbar sein.

In Fussgänger- oder Begegnungszonen erkennen Sehbehinderte den sicheren Aufenthalts- und Zirkulationsbereich zum Beispiel durch einen ertastbaren Absatz, der den Fahrbereich vom Fussgängerbereich trennt. Ebenso gut eignen sich Grünstreifen und hohe Randabschlüsse für die Abgrenzung verschiedener Verkehrsflächen. Ortskundige erkennen in der Regel auch die Funktion von Wasserrinnen als Orientierungselement.

Auch ein Belagswechsel und Belagsbänder können die Sehbeeinträchtigten oder Blinden mit der Kugel an der Spitze des weissen Stocks ertasten. Für Betroffene mit minimaler Sehkraft hilft zur Orientierung ebenso ein starker Kontrast, welcher beispielsweise mit hellen Betonelementen



Die hellere, erhobene Abgrenzung am Trottoir dient als Leitlinie, die mit dem weissen Stock abgefahren werden kann. Das gestreifte Aufmerksamkeitsfeld weist auf eine bevorstehende Gefahr hin.

oder Natursteinen gegenüber Asphaltflächen erreicht wird. Ebenso verbessert eine kontrastreiche Markierung von Hindernissen auf Fussgängerflächen, also von Treppenabstufungen oder Pfosten, deren Erkennbarkeit. Pflanzkübel oder Mülleimer können auch als Orientierungshilfe

dienen, dürfen aber nicht im Zirkulationsbereich stehen.

Für Sicherheit im ÖV

An den Bus- und Tramhaltestellen verhelten bauliche Elemente zur besseren Orientierung. Auch hier spielen die kontrastrei-

che Gestaltung und standardisierte Positionierung der Informationsträger eine wichtige Rolle. Die Orientierungshilfen müssen taktil und visuell gut erkennbar sein. So hilft dem Sehbehinderten eine Kennzeichnung der Einstiegsposition an der ersten Tür. Die Leitlinien und Aufmerksamkeitsfelder sind auf Trottoirs weiss, auf Fahrbahnen gelb. Hohe Haltekanten sind gefährlich und müssen markiert sein. Neben der sichtbaren Markierung benötigen die Betroffenen weitere Informationen, um sich orientieren zu können. Hier kommt die Informationsvermittlung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip zum Tragen: Neben visuellen müssen akustische oder taktile (mit Reliefsymbolen) Informationen geliefert werden.

Die Fahrt mit dem Zug bedeutet bereits für Sehende oft Stress und Suchen. Wie schaffen es Sehbeeinträchtigte und blinde Menschen, sicher und pünktlich ihren Zug zu erreichen? Sicher nehmen sie sich mehr Zeit, und auch hier helfen bauliche Elemente in den Bahnhöfen und auf den Perrons. Zur Gewährleistung der Sicherheit der Reisenden sind Markierungen wie Sicherheitslinien entlang der Gleise, Kennzeichnungen wie «Perronende» und Aufmerksamkeitsfelder «Betreten / Verlassen Perronbereich» taktil-visuell angebracht. Bauliche Elemente der Führungskette sind die Gestaltung der Rückseiten von Haus- und Aussenperrons. Die taktil-visuelle Wegführung wird auch ausserhalb des Perronbereichs im Bahnhof weitergeführt. Treppen und Stufen in Publikumsbereichen sind markiert.

Kontraste bevorzugt einsetzen

Starke Kontraste ermöglichen es, ein reduziertes Sehpotenzial optimal zu nutzen. Wo das schnelle Erfassen von baulichen Elementen, Markierungen und Signalisationen erforderlich ist, erhöhen visuelle Kontraste die Sicherheit, und das nicht nur für Sehbehinderte. Auch an Treppenabsätzen und Geländeabstufungen wird eine kontrastreiche Markierung in weiss oder gelb empfohlen. Es erhöht die Trittsicherheit für alle Nutzer. An Ampeln wird ebenfalls stark mit Kontrasten gearbeitet. Der gelbe Ampeldrucker und die taktil-visuelle Markierung erleichtern das Auffinden des Ampelmastes und des Anforderungsgerätes.

Grosse Glasflächen an Gebäuden sehen gut aus, bergen aber auch Gefahren, wenn sie sich im unmittelbaren Umfeld eines Fussgängerbereichs befinden. Sehbehinderte können sie nicht als Hindernis deuten. Um ein unerwünschtes Dagegenlaufen zu vermeiden, müssen zur Sicherheit in

rund 1,50 Meter Höhe über dem Boden mit nicht transparenten Markierungen versehen werden.

Mit den Händen sehen

Die Bezeichnung von Fahrstühlen, Räumen, Toiletten und Etagen sollte zusätzlich mit Reliefbeschriftung und/oder mit ertastbaren Piktogrammen versehen sein. Um längere Bezeichnungen und Textinformationen wie auf Informationstafeln und Reliefplänen zu lesen, ist Braille-Schrift geeignet. Werden Beschriftungen spezifisch als Orientierungshilfe für Menschen mit Sehbehinderung eingesetzt wie bei Gleisbezeichnungen am Handlauf oder für Raumnummern, ist es sinnvoll, diese taktil-visuellen Tafeln sowohl in Relief als auch in Braille-Schrift anzubringen.

Leitlinien, Aufmerksamkeitsfelder und andere Orientierungshilfen werden unterstützend eingesetzt. Sie sind dort zu finden, wo die Orientierung mit dem weissen Stock durch bauliche Elemente nicht gewährleistet ist oder wo sie aus funktionalen Gründen notwendig sind, um für zusätzliche Sicherheit im Verkehr zu sorgen. Das taktile, weisse Leitliniensystem ist an Haltestellen, Lichtsignalen oder zum Auffinden von Querungen unverzichtbar.

Nachbessern ist teuer

Werden die Massnahmen rechtzeitig in die Planung integriert, sind die Mehrkosten für die gestalterischen Orientierungshilfen meistens nicht hoch. Denn Elemente der Entwässerung, Randabschlüsse und Beläge sind auf Verkehrsflächen immer vorhanden. Werden diese taktil erfassbar gestaltet, geschickt angeordnet und wird zudem gleichzeitig die Anordnung von Bänken, Parkfeldern, Pfosten und Masten einbezogen, können diese baulichen Elemente die Wegführung sicherstellen. Doch nicht immer ist das Anbringen und Unterhalten von taktil-visuellen Markierungen für Sehbehinderte ein Muss, es kann an vielen Orten darauf verzichtet werden. Dabei gilt das Prinzip der Verhältnismässigkeit. In kleinen Gemeinden mit wenig Verkehr, wo sich die Leute noch kennen und gegenseitig helfen, kann auf eine aufwendige Markierung eventuell verzichtet werden.

Nutzung, Verkehrssicherheit und städtebauliche Gestaltung sollen eine Einheit bilden. In Zukunft sind die Planer mehr gefordert denn je. Eine gute Architektur soll allen Menschen dienen. Räumliche Qualität und Komfort bedeuten nicht zwangsläufig Abstriche bei der Ästhetik. ■

Weitere Informationen auf: www.blind.ch.



Der letzte Treppenabsatz ist sichtbar heller gekennzeichnet und gibt Auskunft zur letzten Stufe. In entgegengesetzter Richtung ist der gesteierte Belag ein Hinweis auf die Gefahrenquelle.

Internationaler Tag des weissen Stockes

Am 15. Oktober 2021 sind anlässlich des «Internationaler Tages des weissen Stockes» verschiedene Informations- und Standaktionen der Regionalgruppen des Schweizerischen Blindenbundes geplant:

- › **Zürich:** 14. Oktober 2020, 10 bis 16 Uhr, Europaallee, Sensibilisierungsaktion
- › **Winterthur:** 15. Oktober 2021, 10 bis 17 Uhr, Markthüsli beim Untertor bei der Zürcher Kantonalbank
- › **Thun:** 15. Okt. 2021, 13 bis 17 Uhr, Märktstand vor dem Manor
- › **Netstal:** 15. Okt. 2021, 15.30 bis 16.30 Uhr, Badistrasse-Sommerweg beim Schwimmbad-Parkplatz, Strassenüberquerungsaktion mit der Verkehrspolizei



Auch Wasserrinnen können mit dem weissen Stock ertastet werden und dienen als Orientierungshilfe.



Das Belagsband ermöglicht eine sichere und direkte Verbindung zwischen und an öffentlichen Orten wie beim Überqueren einer Brücke oder auf dem Weg zum Bahnhof.



Mit Hilfe der auf den Automaten angebrachten Reliefschrift können auch Sehbeeinträchtigte und blinde Menschen ihre Fahrkarten selber lösen.



Brailleschrift auf dem Handlauf zum Perron verhindert das Warten auf dem falschen Bahnsteig.