

Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität im Straßenverkehr

**DVR Schriftenreihe
Verkehrssicherheit**

24

Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität im Straßenverkehr

Inhalt

Vorwort

Manfred Wirsch Präsident Deutscher Verkehrssicherheitsrat S. 6

Menschen mit Behinderung sind die Experten und Expertinnen für eine bessere barrierefreie Mobilität

Dr. Stefan Hussy, Hauptgeschäftsführer Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) S. 8

Rechtliche Rahmenbedingungen der barrierefreien Mobilität

Prof. Dr. Dieter Müller, Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) in Rothenburg/Oberlausitz S. 10

Worauf kommt es bei der Gestaltung barrierefreier Verkehrsräume an?

Prof. Dr. Reinhilde Stöppler, Justus-Liebig-Universität Gießen S. 14

Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung von Straßenräumen

Dr. Markus Rebstock, Bundesfachstelle Barrierefreiheit, Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See S. 18

Mobilität für alle wird nur durch Barrierefreiheit in Bus und Bahn möglich

Alexander Kaas Elias, Dominik Fette, Verkehrsclub Deutschland (VCD) S. 26

„Barrierefreiheit geht uns alle an“

Interview mit Simone Katter, Sozialheld*innen S. 34

Hindernisse auf Gehwegen – nur ein Ärgernis?

Angelika Wohlgemuth, Christiane Möller, Gerald Fröde, Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (DBSV) S. 38

Sichere Verkehrsteilnahme für Menschen mit kognitiven Einschränkungen

Dr. Melanie Knaup, Justus-Liebig-Universität Gießen S. 44

Worauf kommt es an, um die Verkehrssicherheit für ältere Menschen zu verbessern?

Prof. Dr. Georg Rudinger, uzbonn, Gesellschaft für empirische Sozialforschung und Evaluation S. 49

Gute Sichtbeziehungen erhöhen die Verkehrssicherheit

Jörg Ortlepp, Unfallforschung der Versicherer (UDV)
GDV – Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. S. 55

Eine nationale Fußverkehrsstrategie ist gefragt – worauf kommt es beim sicheren Fußverkehr an?

Wolfgang Packmohr, FUSS e.V. S. 61

Kinder mit Bewegungseinschränkungen auf dem Weg zur Schule

Gerda Pamler, Deutscher Rollstuhl-Sportverband e.V. (DRS) S. 64

Das Mobilitätskonzept ENABLE: Inklusiv und nachhaltig mobil

Nadja Ullrich, Aktion Mensch S. 66

BAVC-Leistungen für Menschen mit Handicap

Katrin Sießl, BAVC-Bruderhilfe e.V.
Automobil- und Verkehrssicherheitsclub S. 70

(Auto-)Mobil trotz Behinderung

Frank Rösner, Andreas Zawatzky, Verband der Fahrzeugumrüster für mobilitätseingeschränkte Personen e.V. (VFMP) S. 72

Sicher mobil mit Rollstuhl und motorisiertem Krankenfahrstuhl

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) S. 76

Ausblick

Stefan Grieger, Hauptgeschäftsführer
Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) S. 77

Glossar S. 78



Liebe Leserin, lieber Leser,

für die meisten von uns ist ein selbstbestimmtes Leben selbstverständlich. Selbstbestimmung bedeutet auch, grundsätzlich ohne besondere Erschwernisse und ohne fremde Hilfe mobil sein zu können. Menschen mit Behinderung werden im Alltag jedoch häufig mit (infra-)strukturellen, physischen und kommunikativen Barrieren konfrontiert.

Mobilität heißt Beweglichkeit, Lebendigkeit, Wandel und Möglichkeit zur gemeinschaftlichen Partizipation und hat dadurch einen besonders hohen Stellenwert. Sie wird als Symbol unserer heutigen Zeit betrachtet: mobil sein, mobil kommunizieren, mobil arbeiten, mobil denken. Mobilität führt zur Erweiterung unseres Aktionsradius, eröffnet immer neue Wahlmöglichkeiten,

beispielsweise bei der Freizeitgestaltung, und dient der Aufnahme und Aufrechterhaltung von sozialen Kontakten.

Diese Möglichkeiten müssen für alle gleichermaßen gelten, auch für mobilitätsingeschränkte Personen. In Deutschland hat etwa jeder zehnte Mensch eine schwere Behinderung, fast ein Drittel der Betroffenen ist über 75 Jahre alt. Und mit dem demografischen Wandel wird der Anteil der Menschen mit Behinderung sowie körperlichen und kognitiven Einschränkungen weiter ansteigen. Beim Thema barrierefreie Mobilität muss es also nicht nur um eine sichere und komfortable Fortbewegung gehen, sondern auch um gesellschaftliche Teilhabe und die Möglichkeit, das Leben aktiv nach eigenem Willen zu gestalten.

Recht auf barrierefreie Mobilität

Zudem ist barrierefreie Mobilität keine freiwillige Willensbekundung, sondern ein Recht, das in vielen Gesetzen und Verordnungen verankert ist. Dazu zählen die Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen (UN-BRK), die Fahrgastrechteverordnung der EU, das Behindertengleichstellungsgesetz und das Personenbeförderungsgesetz. Letzteres schreibt die vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) seit dem 1. Januar 2022 vor. Vor dem Hintergrund der UN-BRK, die 2009 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet wurde, kommt der barrierefreien Mobilität eine besondere Schlüsselrolle zu. Das Ziel der Konvention stellt die selbstbestimmte und gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens dar.

In diesem Zusammenhang rücken nicht nur das Recht auf Bildung und inklusive Schule, sondern auch die Lebensbereiche Arbeit, Wohnen und Freizeit von Kindern, Jugendlichen und erwachsenen Menschen mit Behinderung in den Fokus. Ziel ist zum Beispiel, Menschen mit Behinderung und mobilitätseingeschränkten Personen einen gleichberechtigten Zugang zu Arbeits-, Kultur- und Freizeitangeboten bereitzustellen. Im Bestreben, Partizipation, Selbstbestimmung, Wahlmöglichkeiten und Inklusion für jeden Menschen zu erreichen, muss Mobilität als fundamentale Voraussetzung ermöglicht werden.

Barrierefreie Strukturen schaffen

Dabei stehen zwei Aspekte im Vordergrund: Zum einen geht es aus verkehrstechnischer Perspektive darum, Strukturen zu verändern, um den Straßenverkehr barrierefreier und kommunikationsfreundlicher zu gestalten. Wer heute ein barrierefreies Mobilitätsangebot plant und aufbaut, spart in Zukunft

Kosten für den deutlich teureren Umbau. Die Digitalisierung erleichtert zudem die Umstellung auf inklusive Mobilität und deren Angebote. Smartphone-Apps können möglichst barrierefreie Routen durch den öffentlichen Raum aufzeigen. Zum anderen geht es aus mobilitätspädagogischer Perspektive darum, Menschen durch eine adäquate Mobilitätsbildung umfassend auf die sichere Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten.

Hinzu kommt, dass barrierefreie Mobilitätsangebote auch Vorteile für Menschen ohne Behinderung bieten, die zum Beispiel durch eine Operation oder eine Verletzung vorübergehend eingeschränkt sind. Oder die schlichtweg mit Rollator, Gepäck oder Kinderwagen unterwegs sind. Wir alle können sehr schnell vorübergehend oder dauerhaft mobilitätsbehindert werden.

Ziel muss also sein, mobilitätseinschränkende Barrieren, die für Menschen mit Behinderung oftmals unüberwindbare Hürden darstellen, abzubauen. Die Lebensqualität aller steigt mit einem inklusiven und barrierefreien Mobilitätsangebot deutlich, weil dieses auf Komfort, Sicherheit und leichten Zugang setzt. Viele Menschen wünschen sich zum Beispiel ein lückenloses, übersichtliches, günstiges und großzügig aufgebautes ÖPNV-Netz. Zudem fördert die Begegnung im öffentlichen Raum und Verkehr die gegenseitige Rücksichtnahme. Eine inklusive Gesellschaft ist eine hilfsbereitere und offenere Gesellschaft.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen interessante Erkenntnisse und neue Einsichten bei der Lektüre dieser Ausgabe der DVR Schriftenreihe Verkehrssicherheit.

Ihr
Manfred Wirsch
Präsident Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Menschen mit Behinderung sind die Experten und Expertinnen für eine bessere barrierefreie Mobilität

Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und ihr Spitzenverband, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), setzen sich für die Vision Zero ein – die Vision einer Welt ohne Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen. Viele Verkehrsteilnehmende sind bei einer versicherten Tätigkeit unterwegs: als Berufskraftfahrende oder Pendelnde auf dem Weg zur Arbeit, zur Kindertagesstätte, Schule oder Hochschule. Auf diesen Wegen sind sie über die gesetzliche Unfallversicherung abgesichert. Unfallprävention im Straßenverkehr hat für uns eine hohe Bedeutung, denn Verkehrsunfälle haben häufig besonders schwere Folgen und verursachen viel menschliches Leid. 2022 war der Anteil der Straßenverkehrsunfälle an den Unfällen mit Todesfolge (49,3 Prozent) gegenüber dem Anteil an den meldepflichtigen Unfällen (13,6 Prozent) fast viermal so hoch.

Kommt es zu einem Unfall, hat die gesetzliche Unfallversicherung die Aufgabe, die Gesundheit der Versicherten möglichst vollständig wieder herzustellen durch eine Rehabilitation „mit allen geeigneten Mitteln“. Ziel ist es, möglichst die Rückkehr an den bisherigen Arbeitsplatz zu ermöglichen und die soziale Teilhabe zu stärken. Der individuellen Mobilität kommt dabei ein wesentlicher Stellenwert zu.

Präventiv arbeiten wir zum Thema Verkehrssicherheit bereits langfristig und eng mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) zusammen und beteiligen uns auch an der aktuellen Partner-Kampagne #mehrAchtung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und des DVR. Insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmende wie Menschen mit Behinderung, ältere Menschen und Kinder sind auf unsere Achtsamkeit angewiesen. Und auch alle, die keine Knautschzone haben, also Fußgänger und Fußgängerinnen, Radfahrende oder Scooter-Fans.

Das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-BRK), 2009 von Deutschland ratifiziert, legt die Rechte dieser Bürgerinnen und Bürger verbindlich fest. Der Artikel 20 der UN-BRK zielt darauf, die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen mit größtmöglicher Unabhängigkeit im Sinne von Selbstbestimmung sicherzustellen und verpflichtet die Vertragsstaaten zu wirksamen Maßnahmen. Die Umsetzung jedoch, das merken wir leider alle im Alltag, lässt immer noch und immer wieder zu wünschen übrig. Manchmal sind beispielsweise keine Aufzüge, Rolltreppen oder Rollstuhlrampen vorhanden oder sie sind nicht gut geeignet und häufig auch defekt. Die aktuellen TV-Spots



der Aktion Mensch #OrteFürAlle machen klar: Menschen haben keine Behinderung. Orte schon. Aber auch Menschen können andere Menschen behindern, zum Beispiel, wenn sie unbedacht oder dreist Behindertenparkplätze in Beschlag nehmen. So stoßen Menschen mit Einschränkungen häufig auf große Probleme im Straßenverkehr und ÖPNV.

Eines der zentralen Prinzipien der UN-BRK ist die Partizipation von Menschen mit Behinderung. Die gesetzliche Unfallversicherung hat sich bereits im Jahr 2011 in diesem Sinne verpflichtet: „Die Partizipation von Menschen mit Beeinträchtigungen als Experten in eigener Sache, die bereits in einem frühen Stadium von Entscheidungen der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung eingebunden werden, muss einen besonderen Stellenwert erhalten.“

In der Vergangenheit legten fast ausschließlich Menschen ohne Behinderung fest, wie Menschen mit Behinderung beteiligt werden sollten. Dieses Denken hat sich glücklicherweise gewandelt. Menschen ohne Behinderung und Menschen mit Behinderung finden heute gemeinsam bessere Lösungen. Die Behindertenbewegung hat dies mit dem Slogan „Nichts über uns ohne uns“ auf den Punkt gebracht. Menschen mit Behinderung

wissen genau, wie es sich lebt mit Barrieren und was sie brauchen, um nicht weiter behindert zu werden. Sie optimieren deshalb Verfahren und Ergebnisse. Und das ist – nicht nur im Straßenverkehr – ein großer Gewinn für uns alle!

Wir appellieren daher an Entscheidungstragende in der Politik und an Verantwortliche für die Verkehrsplanung und -gestaltung, die Expertise der Betroffenen umfassend und frühzeitig einzubeziehen. Das ist die Voraussetzung dafür, dass Mobilität für alle sicher funktioniert. Für eine sehbehinderte Fußgängerin ebenso wie für einen autofahrenden Rollstuhlfahrer oder ein gehörloses Kind. Alle Verkehrsteilnehmenden sind aufgefordert, ihren persönlichen Beitrag für ein rücksichtsvolles Miteinander zu leisten. Denn jede und jeder Einzelne zählt und kann helfen, Unfälle zu vermeiden.

In diesem Sinne wünsche ich allen Leserinnen und Lesern einen jederzeit guten und sicheren Weg!

Ihr
Dr. Stefan Hussy
Hauptgeschäftsführer der Deutschen
Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV)

Rechtliche Rahmenbedingungen der barrierefreien Mobilität

Prof. Dr. Dieter Müller,
Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) in Rothenburg/Oberlausitz

Einleitung und Begriffsbestimmung

Barrierefreiheit im Straßenverkehr beginnt mit der Planung von Verkehrsräumen und endet mit einem planerisch und straßenbau-technisch perfekt umgesetzten Vorhaben, das keine Gruppe von Verkehrsteilnehmenden benachteiligt. Die planerische Barrierefreiheit ist verankert in diversen technischen Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), die sich als Vereinigung von Fachleuten auf gemeinsam vereinbarte Eckpunkte für die Anlage von Straßen, Radwegen, Fußgängerüberwegen etc. geeinigt hat.

Bereits an dieser Stelle ist zu konstatieren, dass bei der Planung der vorhandenen Verkehrsräume an Barrierefreiheit und Mobilität für alle Menschen nicht überall auch an die schwächeren Verkehrsteilnehmenden und diejenigen mit Behinderung gedacht worden ist. Dabei handelt es sich bei diesem Thema um puren Grundrechtsschutz, denn nach Artikel 3 des Grundgesetzes darf niemand ohne Rechtsgrundlage benachteiligt werden und absolut nicht wegen seiner Behinderung. Gerade das ist aber auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen immer noch viel zu oft der Fall.

Barrierefreiheit ist aber noch viel mehr. Sie bedeutet auch, dass die goldene Regel des § 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), also die gegenseitige Rücksichtnahme, gerade die schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie Kinder, Hilfsbedürftige und ältere Menschen in den Mittelpunkt stellt und nicht am Rand verharren lässt. Rücksichtnahme aber bedeutet auch eine defensive Verkehrsteilnahme, welche die Fehler der anderen Verkehrsteilnehmenden, die sich im Straßenverkehr noch nicht oder überhaupt nicht auskennen, in das eigene Verhalten einkalkuliert. Eine zu verengte Sichtweise auf den Begriff der Barrierefreiheit verstellt den Blick auf kreative und umfassende Lösungen.

Ein Blick in die Verkehrsrealität

Nachteile entstehen, wenn Wege so geplant und gestaltet worden sind oder immer noch so gestaltet oder beibehalten werden, dass die Bedürfnisse von älteren und hilfsbedürftigen Menschen wie zum Beispiel seh- oder gehbehinderten Verkehrsteilnehmenden und natürlich auch Personen, die mit dem Kinderwagen oder mit Gepäck unterwegs sind, im Planungsprozess nicht angemessen berücksichtigt wurden. Es gibt noch viel zu viele oft unüberwindbare Stufen, und zwar nicht nur im übertragenen Sinne.

Seit 2014 gilt allerdings die DIN-Norm 18040-3, die als technische Norm für die öffentlichen Verkehrswege und Freiräume dienen soll. Diese Norm soll die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes praktisch umsetzen und zielt darauf ab, allen Menschen, die sich im Verkehrsraum bewegen wollen, einen gleichberechtigten Zugang zu allen öffentlichen Bereichen zu ermöglichen. Dabei sollen die unterschiedlichen persönlichen Voraussetzungen der Menschen keine Rolle mehr spielen, was allerdings auch heutzutage vielerorts nicht viel mehr als eine Wunschvorstellung ist.

Auch ein Arbeitsausschuss der FGSV beschäftigt sich aktuell intensiv mit dem Forschungsprojekt einer „Ex-post-Evaluierung gesetzlicher Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr“, also einer Betrachtung darüber, ob für die Barrierefreiheit ergriffene Maßnahmen auch erfolgreich umgesetzt werden konnten. Man darf auf diese Ergebnisse sehr gespannt sein und wünscht sich eine Beteiligung oder wenigstens eine Befragung von Expertinnen und Experten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), der Deutschen Verkehrswacht (DVW), von FUSS e.V., des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) etc.

Doch es geht nicht nur um die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung.

Welche weiteren Regelungen sind hilfreich?

Die StVO benennt lediglich in einer Vorschrift ausdrücklich die prinzipiell im Straßenverkehr benachteiligten Gruppen, wenn § 3 StVO in seinem Absatz 2a regelt: „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung

dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“

Der Stärkere muss sein Verkehrsverhalten also überall bei seiner Geschwindigkeitswahl nach den Bedürfnissen der Schwächeren ausrichten. Die Realität sieht leider oft anders aus und die immer noch gültigen Verkehrsziele der gegenseitigen Rücksichtnahme und der ständigen Vorsicht aus § 1 Absatz 1 StVO geraten mehr oder weniger deutlich in den Hintergrund. Warum? Unter anderem deshalb, weil der ursprünglich als soziales System gedachte öffentliche Straßenverkehr in seinen prinzipiell gut gedachten Regeln viel zu selten proaktiv, also bevor Gefahrensituationen entstehen, überwacht wird. Und wir wissen alle, dass erst die konsequente Überwachung und Ahndung von Verstößen zu allgemeiner Regelakzeptanz führen.

Auch die zahlreichen Regelungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsbehörden aus § 45 StVO bedürfen eines Überdenkens in Richtung einer Steigerung der Barrierefreiheit. Am besten wäre tatsächlich eine Verankerung dieses Prinzips im Straßenverkehrsgesetz (StVG), damit auch durch den Gesetzgeber der Verordnungsgeber und mit ihm alle aus dem StVG abzuleitenden Verordnungen diesem Gedanken verpflichtet werden.



Barrierefreiheit ist gesetzlich verankert.



Auch im Straßenverkehr ist die Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Der Straßenverkehr als soziales System

Ob der Straßenverkehr als soziales System, das ausdrücklich auch schwächere und hilfsbedürftige Verkehrsteilnehmende angemessen berücksichtigt, tatsächlich gelebt wird, können alle Leserinnen und Leser selbst einmal beobachten, wenn sie sich zum Beispiel verkehrsberuhigte Bereiche in ihrem Wohnumfeld anschauen, sofern diese überhaupt von den Kommunen nicht nur in einer Alibifunktion eingerichtet worden sind. Denn gerade diese mittels Zeichen 325.1 und 325.2 (Volksmund: „Spielstraße“) beschilderten Bereiche sind neben der Verkehrsbedeutung als kommunikative Bereiche erdacht, geplant und eingerichtet worden. Die Geschwindigkeit der Fahrzeugführenden ist genau aus diesem Grund auf Schrittgeschwindigkeit, also die niedrigste mögliche Fahrgeschwindigkeit (jetzt: maximal zehn km/h), gesetzgeberisch herunterreguliert worden, und zwar auch für Radfahrende. Spielende Kinder auf der Straße und der Gebrauch der Straße als Kommunikationsfläche sollen in diesen Bereichen die Regel und nicht die Ausnahme sein. Zu diesen besonderen Zwecken soll auch die „Straßenmöblierung“ beitragen, die mit Bäumen, Pflanzen und anderen Gestaltungselementen die sozialen Funktionen in den Vordergrund stellen und insbesondere den Kraftfahrzeugverkehr unter diese Zwecke unterordnen soll.

Ein lebenswerter Verkehrsraum ist das Ziel einer solchen Städteplanung, die in der Realität aber nur sehr punktuell von wenigen Kommunen umgesetzt wird.

Was ist zu tun?

Es hilft übrigens der angestrebten Barrierefreiheit in diesem sozial verstandenen Sinne nichts, die vorhandenen Straßenverkehrsräume in ihrer historisch für den Kraftfahrzeugverkehr vorgesehenen Gestaltung als quasi unabänderlich hinzunehmen. Wer echte Barrierefreiheit fordert und umsetzen will, muss Geld in die Hand nehmen, um vorhandene Nachteile auszugleichen, sprich: neu zu planen und tatsächlich barrierefrei umzubauen. Schwächere Verkehrsteilnehmende können dabei auf verschiedene kreative Weise geschützt werden, aber diese Planungen und deren Umsetzungen beginnen eben im Kopf und müssen tatkräftige Hände erreichen können. Glücklicherweise gibt es bereits zahlreiche positive Beispiele in einigen Kommunen, an denen man sich orientieren könnte, wenn man denn wollte.

Eine Recherche zu dem Begriff „Barrierefreiheit“ auf der Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ergab 72 Treffer. Immerhin war bei den Inhalten ein deutlicher Schwerpunkt für den ÖPNV (zwölf Treffer) sowie den Schienenverkehr (19 Treffer) zu erkennen

und zwei Treffer widmeten sich den Notwendigkeiten, Blinde und Sehbehinderte im Verkehrsraum besonders zu schützen. Das macht Hoffnung, lässt aber auch Luft nach oben. Diese Lücken können bekanntlich gut gefüllt werden, wenn man die in der Regel ehrenamtlich arbeitenden Vertreterinnen und Vertreter der Lobbygruppen derjenigen Verkehrsteilnehmenden zu Wort kommen lässt, deren Sicherheitsinteressen besonders geschützt werden müssen. Öffentliche Anhörungen, Bürgerbeteiligungen und gemeinsame Vor-Ort-Begehungen prekärer Verkehrsbereiche könnten da ein sinnvoller Ansatz sein.

Aber auch die Polizei und die Kommunen müssen im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags der Verkehrsüberwachung der gelebten Barrierefreiheit zu ihrem Recht verhelfen. Leider sind die Handlungspflichten aus § 3 Absatz 2a StVO erst dann mit einem Bußgeld bewehrt, wenn es bereits zu einer Gefährdung einer Person aus den drei Risikogruppen gekommen ist. Das ist in höchstem Maße kontraproduktiv und schützt niemanden wirklich vorbeugend. Hier ist der Ordnungsgeber gefordert, Klarheit zu schaffen, sodass in einem nächsten Schritt auch diese Verhaltensverstöße sanktioniert werden können, damit die Vorschriften zukünftig über den Lerneffekt durch ein spürbares Bußgeld und einen Punkt im Flensburger „Sündenregister“ von den Fahrzeugführenden eingehalten werden.

Eine Aufgabe für uns alle

Der Prozess der Steigerung der Barrierefreiheit bedarf aber auch einer verstetigten Verankerung in den Köpfen der Verkehrsteilnehmenden. Hier ist der Staat mit all seinen Gliederungen in Bund, Ländern und Kommunen in der Pflicht, dem richtigen Konzept zur tatsächlichen Geltung zu verhelfen. Es beginnt mit dem Verkehrsunterricht in den Schulen aller Gliederungen und endet mit

dem Verkehrsunterricht gem. § 48 StVO für diejenigen, die sich nicht an die Regelungen gehalten haben.

Auch die Nichtregierungsorganisationen wie DVR, DVW, Automobilclubs und andere Verbände, die sich der Sicherheit im Straßenverkehr und nicht nur ihren Lobbyinteressen verschrieben haben, stehen in der Pflicht, gemeinsam an diesem Projekt zu arbeiten. Gemeinsam bedeutet aber dann auch die aktive Teilnahme an einer konzertierten Aktion „Verkehrssicherheit durch Barrierefreiheit“ und die Bereitstellung der dafür erforderlichen personellen und sachlichen Ressourcen.

Last but not least zählen zu den verantwortlichen Personen auch die Verkehrspolitikerrinnen und -politiker in allen Parlamenten, vom Stadtrat über den Kreistag bis zu den Landtagen und dem Bundestag. Sie müssen eine gemeinsame Stimme für den Abbau der Barrieren im Verkehrsraum und in den Köpfen finden, um wirksame Konzepte zu entwickeln, die auch tatsächlich eine Chance auf eine Umsetzung besitzen. Die politischen Akteurinnen und Akteure müssen ihre Verwaltungsbehörden in den Stand versetzen, ihre Pläne auch tatsächlich umsetzen zu können und ihre Aufgabe ist es auch, die konkrete Umsetzung zu kontrollieren und bei Defiziten einzufordern.

Das darf letztendlich nicht an den Haushaltsmitteln scheitern, denn schließlich geht es bei der Barrierefreiheit immer auch um den Schutz von Menschenleben und dafür darf kein Preis zu hoch sein.

Barrierefreiheit ist mehr als nur ein städtebauliches Konstrukt. Es ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und eine Gesellschaft, die diese Aufgabe nicht bewältigen kann, wird schwerlich ihrer Verantwortung gerecht werden können, seine schwächsten Mitbürgerinnen und Mitbürger effizient vor Gefahren zu schützen.

Worauf kommt es bei der Gestaltung barrierefreier Verkehrsräume an?

Prof. Dr. Reinhilde Stöppler,
Institut für Förderpädagogik und Inklusive Bildung
Justus-Liebig-Universität Gießen

Alle wollen stets irgendwohin, jeder Mensch will mobil sein. Mobilität hat ein sehr großes Potenzial zur Inklusion; durch sie wird der Zugang zu gesellschaftlich wichtigen Lebensbereichen wie Wohnen, Arbeit, Freizeit, Sport, sozialen Kontakten ermöglicht.¹ Voraussetzung dafür ist eine barrierefreie Gestaltung des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), damit alle, auch Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, teilhaben können.

UN-Behindertenrechtskonvention

Im Jahre 2009 trat die vielzitierte UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) in Deutschland in Kraft. Sie impliziert das Ziel der gleichberechtigten Teilhabe und Inklusion von Menschen mit Behinderungen an allen gesellschaftlichen Bereichen und geht explizit mit zwei Artikeln auf Mobilität ein. So fordert Artikel 9 „Zugänglichkeit“ zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Informationen und Kommunikation, einschließlich der dazugehörigen Technologien und -systeme etc. Artikel 20 fordert alle Maßnahmen zur „Persönlichen Mobilität“, dazu gehören Mobilitätshilfen und -schulungen.² Ein wichtiges Ziel liegt in der Förderung des „Universal Designs“, „...ein Design von

Produkten, Umfeldern, Programmen und Dienstleistungen in der Weise, dass sie von allen Menschen möglichst weitgehend ohne eine Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können“.³ Sieben Prinzipien wurden abgeleitet:

1. Gleichberechtigte Nutzung
2. Flexibilität im Gebrauch
3. Einfache, intuitive Nutzung
4. Zwei-Kanal-Prinzip
5. Fehlertoleranz
6. Belastungsarme Nutzung
7. Erreichbarkeit und Zugänglichkeit⁴

Aktuell, ca. 14 Jahre danach, ist die in der UN-BRK geforderte Barrierefreiheit immer noch nicht flächendeckend vorhanden. Es besteht weiterhin ein großer Handlungsbedarf beim Abbau von Barrieren, zum Beispiel bei der öffentlichen Infrastruktur und der Mobilität, insbesondere im ÖPNV.⁵

Barrieren und Barrierefreiheit

Der Begriff der Barrierefreiheit wird laut § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes folgendermaßen definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensreize, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwerung und grundsätzlich zugänglich und nutzbar sind“. ⁶ Kann eine umfassende bauliche Barrierefreiheit infrastrukturell nicht gewährleistet werden, sollen durch digitalisierte Techniken diese ausgemacht und gemieden werden können.

Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen

Der Straßenverkehr und der ÖPNV müssen also so gestaltet werden, dass auch mobilitätsbehinderte Menschen teilhaben können. Bei diesem Thema denkt man vor allem an rollstuhlgerechte Zugänge; allerdings gibt es viele Bedürfnisgruppen, die oftmals in diese vier eingeteilt werden:

- ▶ **Bewegen** (Menschen mit motorischen Beeinträchtigungen)
- ▶ **Sehen** (Menschen mit Sehbeeinträchtigungen bis zur Blindheit)
- ▶ **Hören** (Menschen mit Hörbeeinträchtigungen bis zur Gehörlosigkeit)
- ▶ **Verstehen/Orientieren** (Menschen mit Beeinträchtigungen der kognitiven Fähigkeiten)⁷

Der Straßenverkehr und der ÖPNV müssen aber auch für andere schwächere Personengruppen barrierefreier gestaltet werden.

Dazu gehören zum Beispiel:

- ▶ Kinder,
- ▶ ältere Menschen,
- ▶ Menschen mit Gepäck und
- ▶ Menschen mit vorübergehenden Verletzungen etc.

Maßnahmen der Barrierefreiheit

Grundlegend für alle Maßnahmen zur Barrierefreiheit sind diese drei Regeln:

1. „Räder-Füße-Regel“: Alle Wege sollten für rollstuhlfahrende und für zu Fuß gehende Menschen erreichbar und nutzbar sein.
2. „Zwei-Kanal-“ oder „Mehr-Kanal-Regel“: Alle Informationen sollten für mindestens zwei Sinne angeboten werden.
3. „KISS-Regel“: Informationen sollten nach der Regel „Keep it short and simple“, d.h. einfach und verständlich gestaltet sein.⁸

Insbesondere im ÖPNV gibt es viele Mobilitätsbarrieren, die Menschen aus den o.a. Gruppen die Teilnahme und Teilhabe erschweren bzw. sogar verhindern.

Zu den Maßnahmen, die den ÖPNV barrierefreier gestalten würden, gehören zum Beispiel:

- ▶ stufen-, schwellen- und spaltenloser sowie neigungsarmer Zugang für alle Fahrgäste,
- ▶ Einsatz von Niederflurfahrzeugen,
- ▶ leicht erkennbare Piktogramme am barrierefreien Fahrzeugeingang und
- ▶ kontrastreiche optische Fahrzielinformationen.⁹

Einbezug von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen

Bei der Gestaltung barrierefreier Verkehrsräume ist unbedingt darauf zu achten, Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen einzubeziehen. Sie sollten unbedingt als Expertinnen und Experten in eigener Sache beteiligt werden, zum Beispiel bei der Erfassung von Barrieren und der Planung von Optionen, die jeweiligen Verkehrsräume barrierefreier bzw. -ärmer zu machen.¹⁰

Zusammenfassung

Worauf kommt es bei der Gestaltung barrierefreier Verkehrsräume an? Diese Frage lässt sich zusammenfassend folgendermaßen beantworten: Es kommt darauf an, Verkehrsräume so zu gestalten, dass Menschen mit den verschiedensten Mobilitätsbeeinträchtigungen größtmöglich barrierefrei am Straßenverkehr und am ÖPNV teilnehmen können. Ziel ist gemäß der UN-Behindertenrechtskonvention eine gleichberechtigte Teilhabe von allen Menschen an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens. Voraussetzung dafür stellen Mobilität und Barrierefreiheit dar.

Umfrage der „Aktion Mensch“

Die alltäglichen Einschränkungen in der Mobilität von Menschen mit Behinderung belegen die Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage der „Aktion Mensch“ aus dem Jahr 2022: Jeweils 26 Prozent der Befragten mit Beeinträchtigung gaben an, häufig auf nicht barrierefreie Bahnhöfe oder Haltestellen sowie öffentliche Verkehrsmittel zu stoßen.

Fast ein Drittel der befragten Menschen mit Beeinträchtigung fühlt sich im Alltag häufiger durch zu kurze Fußgänger- und Ampelschaltungen eingeschränkt. Personen mit einer körperlichen Beeinträchtigung sind mit 40 Prozent besonders häufig davon betroffen. Im Vergleich dazu sind es bei Menschen ohne Beeinträchtigung nur 17 Prozent.

Mehr als die Hälfte (54 Prozent) der befragten Menschen ohne Beeinträchtigung erledigt alltägliche Wege, wie zum Beispiel Arztbesuche oder Behördengänge, in bis zu 20 Minuten. Bei den Befragten mit starker Beeinträchtigung schafft es hingegen nur ein Drittel (34 Prozent) in dieser Zeit. Fast zehn Prozent, die sich im Alltag stark beeinträchtigt fühlen, benötigen für solche Wege sogar länger als eine Stunde.

Mehr als ein Drittel der Menschen mit Beeinträchtigung traut es sich nicht zu, selbstständig unterwegs zu sein und zu reisen (34 Prozent). Unter denjenigen mit einer sichtbaren Beeinträchtigung ist dieses fehlende Vertrauen mit 57 Prozent besonders ausgeprägt. Fast ein Drittel der Befragten mit Beeinträchtigung fühlt sich unterwegs unsicher und alleingelassen. Bei Menschen mit einer starken Beeinträchtigung sind es sogar 40 Prozent.



Menschen mit den verschiedensten Mobilitätseinschränkungen müssen bestmöglich am Straßenverkehr teilnehmen können.

Quellen:

- 1 Stöppler, R. (2018). Inklusiv mobil. Mobilitätsförderung bei Menschen mit geistiger Behinderung. Dortmund: Modernes Lernen.
- 2 Stöppler, R. (2015). Menschen mit (Mobilitäts-) Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Schriftenreihe Verkehrssicherheit, (18), Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, S. 10.
- 3 Bundesministerium für Justiz (Hg.) (2008). Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13.12.2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13.12.2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2008 Teil II Nr. 35, ausgegeben zu Bonn am 31.12.2008. Online unter: <http://www.un.org/Depts/german/uebereinkommen/ar61106-dbgbl.pdf>, zuletzt abgerufen am 15.08.2023.
- 4 Mygo, S. (2012). Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr. Eine Voraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe. Saarbrücken: AV.
- 5 Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2021). BMAS – Dritter Teilhabebericht der Bundesregierung über die Lebenslagen von Menschen mit Beeinträchtigungen.
- 6 <https://www.gesetze-im-internet.de/bgg/BJNR146800002.html>, zuletzt abgerufen am 14.08.2023.
- 7 Stöppler, R. (2022). Menschen mit Behinderungen, in: VOD (Hg.), 1. Verkehrsunfälle und Unfallopfer, S. 86-87.
- 8 Stöppler, R. (2015), a.a.O., S. 63.
- 9 Stöppler, R. (2015), a.a.O., S. 69-71.
- 10 Stöppler, R. (2018), a.a.O., S. 147.

Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung von Straßenräumen

Dr. Markus Rebstock,

Bundesfachstelle Barrierefreiheit, Referent für Bauen, Öffentlicher Raum und Mobilität,
Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See

Barrierefrei auffindbare, zugängliche und nutzbare öffentliche Verkehrsanlagen sind eine zentrale Bedingung, um den vollen Zugang für Menschen mit Behinderungen zur physischen, sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Umwelt im Sinne der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK¹) zu gewährleisten. Barrierefreie Mobilität ist dabei Voraussetzung, um überhaupt alle Menschenrechte und Grundfreiheiten genießen zu können, denn wenn eine Person zum Beispiel eine Örtlichkeit gar nicht erreichen kann, kann diese Person auch nicht gesellschaftlich teilhaben.

Damit Barrierefreiheit in der Praxis für die Verkehrsteilnehmenden auch funktioniert, bedarf es allerdings „auf der einen Seite Aufmerksamkeit bis ins Entwurfsdetail hinein und auf der anderen Seite in besonderem Maße eines in sich schlüssigen Konzeptes aufbauend auf Durchgängigkeit, Sicherheit und Begreifbarkeit auch für Menschen mit Behinderungen.“² Im Folgenden wird skizziert, welche Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung von Straßenräumen zu berücksichtigen sind, um dies zu gewährleisten (siehe Abschnitt 2). Da eine detaillierte Darstellung aller Anforderungen den Umfang dieses Formates allerdings bei Weitem übersteigen würde, werden zunächst die zentralen Normen und Regelwerke aufgeführt, die für eine barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen relevant sind bzw. sein können (siehe Abschnitt 1).

1 Zentrale Normen und Regelwerke für barrierefreie Verkehrsanlagen

Allen einschlägigen Gesetzen zur Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum³ ist gemein, dass diese keine Vorgaben beinhalten, wie der unbestimmte Rechtsbegriff⁴ der Barrierefreiheit konkret erreicht werden soll. Dementsprechend wurden zu dessen Präzisierung folgende deutschlandweit gültige Regelwerke erstellt⁵:

- ▶ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA⁶) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV)

Im Jahr 2011 hat der FGSV-Arbeitskreis 2.14.2 Barrierefreie Verkehrsanlagen die H BVA als zentrales Regelwerk herausgegeben. Die H BVA behandeln hierbei neben dem Entwurf auch den Prozess zur Planung barrierefreier Verkehrsanlagen. Die H BVA werden derzeit zu Empfehlungen für barrierefreie Verkehrsanlagen weiterentwickelt.

- ▶ DIN 18040 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, herausgegeben vom Deutschen Institut für Normung e.V. (DIN) – Normenausschuss Bauwesen (NABau):
 - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude 2010⁷

- Teil 2: Wohnungen 2011⁸
- Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum 2014⁹

Aktuell wird die DIN 18040er-Reihe fortgeschrieben und liegt als Entwurf¹⁰ vor.

- ▶ Ergänzend zur DIN 18040-1 ist für Aufzugsanlagen zudem die Berücksichtigung der vom DIN-Normenausschuss Maschinenbau (NAM) herausgegebenen DIN EN 81-70 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Besondere Anwendungen für Personen und Lastenaufzüge – Teil 70: Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen¹¹ erforderlich.
- ▶ Daneben hat der DIN-Normenausschuss Medizin (NAMed) verschiedene Begleitnormen veröffentlicht, welche die DIN 18040er-Reihe in einzelnen Punkten ergänzen bzw. präzisieren. Zu nennen sind beispielsweise:

- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung¹²
- DIN 32981 Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen¹³
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum¹⁴
- DIN 32986 Taktile Schriften und Beschriftungen¹⁵
- DIN 32989 Barrierefreie Gestaltung – Informationsgehalt, Gestaltung und Darstellungsmethoden von taktilen Karten¹⁶

- ▶ Darüber hinaus wurde im Jahr 2021 die DIN EN 17210 – Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt – Funktionale Anforderungen¹⁷ veröffentlicht. Diesbezüglich ist einerseits zu beachten, dass diese Norm keine maßlichen Anforderungen beinhaltet, sondern



Die barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen bedarf einiger Grundprinzipien.

sich auf funktionale Beschreibungen im Sinne von Schutzzielen¹⁸ beschränkt. Andererseits war die Veröffentlichung der DIN EN 17210 der ausschlaggebende Grund für die o.g. Überarbeitung der DIN 18040er-Reihe, um Widerspruchsfreiheit zur europäischen Norm herzustellen: „Die Planung der Barrierefreiheit der gebauten Umgebung unterliegt bis zum Ablauf der Übergangsfrist (36 Monate nach Veröffentlichung der europäischen Norm als DIN EN 17210) in Deutschland weiterhin den Normen der Reihe DIN 18040 ‚Barrierefreies Bauen‘. Diese wird im Rahmen der Überarbeitung zu einer ‚nationalen Anwendungsnorm‘ von DIN EN 17210 entwickelt und die technischen Parameter enthalten, die zur Umsetzung der verbal umschriebenen Anforderungen und Empfehlungen aus DIN EN 17210 notwendig sind.“¹⁹

Bezüglich der Regelwerke zum barrierefreien Bauen ist zu beachten, dass diese einem stetigen Wandel im Sinne fachlicher Weiterentwicklungen unterliegen.²⁰ Dementsprechend sollten im Rahmen der Planung barrierefreier Verkehrsanlagen nur die aktuell gültigen Regelwerke bzw. nur Publikationen, welche die neuen Regelwerke und Normen bereits berücksichtigen, genutzt werden.²¹

2 Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung von Straßenräumen

Die Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung von öffentlich zugänglichen Verkehrsanlagen dienen dem Ziel, dass „Wegverbindungen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum [...] durchgängig und über Zuständigkeitsgrenzen hinweg barrierefrei nutzbar“²² sind. Folgende Grundprinzipien für den Entwurf barrierefreier Verkehrsanlagen sowie die Netzplanung im Sinne barrierefreier Wegeführungen²³ sollten daher soweit wie möglich beachtet werden²⁴:

- ▶ Flächen- und Raumbedarf mobilitätsbehinderter Menschen
- ▶ Längs- und Querneigung
- ▶ Oberflächengestaltung
- ▶ Zwei-Sinne-Prinzip
- ▶ Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung

2.1 Flächen- und Raumbedarf mobilitätsbehinderter Menschen

Generell wird auch der Raumbedarf für den Fußverkehr aus den spezifischen Verkehrsraumbedarfen und Sicherheitsräumen nach oben und beidseitig zu Einbauten, Gebäuden oder dem Fahrverkehr abgeleitet. Der Verkehrsraumbedarf ergibt sich aus den körperlichen Abmessungen gehender Menschen zuzüglich erforderlicher Bewegungsspielräume.²⁵ Mobilitätseingeschränkte Menschen haben diesbezüglich spezifische Anforderungen, aus denen folgende Mindestmaße der barrierefreien Gestaltung (zzgl. ggf. erforderlicher Sicherheitsräume²⁶) ableitbar sind²⁷:

- ▶ 1,80 Meter Breite für die Begegnung von Menschen mit Rollstuhl bzw. Rollator
- ▶ 1,50 Meter × 1,50 Meter für Richtungswechsel und Rangiervorgänge
- ▶ 90 Zentimeter lichte Breite in Durchgängen und an punktuellen Engstellen
- ▶ 2,25 Meter Kopffreiraum über den für den Fußverkehr vorgesehenen Flächen

2.2 Längs- und Querneigung

Die Längsneigung von Geh- und Bewegungsflächen sollte drei Prozent nicht übersteigen. Wobei Gehfläche definiert ist als eine „von Einbauten freie, durchgängig nutzbare Fläche von Gehwegen bzw. -bereichen ohne Einbeziehung von seitlichen Sicherheitsräumen

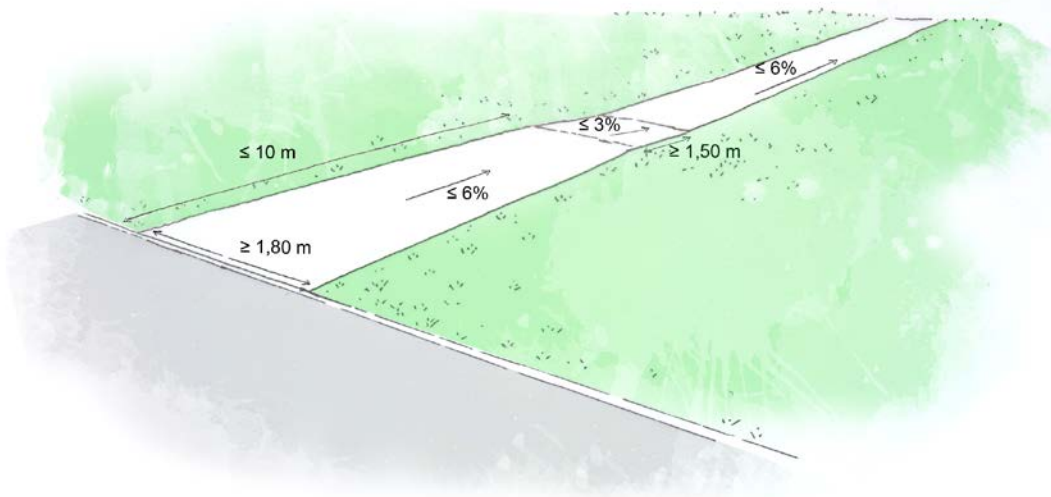


Abbildung 1:
Maximal zulässige
Längsneigung eines
barrierefreien
selbstständig
geführten Gehwegs¹

[... und Bewegungsfläche als] erforderliche Fläche zur Nutzung von für den Fußverkehr vorgesehenen öffentlich zugänglichen Flächen im Verkehrs- und Freiraum, unter Berücksichtigung der räumlichen Erfordernisse insbesondere von Rollstühlen, Gehhilfen und Rollatoren.“²⁸

Die Längsneigung von Geh- und Bewegungsflächen darf bis zu sechs Prozent betragen, wenn im Abstand von maximal zehn Metern mindestens 1,50 Meter lange Zwischenpodeste zum Ausruhen und Abbremsen mit einer Längsneigung von maximal drei Prozent angeordnet werden (siehe Abbildung 1).

Die Querneigung von Geh- und Bewegungsflächen darf zwei Prozent nicht überschreiten. Ausgenommen sind Bereiche mit Längsneigungen bis zu 1,5 Prozent, deren Querneigung bis zu 2,5 Prozent betragen darf.²⁹

2.3 Oberflächengestaltung

Oberflächen von Geh- und Bewegungsflächen (siehe Abschnitt 2.2) sind eben und erschütterungsarm berollbar sowie rutschhemmend auszuführen. Diesbezüglich wird davon ausgegangen, dass bituminös und hydraulisch gebundene Oberflächen, sofern diese fachgerecht ausgeführt und unterhalten werden, diese Anforderungen im Allgemeinen erfüllen.³⁰

Um die Rutschhemmung zu gewährleisten, muss die Oberfläche einen SRT-Wert

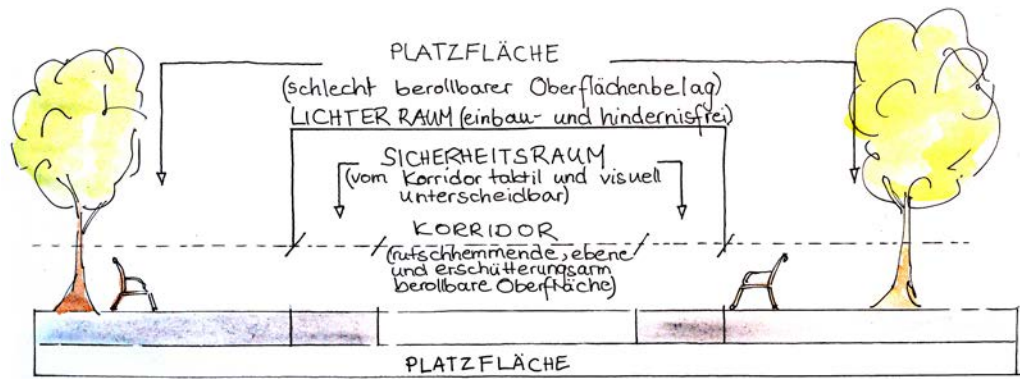
größer 55³¹ oder einen R-Wert von mindestens R 11 nach DIN EN 16165³² aufweisen.

Pflaster- und Plattenbeläge müssen mindestens nach den Anforderungen der DIN 18318³³ ausgeführt werden, wobei im Bereich von Geh- und Bewegungsflächen sowie auf Fahrbahnen im Bereich von Überquerungsstellen zusätzlich die folgenden spezifischen Hinweise zu barrierefreien Oberflächenbelägen zu beachten sind³⁴:

- ▶ Verwendung von Steinen mit gut begeh- und berollbarer Oberfläche, wobei bezüglich des Einsatzes von Natursteinpflaster geschnittene Steine oder Steine mit gleichartiger Oberflächenqualität zu nutzen sind,
- ▶ Vermeidung von Fasen, wobei „eine als scharfkantig beschriebene Kante [...] abgeschrägt oder abgerundet sein [darf, sofern] ihr horizontales oder vertikales Maß [...] 2 mm nicht [...] überschreitet.“³⁵ sowie
- ▶ Ausführung der Fugen in Abhängigkeit des Materials so schmal wie technisch möglich.³⁶

Ist eine flächenhafte Umsetzung barrierefrei nutzbarer Oberflächenbeläge in Fußverkehrsbereichen zum Beispiel aus baukulturellen, gestalterischen oder denkmalschützerischen Gründen nicht erreichbar, sind mindestens

Abbildung 2:
Prinzipskizze einer
Platzfläche mit
rutschhemmendem,
gut berolbbarem
Korridor²



Korridore mit ebener und erschütterungsarm berollbarer sowie rutschhemmender Oberfläche vorzusehen, die eine barrierefreie Durchquerung dieser Bereiche ermöglichen (siehe Abbildung 2).

2.4 Zwei-Sinne-Prinzip

Informationen, welche für die barrierefreie Nutzung des Straßenraums unabdingbar sind, müssen mindestens über zwei der drei Sinne Sehen, Hören oder Fühlen übermittelt werden.³⁷ Ein bekanntes Beispiel hierfür ist die Ausrüstung von Lichtsignalanlagen (Visuell - Sehen) mit Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen³⁸ (Akustisch - Hören und/oder Taktile - Fühlen).

2.5 Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung

Durchgängig barrierefreie Wegeketten können durch Berücksichtigung der Grundfunktionen Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung erreicht werden³⁹:

2.5.1 Zonierung Eine Zonierung des Gehweges oder von Platzflächen setzt eine Gliederung in Funktionsbereiche voraus. Eine einbau- und hindernisfreie Gehfläche (siehe Abschnitt 2.2) in einer Regelbreite von 1,80 Metern (siehe Abschnitt 2.1) wird dabei ergänzt durch beidseitig (mindestens „virtuell“) angelegte Sicherheits- sowie, bei ausreichender Flächenverfügbarkeit, zusätzlicher Wirtschafts- und Verweilräume. Günstig aus der Perspektive der Barrierefreiheit ist diesbezüglich eine taktile und visuelle Kontrastierung (siehe Abschnitt 2.5.4) der Sicherheitsräume von der Gehfläche (siehe Abbildung 2 und Abbildung 3).

2.5.2 Nivellierung Um Nivellierung im Sinne stufenloser Wegeverbindungen zu erreichen, sind Schwellen, Stufen und Niveaubrüche im Verlauf der Gehflächen (siehe Abschnitt 2.2) abzubauen. Gemeinsame Überquerungsstellen mit einer einheitlichen Bordhöhe von drei Zentimetern⁴⁰ sind diesbezüglich aber zulässig.

2.5.3 Linierung Linierung ist im Sinne der Gewährleistung taktile und visuell kontrastierender Orientierungs- und Leitlinien sowie der taktile und visuellen Abgrenzung

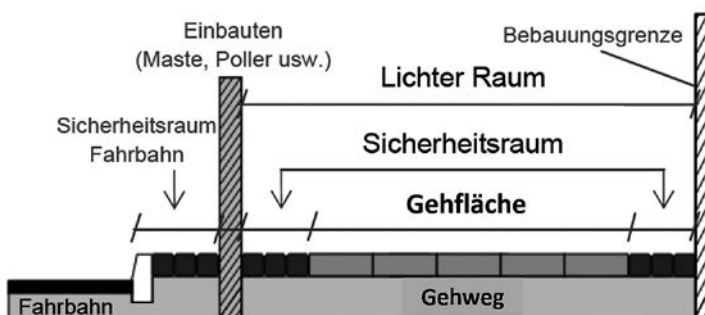


Abbildung 3: taktile-visuelle Zonierung eines fahrbahnbegleitenden Gehweges³

verschiedener Verkehrsarten erforderlich. Leitlinien können als äußere Leitlinie zum Beispiel Bordsteinkanten oder Muldenrinnen⁴¹, als innere Leitlinie zum Beispiel Hauswände oder Rasenkantsteine sein. Aber auch taktil-visuell wahrnehmbare Materialwechsel⁴² können die äußere und innere Leitlinie markieren (siehe Abbildung 2 und Abbildung 3). Als äußere Leitlinie wird die auf der Fahrbahnseite eines Gehweges im Seitenraum liegende Leitlinie bezeichnet, als innere Leitlinie die auf der fahrbahnabgewandten Seite des Gehweges liegende Leitlinie.⁴³

In Ausnahmefällen, zum Beispiel bei fehlender äußerer und innerer Leitlinie, können auch Bodenindikatoren⁴⁴ zielführend sein.

2.5.4 Kontrastierung Neben einer visuellen und taktilen Kontrastierung der Oberflächen von Fußwegen im Zuge der Hauptwegerichtung⁴⁵ (siehe Abschnitte 2.5.1 und 2.5.3) sind insbesondere auch unvermeidliche Einbauten und Möblierungselemente entlang barrierefreier Wegeführungen taktil und visuell wahrnehmbar zu gestalten (siehe Abbildung 4 und Abbildung 5).

Während für alle bodengebundenen Markierungen sowie zum Orientieren und Leiten Leuchtdichtekontraste⁴⁶ von $K \geq 0,4$ ausreichen, sind für Warnungen und schriftliche Informationen Leuchtdichtekontraste⁴⁷ von $K \geq 0,7$ erforderlich. Beachtet werden muss, „dass die hellere kontrastgebende Fläche einen Reflexionsgrad $\rho \geq 0,5$ aufweist.“⁴⁸

Sofern der o.g. Leuchtdichtekontrastwert nicht durch die Farbgebung der Einbauten zum Hintergrund selbst herstellbar ist, muss der visuelle Kontrast durch Markierungsstreifen am Objekt erzeugt werden⁴⁹ (siehe Abbildung 4).

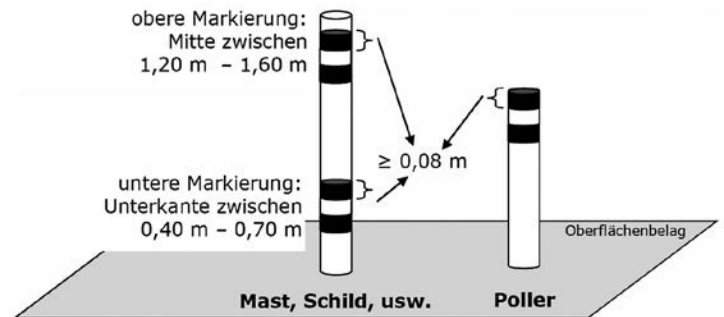


Abbildung 4: visuelle Markierung von Einbauten⁴

Um die Gefahr unterlaufbarer Ausstattungselemente im öffentlichen Straßenraum für blinde Menschen zu minimieren, sind alle fest installierten Ausstattungselemente mit einer Tastkante bzw. einem mindestens drei Zentimeter hohen Sockel auszustatten, wenn deren Abstand vom Boden über 15 Zentimeter beträgt.⁵⁰ Sofern dies nicht umsetzbar sein sollte, ist das potenziell unterlaufbare Element mittels Materialwechsel zum angrenzenden Oberflächenbelag taktil wahrnehmbar abzusichern (siehe Abbildung 5).

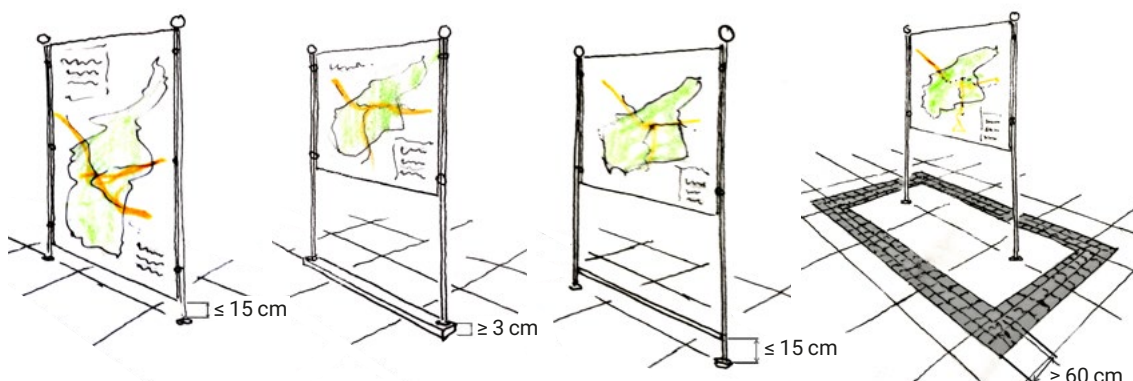


Abbildung 5: Beispiele für die Absicherung von Hindernissen vor Unterlaufbarkeit⁵

3 Fazit

Die Herstellung der Barrierefreiheit bedarf einer grundlegend gewissenhaften Planung bis ins Entwurfsdetail hinein. Die in Abschnitt 2 genannten Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung von Straßenräumen sind Voraussetzung, um dies gewährleisten zu können. Grundsätzlich sind aber aufgrund der Komplexität des öffentlichen Verkehrsraums mit unterschiedlichsten konkurrierenden Nutzungsansprüchen, die im Planungsprozess gegeneinander abgewogen werden müssen, immer auch die in Abschnitt 1 aufgeführten zentralen Regelwerke zur Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum zu beachten.

Quellen:

- 1 Vereinte Nationen (2008): Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. UN-BRK. In: Bundesgesetzblatt (Teil II, Nr. 35), S. 1420–1447, Präambel.
- 2 FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. - Arbeitsgruppe Straßenentwurf [Hrsg.] (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. H BVA. Köln: FGSV Verlag GmbH (FGSV W1, 212), S. 10.
- 3 vgl. Rebstock, Markus (2020): Barrierefreiheit in Planungsprozessen. In: Markus Schäfers und Felix Welti (Hg.): Barrierefreiheit – Zugänglichkeit – Universelles Design. Zur Gestaltung teilhabeförderlicher Umwelten. Bad Heilbrunn: Verlag Julius Klinkhardt, S. 143 ff. und Rebstock, Markus (2013): Barrierefreiheit in der Planungspraxis. Optimierungspotentiale in Bezug zur Novellierung des BGG am Beispiel des ÖPNV. In: Felix Welti (Hg.): Rechtliche Instrumente zur Durchsetzung der Barrierefreiheit. Kassel: Kassel University Press, S. 63.
- 4 vgl. Rebstock, Markus (2009): Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr. Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregionen. Zugl.: Trier, Univ., Diss. Tönning: Der Andere Verl. - Universität Trier, S. 108 und STUVA - Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. (2004): Auswirkungen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze auf die Bereiche Bau und Verkehr. FE 70.0703/2000. (Hg.): Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Köln, Mainz. S. 268 ff.
- 5 verändert und ergänzt nach: Rebstock 2020, S. 146 f.
- 6 FGSV 2011.
- 7 DIN 18040-1 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude, Oktober 2010, Berlin.
- 8 DIN 18040-2 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 2: Wohnungen, September 2011, Berlin.
- 9 DIN 18040-3 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Dezember 2014, Berlin.
- 10 vgl. E-DIN 18040-1 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude, Februar 2023, Berlin und E-DIN 18040-3 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Januar 2023, Berlin.
- 11 DIN EN 81-70 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen - Besondere Anwendungen für Personen und Lastenaufzüge - Teil 70: Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen, Dezember 2022, Berlin.
- 12 DIN 32975 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung, Dezember 2009, Berlin.

- 13 DIN 32981 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) - Anforderungen, Juni 2018, Berlin.
- 14 DIN 32984 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, April 2023, Berlin.
- 15 DIN 32986 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Taktile Schriften und Beschriftungen - Anforderungen an die Darstellung und Anbringung von Braille- und erhabener Profilschrift, Juni 2019, Berlin.
- 16 DIN 32989 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Barrierefreie Gestaltung - Informationsgehalt, Gestaltung und Darstellungsmethoden von taktilem Karten, August 2021, Berlin.
- 17 DIN EN 17210 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt - Funktionale Anforderungen, Januar 2021, Berlin.
- 18 zu Schutzziele vgl. Rebstock 2020, S. 147 ff.
- 19 Hoff, Guido (2021): Barrierefreies Bauen nach Norm in Deutschland. Was ändert sich durch die bevorstehende Veröffentlichung von DIN EN 17210 „Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umgebung - Funktionale Anforderungen“?. Online verfügbar unter <https://www.din.de/de/ueber-normen-und-standards/nutzen-fuer-den-verbraucher/verbraucherrat/ueber-uns/barrierefreies-bauen-nach-norm-in-deutschland-773684>, zuletzt aktualisiert am 06.01.2021, zuletzt abgerufen am 06.07.2023.
- 20 vgl. auch STUVA 2004, S. 430.
- 21 Rebstock 2013, S. 68.
- 22 E-DIN 18040-3, S. 8.
- 23 DIN EN 17210, S. 40 ff.
- 24 vgl. FGSV 2011, S. 23 ff. und DIN 18040-3, S. 7.
- 25 vgl. FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. - Arbeitsgruppe Straßenentwurf [Hrsg.] (2007): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. RASt 06. Köln: FGSV Verlag GmbH (FGSV R1, 200), S. 28 f.
- 26 vgl. ebenda, S. 25 und FGSV 2011, S. 40.
- 27 vgl. ebenda, S. 23 und DIN 18040-3, S. 8.
- 28 E-DIN 18040-3, S. 7.
- 29 E-DIN 18040-3, S. 10.
- 30 Rebstock, Markus/Sieger, Volker (2015): Barrierefreies Bauen - Band 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Kommentar zu DIN 18040-3. 1. Aufl. (Hg.): Deutsches Institut für Normung e.V. Berlin (Beuth-Kommentar). S. 31 f.
- 31 vgl. FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. - Arbeitsgruppe Infrastrukturmanagement [Hrsg.] (2020): Merkblatt über den Rutschwiderstand von Pflasterdecken und Plattenbelägen für den Fußgängerverkehr. Ausgabe 2020. Köln: FGSV Verlag GmbH (FGSV R2, 407).
- 32 vgl. DIN EN 16165 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Bestimmung der Rutschhemmung von Fußböden - Ermittlungsverfahren, Februar 2023, Berlin, Anhang NB.
- 33 DIN 18318 - Deutsches Institut für Normung e.V.: VOB - Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen - Teil C: Allgemeine Technische Vertragsbedingungen für Bauleistungen (ATV) - Pflasterdecken und Plattenbeläge, Einfassungen, September 2019, Berlin.
- 34 DIN 18040-3, S. 9.
- 35 DIN EN 1338 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Pflastersteine aus Beton - Anforderungen und Prüfverfahren, August 2003, Berlin, S. 9.
- 36 vgl. DIN 18318, S. 19 ff.
- 37 DIN 18040-3, S. 10.
- 38 vgl. DIN 32981.
- 39 FGSV 2011, S. 25 f.
- 40 vgl. DIN 18040-3, S. 18.
- 41 vgl. ebenda, S. 9.
- 42 vgl. ebenda, S. 13 und DIN 32984, S. 61 ff.
- 43 FGSV 2011, S. 27 f.
- 44 vgl. DIN 32984.
- 45 FGSV 2011, S. 43.
- 46 Kontrastermittlung nach einer Formel von Michelson, vgl. DIN 32975, S. 7.
- 47 vgl. Endnote 49.
- 48 DIN 18040-3, S. 10.
- 49 ebenda, S. 15.
- 50 vgl. DIN 18040-1, S. 22 und DIN 18040-3, S. 27.

Quellen Grafiken:

- 1 Rebstock, Markus (2016): Dörfer barrierefrei gestalten - Wege und Plätze. (Hg.): Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie. Dresden (Schriftenreihe des LfULG, 27/2016). Online verfügbar unter <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/27287>, zuletzt abgerufen am 24.07.2023, S. 19.
- 2 Rebstock, Markus (2016): Dörfer barrierefrei gestalten - Wege und Plätze. (Hg.): Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie. Dresden (Schriftenreihe des LfULG, 27/2016). Online verfügbar unter <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/27287>, zuletzt abgerufen am 24.07.2023, S. 26.
- 3 Quelle: verändert nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. - Arbeitsgruppe Straßenentwurf [Hrsg.] (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. H BVA. Köln: FGSV Verlag GmbH (FGSV W1, 212), S. 40.
- 4 Quelle: in Anlehnung an: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. - Arbeitsgruppe Straßenentwurf [Hrsg.] (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. H BVA. Köln: FGSV Verlag GmbH (FGSV W1, 212), S. 30.
- 5 Quelle: verändert nach: Rebstock, Markus (2016): Dörfer barrierefrei gestalten - Wege und Plätze. (Hg.): Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie. Dresden (Schriftenreihe des LfULG, 27/2016). Online verfügbar unter <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/27287>, zuletzt abgerufen am 24.07.2023, S. 30.

Mobilität für alle wird nur durch Barrierefreiheit in Bus und Bahn möglich

Alexander Kaas Elias, bahnpolitischer Sprecher und Dominik Fette, sozialpolitischer Sprecher des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland (VCD)

Barrierefreiheit hat in erster Linie die Teilhabe von Menschen mit Behinderung zum Ziel. Für sie geht es um nichts weniger als ein Menschenrecht. Gleichzeitig profitiert davon eine große Gruppe von Menschen mit unterschiedlichsten Bedarfen, die im Alltag auf Barrieren treffen. Von einem barrierefreien öffentlichen Verkehr profitieren wir alle. Es ist überfällig, diesem Thema mehr Beachtung und öffentliche Ressourcen zu geben.

Seit dem 1. Mai 2023 kann man mit dem Deutschlandticket bei einer Geschäftsreise in einer anderen Stadt schnell mal in einen Bus springen und muss sich bei der Fahrt an den Badeseesee keine Sorgen machen, ob man sich noch im richtigen Tarifbereich befindet. Und dazu ist das Ticket auch noch günstiger als bisher viele Monatsabos. Entspannend, einfach, günstig – geradezu befreiend, wie manche sagen. Das trifft aber bei Weitem nicht für alle zu. Denn was nützt ein flexibles Ticket, wenn es einem körperlich nicht möglich ist, in einen Bus zu springen? Was nützt die Verbindung zum Badeseesee, wenn es einem kaum möglich ist, die dafür nötigen Informationen zu bekommen, weil diese zu kompliziert sind oder es für das richtige Ein-, Um- und Aussteigen keine Ansagen gibt?

Viele Menschen stehen immer noch vor unüberwindbaren Hindernissen, die längst beseitigt sein sollten. Schließlich hat Deutschland die

UN-Behindertenrechtskonvention ratifiziert und nach dem Personenbeförderungsgesetz sollte der ÖPNV seit 2022 eigentlich vollständig barrierefrei sein.

Mobilität und Barrierefreiheit als Menschenrecht

Mobilität ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe. Arbeit, Einkaufsmöglichkeiten, ärztliche Versorgung, Sport, Kultur und soziale Kontakte müssen für alle erreichbar sein. Daher gehört die Mobilität als Menschenrecht zur Daseinsvorsorge und muss für alle Menschen gewährleistet werden, wie die UN-Behindertenrechtskonvention einfordert. Gleichzeitig ist eine ökologische Verkehrswende dringend geboten. Denn die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs belasten Klima, Umwelt und Gesundheit – und damit letztlich unsere Lebensqualität und Lebensgrundlage.

Deshalb vertritt der VCD die Forderung, dass allen Menschen selbstbestimmte und ökologische Mobilität gewährleistet werden muss – unabhängig von räumlichen, finanziellen, körperlichen und psychischen Voraussetzungen. Konkretisiert wird dies im VCD-Konzept einer bundesweiten **Mobilitäts-garantie** (vcd.org/mobilitaetsgarantie), die es ermöglicht, auch ohne ein eigenes Auto am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können. Denn elf Millionen Menschen leben

Stufen der Mobilitätseinschränkungen



Quelle: VCD; Layout: VKM

Etwa 7,8 Millionen Menschen gelten in Deutschland als schwerbehindert, etwa 6,2 Millionen als Analphabetinnen und Analphabeten. Hinzu kommen auch noch Fahrgäste, die aus anderen Gründen (temporär) mobilitätseingeschränkt sind, wie Verletzte, Menschen mit Gepäck oder Kinderwagen, Schwangere, Ältere und Kleinkinder.

in Haushalten ohne Auto.

Mobilität für alle bedeutet, dass allen Menschen ein Angebot zur Verfügung steht, das tatsächlich ihren Mobilitätsbedürfnissen gerecht wird und bezahlbar ist. Zudem muss der Zugang gewährleistet sein, d.h. das Angebot muss durchgehend barrierefrei sein.

Ausbau:

Es reicht nicht aus, wenn der einzige Bus morgens zur Schule fährt und nachmittags wieder zurück – wie in vielen ländlichen Regionen. Der ÖPNV muss so ausgebaut werden, dass klare Standards eingehalten werden. Alle Orte ab 200 Einwohnerinnen

und Einwohnern müssen zum Beispiel mindestens in einem Ein-Stunden-Takt mit öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum nächsten Mittel-/Oberzentrum angebunden sein. Denn für manche ist das die Grundbedingung für Mobilität und Teilhabe: Wenn blinde Menschen beispielsweise umziehen müssten, wenn eine Buslinie stark eingeschränkt oder ganz eingestellt wird. Auto und Fahrrad sind für diese Menschen keine Alternative.

Bezahlbarkeit:

Das Deutschlandticket ist ein großer Schritt in die richtige Richtung. Trotzdem können sich viele Menschen und gerade Familien die monatlich 49 Euro pro Person nicht leisten. Daher fordert der VCD ein Sozial- und ein

Jugendticket für maximal 29 Euro. Außerdem sollten Kinder bis 14 Jahren kostenlos fahren dürfen.

Zugänglichkeit:

Das gesamte Angebot des öffentlichen Verkehrs muss barrierefrei werden. Dies gilt für den klassischen ÖPNV mit Bus und Bahn, aber auch für flexible und ergänzende Angebote, die auf dem Land, aber auch als Ersatzverkehre eine zunehmend größere Rolle spielen. Neue Angebote müssen von Anfang an barrierefrei konzipiert werden. Und damit niemand mehr strandet, weil zum Beispiel der Ersatzbus nicht barrierefrei ist, müssen überall barrierefreie Taxen zur Verfügung stehen.

Weil Barrierefreiheit so wichtig ist, hat sich der VCD die Sache genauer angeschaut. Im Bahntest 2023/24 „Mobilität für alle: Wie barrierefrei sind Bus und Bahn?“ haben wir die Ergebnisse von Recherchen und Befragungen zusammengestellt. Wir legen dar, welche unterschiedlichen Barrieren existieren und weisen auf die Hürden hin, die es auf dem Weg ihrer Beseitigung gibt.

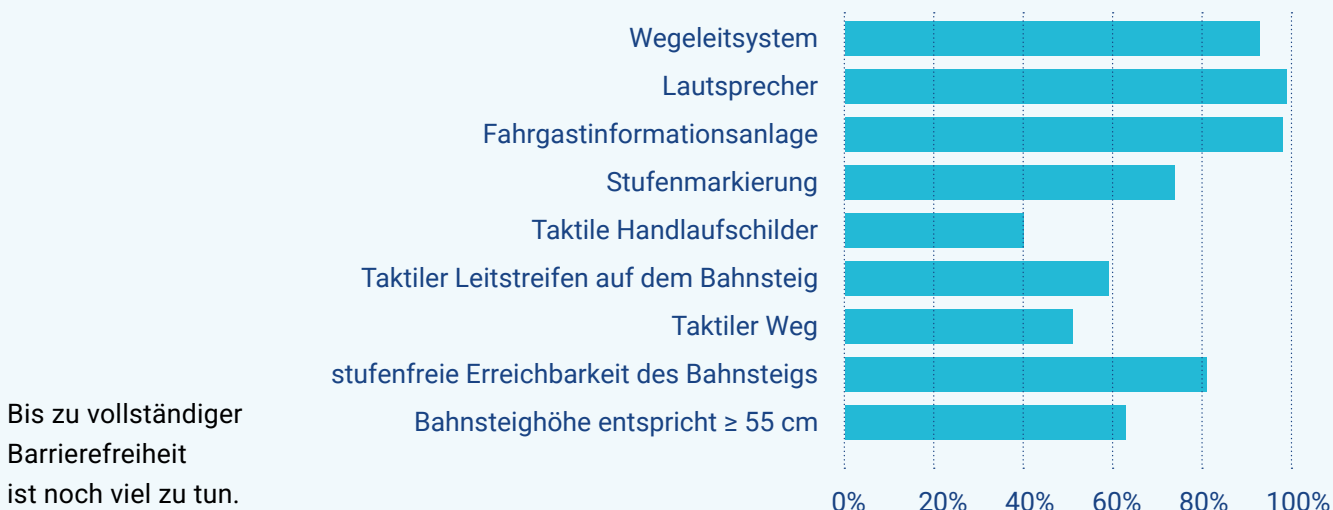
Barrieren überall

Barrieren sind vielfältig. Sie beginnen noch vor dem Reiseantritt mit nicht barrierefrei zugänglichen Informationen auf Webseiten und in Apps. Ticketautomaten sind für viele nicht bedienbar, die Tarifsysteme zu kompliziert.

Auf dem Weg zur Haltestelle oder zum Bahnhof behindern nicht abgesenkte Bordsteine, unbefestigte und unebene Wege und steile Rampen das Fortkommen. Zu kurze Grünphasen, weder taktile noch akustische Hilfen an Ampeln oder schlechte Beleuchtung – all das kann zum Problem werden.

Auch ÖPNV-Haltestellen sind unterschiedlich zugänglich: U-Bahnhöfe sind in der Regel barrierefrei, Aufzüge gibt es meist – sofern sie funktionieren. Bei Bushaltestellen dagegen gibt es im ganzen Land erheblichen Nachholbedarf. Es werden fast überall nur noch Niederflurbusse eingesetzt, die Fahrzeuge selbst sind also häufig gut barrierefrei. Für einen niveaugleichen Einstieg braucht es aber die passende Haltestelle, doch der Umbau scheitert meist am Geld.

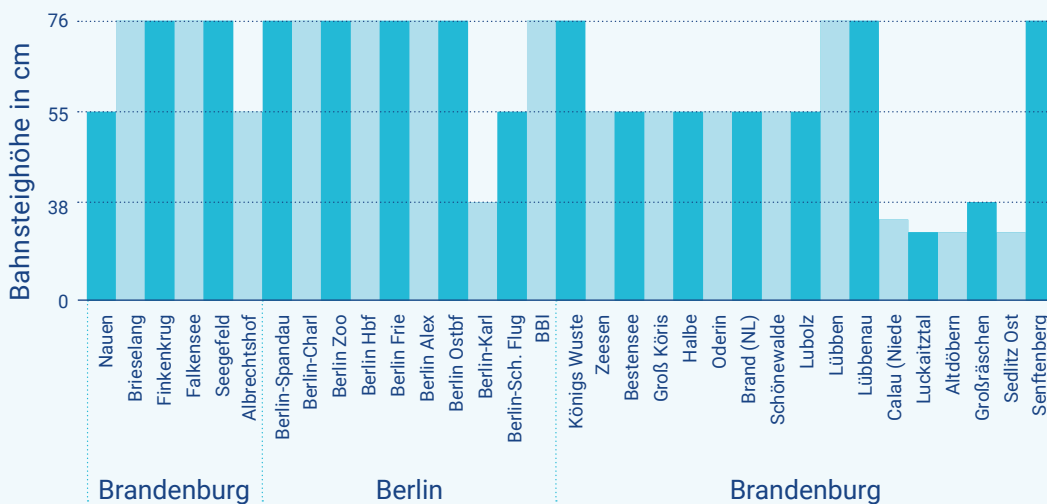
Anteil der erfüllten Kriterien für Barrierefreiheit der DB-Bahnhöfe in Deutschland in 2021



Bis zu vollständiger Barrierefreiheit ist noch viel zu tun.

Quelle: BT DRS 20/3216; Layout: VKM

Bahnsteighöhen entlang der Linie RB 14



Auf einer einzelnen Bahnstrecke der Linie RB 14 von Nauen bis Senftenberg gibt es fünf verschiedene Bahnsteighöhen.

Quelle: Kieffer et al.2014;
Layout: weareplayground/VKM

Beim barrierefreien Umbau von Bahnhöfen im Nah- und Fernverkehr ist schon einiges passiert: Fast alle Bahnhöfe sind mit Lautsprechern und Anzeigen ausgestattet; auch ein Wegeleitsystem ist meist vorhanden.

Etwas schlechter sieht es bei der stufenfreien Erreichbarkeit von Bahnsteigen aus: Darüber verfügen nur rund 80 Prozent der Bahnhöfe, und oft sind die Aufzüge defekt. Dies macht für einen Menschen im Rollstuhl oft einen (unerwarteten) großen Umweg erforderlich.

Bei taktilen Elementen, die Blinde zur Orientierung brauchen, gibt es erheblichen Nachholbedarf: Das gilt sowohl für Handlaufschilder und Leitstreifen auf dem Bahnsteig als auch für den taktilen Weg zum Bahnsteig.

Größtes Problem sind die Bahnsteigkanten, die historisch bedingt unterschiedlich hoch sind. Dies kann dazu führen, dass man mit demselben Zug am Start- und am Zielbahnhof auf unterschiedlich hohe Stufen trifft. Wirklich barrierefrei ist die Reisekette aber nur, wenn sowohl der Ein- als auch der Ausstieg niveaugleich möglich sind.

Und das hängt natürlich auch von den Zügen ab. Hier orientieren sich die Regionalzüge

an einer Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern, während der deutsche Standard für Fernverkehrszüge 76 Zentimeter ist. So erfordert es entsprechend eine (manuelle) Rampe, wenn der Regionalzug am Fernverkehrsbahnsteig hält.

Ab Herbst 2024 sollen die ersten ICE L auf einzelnen Strecken unterwegs sein, die einen Einstieg auf 76 Zentimeter haben. Erst mit einer kompletten Neuentwicklung wird es einen solchen Zug geben, der auf allen Hochgeschwindigkeitsstrecken eingesetzt werden kann. Aber der wird wohl erst in 15 bis 20 Jahren in nennenswerter Zahl auf den Gleisen sein.

Wo kein niveaugleicher Einstieg möglich ist, kommen als Einstiegshilfen mobile Rampen oder Hublifte zum Einsatz, die mal am Bahnsteig warten, mal im Zug mitfahren. Hier ist Servicepersonal nötig und der Bedarf muss am Tag vorher angemeldet werden. Flexibilität ist so nicht möglich. Das Ziel muss aber sein, dass alle Reisenden ohne Einstiegshilfe, ohne Assistenz durch das Personal und ohne Voranmeldung in den Zug kommen – erst dann ist selbstbestimmte Mobilität auch für mobilitätseingeschränkte Menschen möglich.

All diese Barrieren bedeuten, dass Menschen mit einer Beeinträchtigung meist deutlich länger für ihre Wege brauchen. Jede/r Zehnte gibt bei einer Teilhabebefragung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) an, dass Freizeitaktivitäten zu zeitaufwendig sind, weil der Weg dorthin mit Komplikationen verbunden oder zu anstrengend ist.

Viele schildern Situationen, in denen beispielsweise das Ausfahren einer Rampe als Störung empfunden und entsprechend kommentiert wird.

Selbstbestimmte Mobilität ist für viele Menschen mit Behinderung nicht nur mit höherem Zeitaufwand, sondern auch hohen Kosten verbunden. 40 Prozent der Befragten gaben an, dass sie weniger Geld zur Verfügung haben, als sie benötigen – im Vergleich zu 17 Prozent der Befragten ohne Beeinträchtigung.

Herausforderungen auf dem Weg zur Barrierefreiheit

Die Ursachen für fehlende Barrierefreiheit bei der Bahn und vor allem im ÖPNV sind vielseitig. Die Rechtslage ist komplex, von EU- über Bundes- bis zur Länderebene gibt es Gesetze und Verordnungen, die aber teilweise weitreichende Ausnahmen erlauben. Und es gibt keine Sanktionen, wenn Vorgaben missachtet werden.

Das Geld für Investitionen in den ÖPNV und die Bahn ist schon für den dringend benötigten Ausbau knapp bemessen. Es fließt nicht vorrangig in die Barrierefreiheit. Auch das Personal in Verwaltung, Planungsbüros und Baufirmen, das für Maßnahmen zur Barrierefreiheit nötig ist, fehlt häufig oder ist nicht ausreichend geschult.

Die Beteiligung von Menschen mit Behinderung ist zentral bei der Planung von Barrierefreiheit, findet aber an vielen Stellen nur ungenügend statt. Echte Mitbestimmung

gibt es in den wenigsten Fällen: Meist geben Behindertenbeauftragte Stellungnahmen ab oder eine Arbeitsgruppe spricht Empfehlungen aus – die aber bei der Umsetzung oft nicht (wirklich) berücksichtigt werden.

Ein weiteres Hindernis ist die unklare Verteilung der Verantwortlichkeiten. Die Palette der Akteure ist breit gestreut und reicht von Bund, Ländern und Kommunen über die Verkehrsverbünde bis hin zur Privatwirtschaft. In diesem Dickicht kann die Verantwortung für die Barrierefreiheit leicht hin- und hergeschoben werden. Darüber hinaus gibt es Interessenkonflikte: Ein altes Bahnhofsgelände verlangt nach Denkmalschutz, ein Supermarkt neben der Haltestelle nach mehr Parkplätzen – die Ansprüche an den öffentlichen Raum sind vielfältig, eine Einigung nicht immer einfach.

Bei der Erfassung der vorhandenen Barrieren und der Standardisierung barrierefreier Bauweisen gibt es noch großen Nachholbedarf. Es gibt kaum Datenbanken zur Erfassung von Barrieren und dem Stand ihrer Behebung. Diese wären wichtig, um ein bundesweit einheitliches Informations- und Buchungssystem zu ermöglichen.

Damit könnten idealerweise barrierefreie Verbindungen entsprechend des individuellen Bedarfs (zum Beispiel keine Stufen höher als sechs Zentimeter oder ein Blindenleitsystem) deutschlandweit gesucht und gebucht werden. Dafür sind Echtzeitdaten über Aufzugsstörungen und Ersatzverkehre nötig, sodass Push-Nachrichten mit aktuellen Informationen aktiviert werden können.

Mit den Daten wird aber auch der Nachholbedarf deutlich und es könnten – unter Beteiligung der Betroffenen – Priorisierungen vorgenommen werden. Denn heute hängt es oft an engagierten und kompetenten Personen in Verwaltung, Verkehrsbetrieben oder Verbänden, ob das Thema Barrierefreiheit in der Kommune sinnvoll vorangetrieben wird oder nicht.

Die zentralen VCD-Forderungen

- Standards zur Barrierefreiheit müssen vereinheitlicht und weiterentwickelt, die Nichtbeachtung sanktioniert werden.
- **Die Beteiligung** der Beauftragten, Beiräte und Verbände für Menschen mit Behinderung muss durch echte Mitbestimmung, eine Kontrollfunktion mit Klagerecht sowie mehr Geld und Personal verbessert werden. Zudem muss der **Kompetenzaufbau unterstützt werden**; es braucht mehr Sensibilisierung und Fortbildungen.
- **Datengrundlage verbessern und Informationssystem aufbauen:** Es braucht öffentlich zugängliche Informationen zur Barrierefreiheit von Bahnhöfen, Haltestellen und deren Umfeld sowie Echtzeitdaten zu eingesetzten Fahrzeugen, Verspätungen und Störungen. Barrierefreie Verbindungen müssen deutschlandweit gesucht und gebucht werden können.
- **Der Bund muss die Bahn stärker in die Pflicht nehmen:** Alle Züge brauchen mindestens vier Rollstuhl-Plätze, die an allen Haltepunkten stufenlos zugänglich sind; schnellerer barrierefreier Umbau auch von kleineren Bahnhöfen; die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) muss jederzeit erreichbar sein und gewährleisten, dass Hublifte bedient werden, solange Züge fahren.
- **Neue Mobilitätsangebote gleich barrierefrei konzipieren:** Das betrifft Fahrzeuge zum Beispiel im On-Demand-Verkehr, aber auch digitale Informations- und Buchungssysteme.
- **Regeln für Taxen und Mietwagen anpassen:** In allen Gemeinden muss eine Mindestzahl an barrierefreien Taxen zur Verfügung stehen, die Fahrgäste im Rollstuhl sitzend befördern können – auch als Ersatzverkehr, wenn die reguläre barrierefreie Verbindung ausfällt oder unterbrochen wird.

Alle zehn VCD-Forderungen und den ganzen Bahntest zu barrierefreiem öffentlichem Verkehr gibt es unter: www.vcd.org/artikel/bus-und-bahn-barrierefrei.

Ausblick

Barrierefreiheit hat in erster Linie die Teilhabe von Menschen mit Behinderung zum Ziel. Wir müssen uns stets bewusst machen: Für sie geht es bei der barrierefreien Mobilität um nichts weniger als ein Menschenrecht. Gleichzeitig profitiert davon eine große Gruppe von Menschen mit unterschiedlichsten Bedarfen, die im Alltag auf Barrieren treffen: Ältere, Leute mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, Verletzte. Barrierefreiheit sollte daher auch als Zielvorgabe für eine

allgemeine Nutzbarkeit und Zugänglichkeit von Infrastruktur verstanden werden: Im Sinne des „Design for all“ soll die Umwelt für die Bedürfnisse aller Menschen gestaltet werden und Unterschiede berücksichtigen.

Wenn Bus und Bahn dann auch überall zuverlässig und regelmäßig fahren, ermöglicht dies ökologische Mobilität für alle. Eine Reduktion des Autoverkehrs kann Klima und Umwelt entlasten – und Lärm, Abgase und unnötigen Flächenfraß vermeiden. Im öffentlichen Verkehr schlummert ein riesiges Potenzial

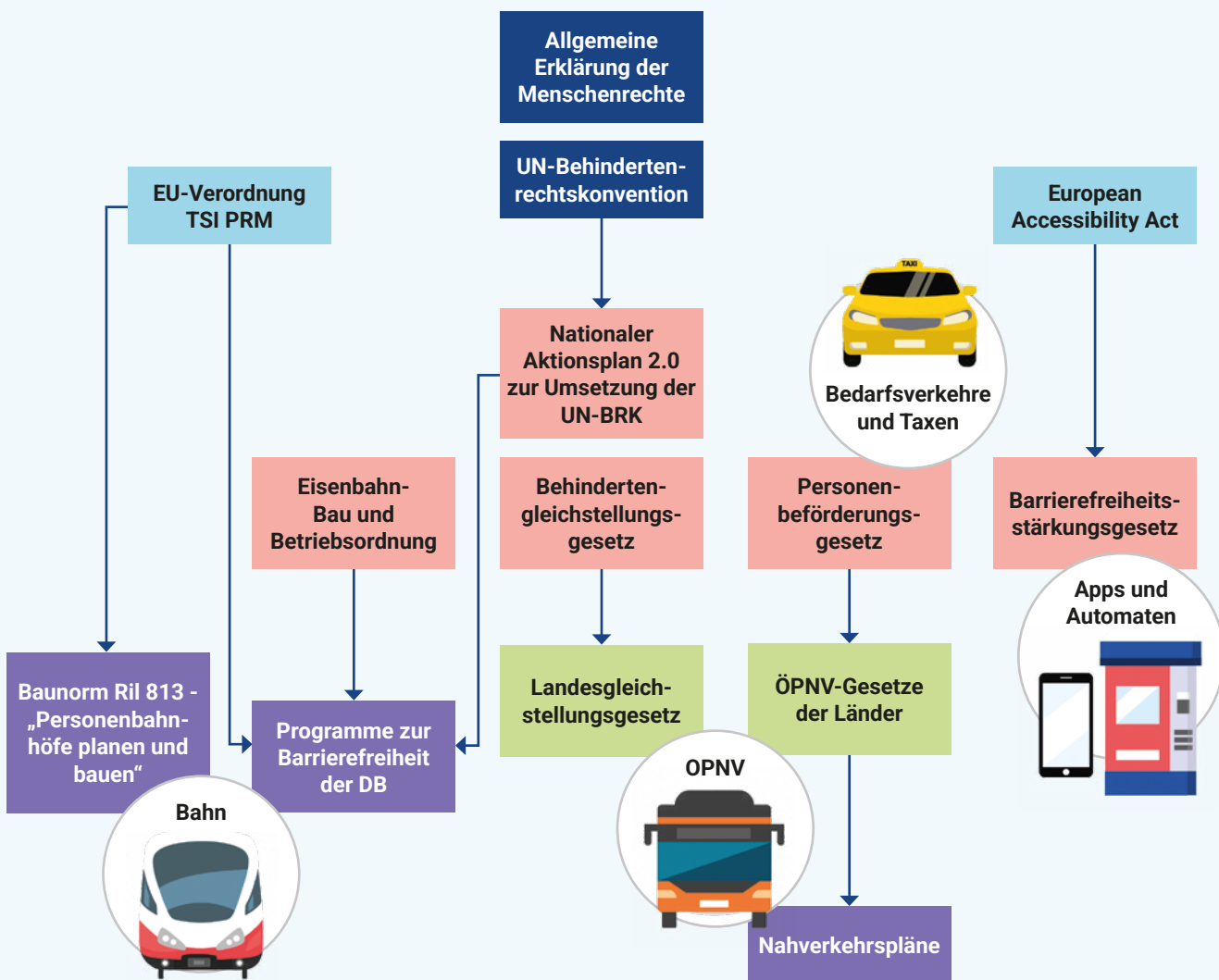
für gesellschaftliche Teilhabe, für attraktive öffentliche Räume, für mehr Lebensqualität sowie Umwelt- und Klimaschutz.

Das Thema öffentlicher Verkehr muss mit den Aspekten Ausbau und Qualitätsstandards, Bezahlbarkeit, aber eben auch Barrierefreiheit auf die politische Agenda. Das Hauptproblem dabei ist wohl die Finanzierung: Bund, Länder und Kommunen liegen hier im Dauerclinch. Es geht für den

barrierefreien Umbau um rund 20 Milliarden Euro. Je schneller damit begonnen wird, bei Um- und Neubauten sowie bei Fahrzeugbestellungen gleich den höchsten Standard anzusetzen, desto günstiger wird es.

Für den gesamten ÖPNV fordert das Bündnis „ÖPNV braucht Zukunft“ 16 bis 18 Milliarden Euro mehr pro Jahr – für Ausbau, hohe Qualitätsstandards und faire Löhne. Viel Geld. Aber es sind ganz zentrale

Der gesetzliche Rahmen: von der UN bis zur Umsetzung von Nahverkehrsplänen




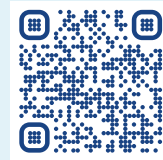
■ UN-Ebene ■ EU-Ebene ■ Bundesebene ■ Unternehmensebene ■ Länderebene

Quelle: VCD; Layout: VKM

Zukunftsinvestitionen. Das Geld wäre da, wenn sich allein der Verkehrsetat auf zukunftsweisende Investitionen fokussieren würde: Allein durch den Abbau klimaschädlicher Subventionen im Verkehr stünden rund 30 Milliarden Euro pro Jahr zur Verfügung.

Es ist eine zentrale gesellschaftliche Frage: Wollen wir am Status quo festhalten oder Mobilität für alle gewährleisten und gleichzeitig mehr Lebensqualität für alle erreichen?

 Weitere Informationen finden Sie unter www.vcd.org/artikel/bus-und-bahn-barrierefrei.



Barrieren an Haltestellen

Um die Barrierefreiheit im Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) weiter voranzubringen, hat die TU Chemnitz gemeinsam mit zehn Projektpartnerinnen und -partnern eine App zur Erfassung von Barrieren an Haltestellen entwickelt.

Das Verbundprojekt „OPENER next“ unter der Leitung von Prof. Dr. Ulrich Heinkel an der TU Chemnitz wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit dem Deutschen Mobilitätspreis 2022 in der Kategorie „Daten und Innovationen“ ausgezeichnet.

Die Vision von „OPENER next“ ist es, den ÖPV in Deutschland attraktiver zu gestalten. „Der Ansatz des Projektes basiert dabei auf einem gesellschaftlichen Füreinander, was bedeutet, dass Bürgerinnen und Bürger dazu beitragen können, Haltestellen und deren Eigenschaften bundesweit flächendeckend mittels einer von uns entwickelten App zur Datenerhebung zu erfassen und aktuell zu halten“, berichtet Heinkel.

Das Besondere dabei sei, dass nicht nur der Erfassungsaufwand auf mehrere Schultern verteilt wird, sondern auch, dass die Erfassung kontinuierlich und

bedarfsgerecht stattfindet. „Die eigens dafür entwickelte App namens ‚OpenStop‘ soll es interessierten Bürgerinnen und Bürgern durch Beantworten kurzer Fragen ermöglichen, Barrieren und Eigenschaften von Haltestellen schnell und einfach zu erfassen, etwa beim Warten auf den nächsten Bus“, ergänzt René Apitzsch, Wissenschaftlicher Mitarbeiter.

Die Daten werden mithilfe der App standardisiert erfasst und zu OpenStreetMap, einer weltweiten gemeinsamen offenen Datenbasis, übertragen. Durch den freien Zugang zum stetig zunehmenden Datenbestand können bereits jetzt auch andere Projekte darauf aufbauen und eigene Lösungen entwickeln. Im Projekt „OPENER next“ sollen die Daten dazu verwendet werden, die Routenauskünfte im ÖPV zu verbessern. „So können alle Menschen und insbesondere jene mit Mobilitäts-, Seh- oder Höreinschränkungen schon vor Reiseantritt erfahren, ob eine geplante Route barrierefrei ist und welche Alternativen es gegebenenfalls gibt“, erläutert Apitzsch. Darüber hinaus sollen die Daten dazu dienen, eine barrierefreie Indoor-Navigation an Bahnhöfen umzusetzen und den Ausbau von Bus- und Bahnhaltestellen inklusiver und bedarfsgerechter zu planen.

„Barrierefreiheit geht uns alle an“



Simone Katter, Leiterin Kommunikation der Sozialheld*innen, über die Herausforderungen einer barrierefreien und sicheren Mobilität für Menschen mit Behinderung, eigene Projekte zur Datenerhebung und weitere notwendige Verbesserungen.

■ Frau Katter, wer sind die Sozialheld*innen? Welche Ziele verfolgen Sie?

Die Sozialheld*innen sind ein Berliner Verein, der nächstes Jahr bereits seit 20 Jahren besteht und von dem Inklusionsaktivisten Raul Krauthausen gegründet wurde. Wir setzen uns für Inklusion und Barrierefreiheit ein, um Menschen mit Behinderung die gleichberechtigte Teilhabe an der Gesellschaft zu ermöglichen. Wir möchten das sogenannte „disability mainstreaming“ vorantreiben, das bedeutet, dass Menschen mit Behinderung auf allen Ebenen nicht nur mitgedacht werden, sondern auch in allen gesellschaftlich relevanten Bereichen mitentscheiden können.

Wenn wir auf konkrete Probleme stoßen, führen wir auch eigene Projekte durch, wie zum Beispiel die „Wheelmap“, eine App für rollstuhlgerechte Orte, die anzeigt, ob ein Ort für Rollstuhlfahrende überhaupt zugänglich ist (siehe Kasten auf Seite 37).

■ Mit Blick auf die Mobilität von Menschen mit Behinderung: Wie bewerten Sie die Teilnahme am Straßenverkehr in puncto Barrierefreiheit?

Insgesamt wissen wir natürlich, dass es um die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nicht gut bestellt ist, obwohl es ein Gesetz gibt, nach dem der ÖPNV seit dem 1. Januar 2022 barrierefrei sein soll. Allerdings wissen alle, die mal mit

einem Kinderwagen oder schweren Koffer unterwegs waren, dass wir von Barrierefreiheit im ÖPNV sehr weit entfernt sind. Ich finde das immer wieder erstaunlich, wenn man sich überlegt, dass jede zehnte Person in Deutschland mit einer Behinderung lebt.

Grundsätzlich ist die Frage aber schwer zu beantworten, weil uns schlichtweg Daten fehlen. Das ist ein großes Problem, das wir jetzt aber mit einem im Juni gestarteten Projekt angehen. Der Titel dieses Projekts lautet „a11y score“. Das entspricht der Abkürzung des englischen Begriffs accessibility (Zugang/Barrierefreiheit) und wird wie das englische Wort ally (Verbündete) ausgesprochen. In diesem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderten Projekt geht es darum, ein datenbasiertes Tool zu entwickeln, mit dem Regionen nach ihrer Barrierefreiheit bewertet werden können. Ein wichtiges Instrument, um Daten zu generieren, die aufzeigen können, wie barrierefrei Deutschland ist. Diese Daten sollen den Entscheiderinnen und Entscheidern in den Kommunen vor Ort helfen zu erkennen, an welchen Stellen es Nachbesserungsbedarf gibt, und diesen entsprechend beziffern. Denn am Ende geht es auch immer ums Geld, das für Barrierefreiheit eingesetzt werden muss.

■ Wie rollstuhlgerecht ist Deutschland?

Auch diese Frage ist schwierig zu beantworten, weil uns Daten fehlen. Die

„Wheelmap“ umfasst mittlerweile weltweit rund drei Millionen Orte, bei denen geprüft werden kann, wie rollstuhlgerecht sie sind. Aber natürlich sind wir weit davon entfernt, alle möglichen Orte zu erfassen, auch wenn zum Beispiel für Deutschland jeden Tag neue Daten eingehen. Generell ist es aus unserer Sicht ein Unding, dass diese Daten ehrenamtlich von Privatpersonen zur Verfügung gestellt werden und es an dieser Stelle keinerlei Datenerhebung von staatlicher Seite gibt.

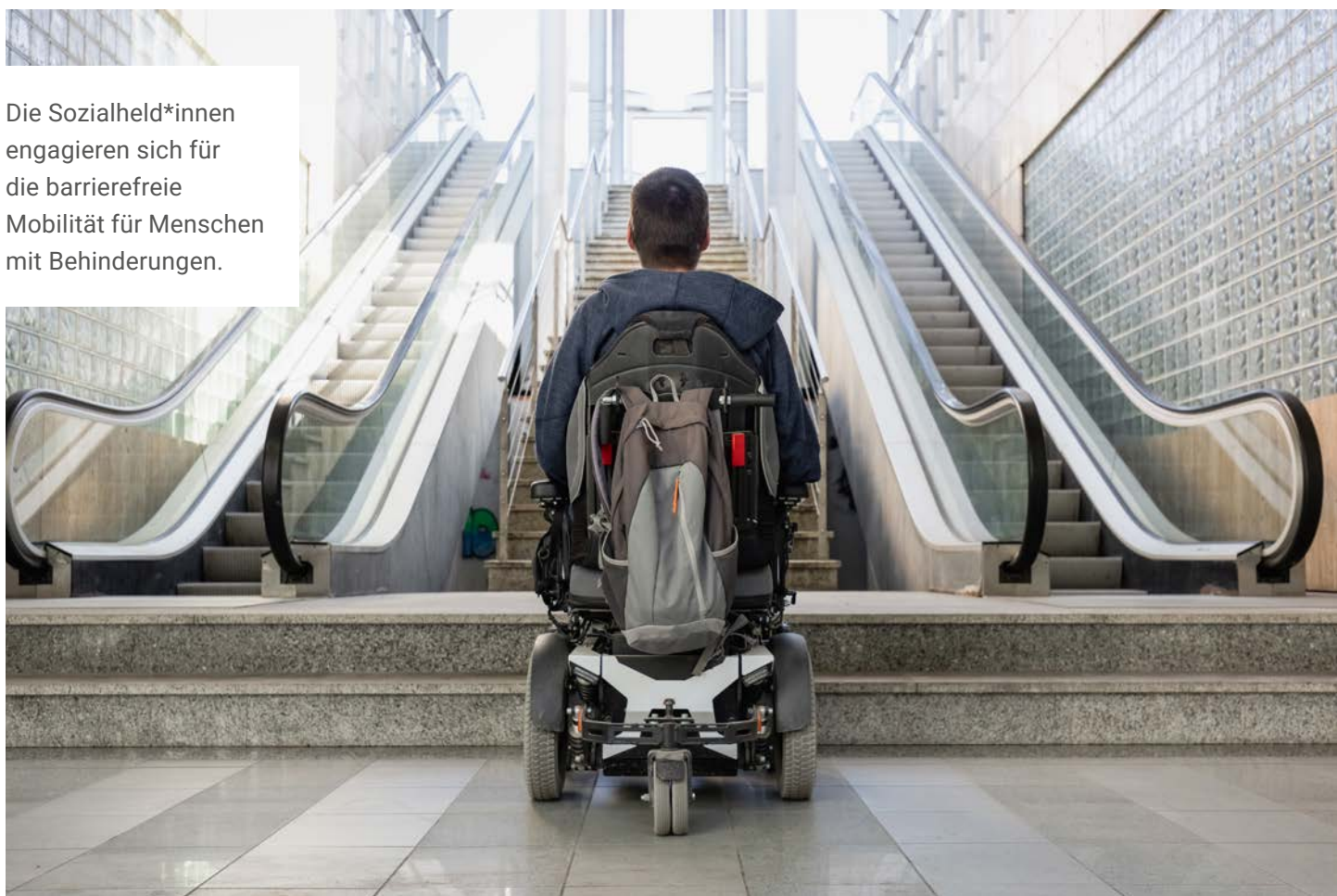
Die Datenerhebung ist deshalb so wichtig, um belegen zu können, an welchen Stellen es hapert und um Druck auf die Entscheiderinnen und Entscheider zu entwickeln. Wir haben Gesetze, wir haben das Wissen über die fehlende Barrierefreiheit und trotzdem passiert immer noch viel zu wenig. Menschen mit Behinderung möchten nicht nur zum Arzt oder ins Krankenhaus, sondern

auch ins Theater oder zum Shoppen. An diesen Stellen fehlt die Infrastruktur, um auch solche Unternehmungen zuzulassen. Daran merkt man, dass es immer noch viele falsche Vorstellungen darüber gibt, was Menschen mit Behinderung tun und lassen möchten.

■ Welche Verbesserungen müssten aus Ihrer Sicht besonders dringend erfolgen?

Menschen mit Behinderung müssen ernsthaft und standardmäßig als Expertinnen und Experten an der Umsetzung barrierefreier Mobilität beteiligt werden. Ansonsten entwickeln Planerinnen und Planer, die versuchen, sich in Menschen mit Behinderung hineinzusetzen, Lösungen, die am Ende nicht funktionieren. Und statt immer wieder Workshops zu machen, in denen nur die Bedarfe abgefragt werden, muss es jetzt

Die Sozialheld*innen engagieren sich für die barrierefreie Mobilität für Menschen mit Behinderungen.



endlich ums Machen gehen. Denn was gemacht werden muss, ist längst klar.

Wichtig ist mir an dieser Stelle der Hinweis, dass wir nicht nur über Menschen im Rollstuhl sprechen, sondern dass es natürlich auch um sichere Lösungen für blinde, seh- oder hörbehinderte Menschen gehen muss. Hier geht es um unterschiedliche Barrieren, die es abzubauen gilt.

Im Kern muss es aber vor allem darum gehen, Mobilität nicht im Nachhinein barrierefrei zu machen, sondern Mobilität von der Barrierefreiheit aus zu denken.

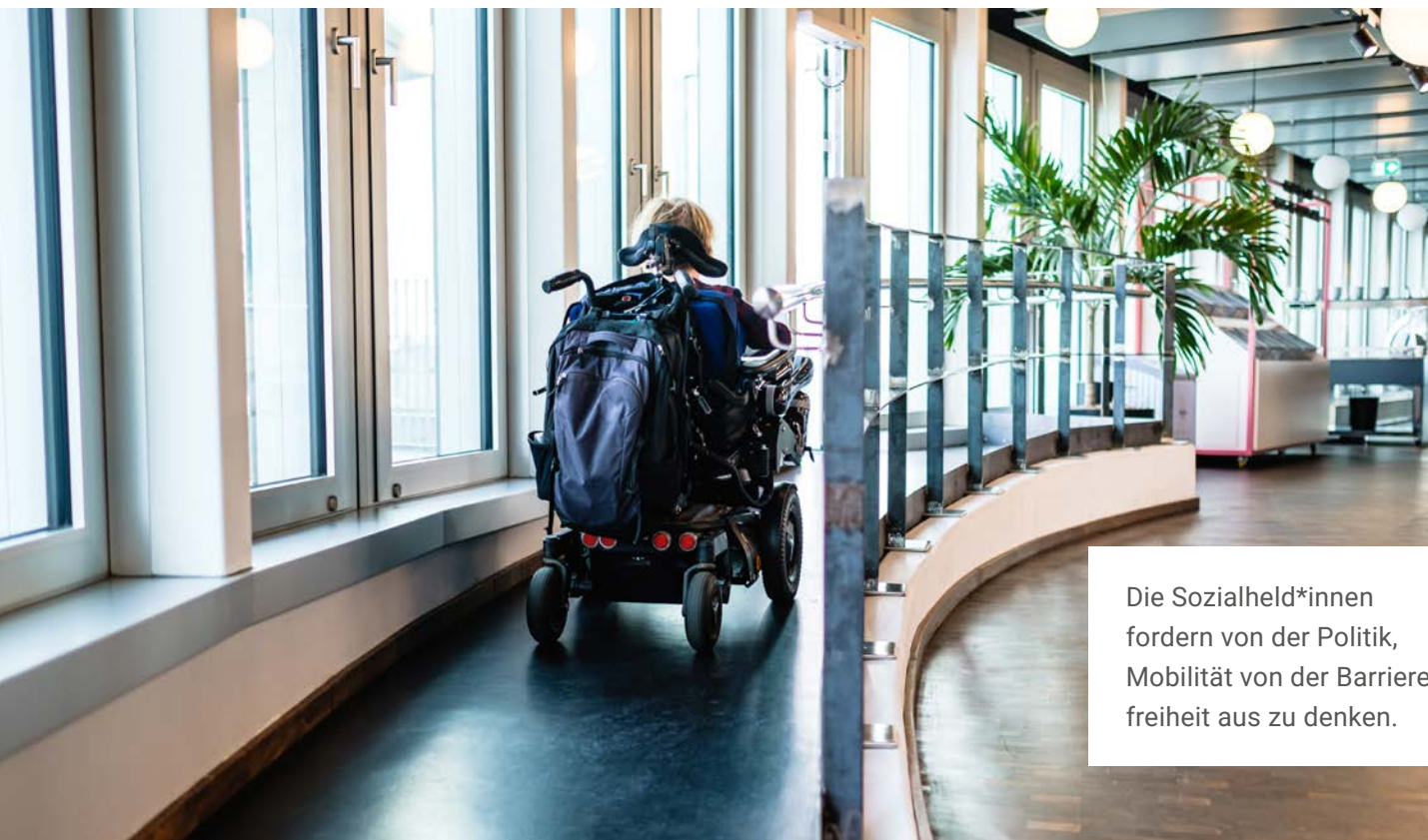
■ An wen adressieren Sie Ihre Forderungen nach einer barrierefreien Mobilität?

In erster Linie an Bundesverkehrsminister Volker Wissing. Es gibt bestehende Gesetze, die umgesetzt werden müssen, und da ist die Politik in der Pflicht. Zudem muss die Barrierefreiheit weitergedacht werden, auch

mit Blick auf die demografische Entwicklung. Zunehmend wird es ältere Menschen geben, die mobilitätseingeschränkt sind. Insgesamt muss viel mehr unternommen werden, um Menschen mit Behinderung eine sichere Mobilität zu gewährleisten, um ihnen gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen.

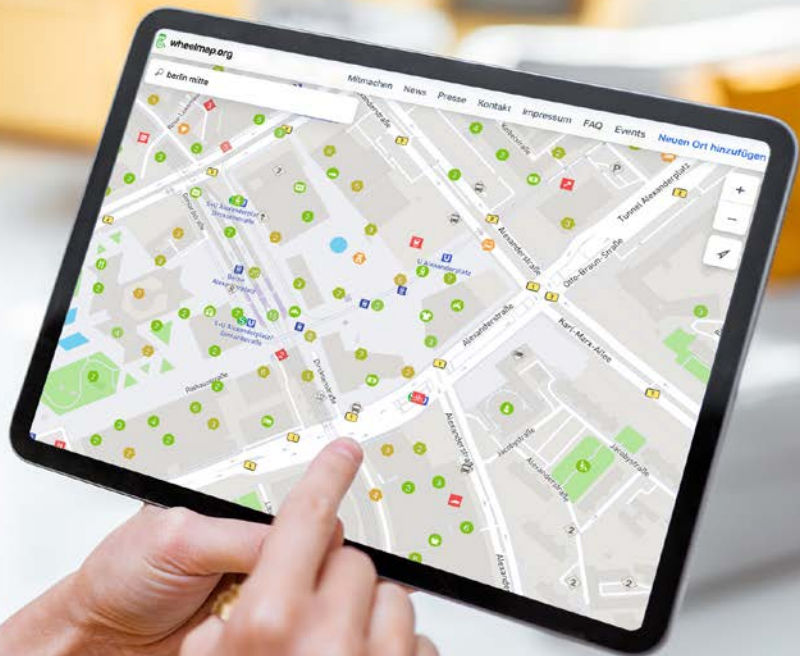
Dabei ist uns wichtig, nicht nur Forderungen an die Politik zu richten, sondern auch konkrete Hilfestellungen über unsere Projekte zu liefern, wie zum Beispiel die „Wheelmap“ oder „a11y score“.

Generell muss es darum gehen, nicht nur zu fragen, wo die Barrieren sind, denn die sind im Mobilitätsalltag leicht erkennbar. Im Vordergrund muss stehen, die Barrieren auch wirklich abzubauen. Darüber hinaus ist aus unserer Sicht die Botschaft an nicht behinderte Menschen wichtig, dass Barrierefreiheit uns alle angeht. Wir alle können durch eine Krankheit oder einen Unfall sehr schnell selbst betroffen sein und deshalb ist Barrierefreiheit kein Nischenthema.



Die Sozialheld*innen fordern von der Politik, Mobilität von der Barrierefreiheit aus zu denken.

Die „Wheelmap“ umfasst weltweit rund drei Millionen Orte, bei denen geprüft werden kann, wie rollstuhlgerecht diese sind.




Über die „Wheelmap“ rollstuhlgerechte Orte finden

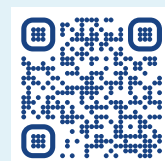
Die „Wheelmap“ ist eine Online-Karte für rollstuhlgerechte Orte. Seit 2010 können diese Orte über die App gefunden, eingetragen und über ein Ampelsystem bewertet werden. Weltweit nutzen Rollstuhlfahrende dieses Werkzeug für ihre Tagesplanung. Aktuell werden über 1,5 Millionen Cafés, Bibliotheken, Schwimmbäder und viele weitere öffentlich zugängliche Orte, die mithilfe der Community erhoben wurden, angezeigt. Die Grundlage der „Wheelmap“ sind die Geodaten der OpenStreetMap, eine weltweite Karte, die offene Daten unter einer freien Lizenz zur Verfügung stellt. Weitere 1,7 Millionen Orte kommen über externe Datenquellen aus dem Projekt „accessibility cloud“ dazu. Auf diese Weise können auch die Echtzeitdaten des Betriebsstatus von Aufzügen und Fahrtreppen in der „Wheelmap“ angezeigt werden.

Die „Wheelmap“ lebt vom Engagement ihrer Communities: Jede Woche finden

Mapping-Aktionen von Freiwilligen, Initiativen, Gruppen oder Selbsthilfe-Organisationen statt, die in ihrer Region oder Stadt Orte auf Rollstuhlgerechtigkeit überprüfen, markieren und damit die Wissensbasis auf wheelmap.org weiter ausbauen. Täglich kommen so im Durchschnitt über 300 Markierungen hinzu und viele Nutzerinnen und Nutzer laden auch Fotos von Eingängen und weitere Informationen hoch.

Die „Wheelmap“ ist in 33 Sprachen verfügbar und als kostenlose App erhältlich.

 Weitere Informationen zum Projekt gibt es unter www.sozialhelden.de/wheelmap.



Hindernisse auf Gehwegen – nur ein Ärgernis?

Angelika Wohlgemuth, Christiane Möller, Gerald Fröde,
Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (DBSV)

Aufgestellte Werbetafeln, Baustellen, herabhängende Zweige, Unebenheiten, Poller und neuerdings auch massenhaft abgestellte E-Roller: All das kann zu Hindernissen auf Gehwegen werden und die sichere sowie eigenständige Mobilität von Menschen beeinträchtigen.

Von einer barrierefreien Gehweggestaltung profitieren nicht nur die ca. 1,2 Millionen blinden und sehbehinderten Menschen in Deutschland (Hochrechnung aus WHO-Zahlen), sondern zudem die stetig wachsende Gruppe der Seniorinnen und Senioren, die es nach eigener Definition „ein wenig mit den Augen haben“. Auch ohne eine offiziell anerkannte Behinderung sind sie gefährdet, weil im Alter nicht nur das Sehen, sondern parallel oft das Hören nachlässt und man zudem nicht mehr so schnell reagieren kann.

Was sind Gehwege und warum gibt es sie eigentlich?

Ein Gehweg ist eine Verkehrsfläche, die in der Regel nur vom Fußgängerverkehr genutzt werden darf, so die Straßenverkehrsordnung (StVO). Er hat den Zweck, die schwächste Gruppe bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums zu schützen. Fußgängerinnen und Fußgänger wiederum sind verpflichtet, Gehwege zu nutzen.

Bereits im alten Rom kannte man Gehwege. Sie verschwanden mit dem Untergang des römischen Reiches, bevor sie ab dem 17. Jahrhundert in Europa ihre

Wiedergeburt erlebten. Damals begann man, Gehwege anzulegen, um die Sicherheit zu erhöhen sowie Fußgängerinnen und Fußgänger vor Pferdewagen zu schützen. Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts wandelte sich das Straßenbild radikal. Pferdekutschen wurden durch neue und schnellere Verkehrsmittel wie Fahrräder und Automobile ersetzt, verbunden mit steigenden Unfallzahlen. In Städten wurden in der Folge zunehmend Gehwege aus Stein oder Beton, oft mit Bordsteinen, aber weniger breit als heute, angelegt, um den Fußverkehr sicherer zu machen.

Wie nutzen blinde und sehbehinderte Menschen Gehwege?

Blinde und stark sehbehinderte Menschen waren lange Zeit oft nur mit einer sehenden Begleitperson, mit einem weißen Spazierstock oder ab Anfang des 20. Jahrhunderts vereinzelt auch mit Blindenführhund unterwegs. Heute nutzen die meisten blinden Menschen für die eigenständige Fortbewegung einen Blindenlangstock. Der Langstock wird über den Boden gependelt, um Strukturen, Hindernisse oder Unebenheiten zu ertasten. So erhält man Informationen über den Untergrund und die unmittelbare Umgebung bis ca. auf Bauchhöhe. Genutzt werden in geringerem Maße auch andere Hilfsmittel wie Blindenführhunde oder elektronische Hindernismelder. Erst seit den 1970er-Jahren gibt es in Deutschland systematische Schulungen blinder und hochgradig sehbehinderter

Menschen im Gebrauch des Blindenlangstocks. Diese Schulungen dienen nicht nur dazu, technisch zu erlernen, wie der Stock über den Boden gependelt wird. Vielmehr wird vermittelt, wie man sich ohne oder mit einem geringen Sehvermögen und ggf. auch mit zusätzlichen Beeinträchtigungen (zum Beispiel des Hörvermögens) im Straßenverkehr zurechtfinden und sicher fortbewegen kann. Blinde Menschen müssen dabei das fehlende Sehvermögen durch ihren Tast-, Hör- oder Geruchssinn kompensieren. Für Menschen, die über ein reduziertes Sehvermögen verfügen, ist eine kontrastreiche Umweltgestaltung hilfreich. Zudem können sie optische Hilfsmittel wie beispielsweise den Kontrast erhöhende Brillen nutzen.

Eine spezielle Form der Gehweggestaltung wird mit Hilfe von optisch kontrastreichen Bodenindikatoren umgesetzt. Bodenindikatoren sind Rippen- oder Noppenplatten mit strukturierter Oberfläche, die mit dem Blindenstock oder den Füßen gut ertastbar sind. Sie werden sowohl einzeln als auch in komplexen Leitsystemen in die Bodenbeläge von Gehwegen integriert. Durch ihre taktilen und visuellen Eigenschaften können sie sowohl blinden als auch seheingeschränkten Menschen den Weg markieren, Richtungsänderungen anzeigen oder auf Hindernisse hinweisen. Ihr Einsatz erfolgt in speziellen Situationen, insbesondere dann, wenn sonstige Leitelemente wie Bordsteinkanten nicht ausreichend verfügbar sind oder fehlen. Haupteinsatzgebiete für Bodenindikatoren sind Fußgängerbereiche, komplexe Verkehrsanlagen, Haltestellen, Kreuzungen und Überquerungsstellen – Orte mit hohem Gefährdungspotenzial.



Achtlos abgestellte E-Roller oder Fahrräder stellen unberechenbare Barrieren dar.

Auf welche Hindernisse stoßen blinde und sehbehinderte Fußgängerinnen und Fußgänger?

Bei der Frage, was alles zu einem Hindernis werden kann, muss der gesamte von Fußgängerinnen und Fußgängern genutzte Straßenraum in den Blick genommen werden. Hier die wichtigsten Barrieren, die blinden und sehbehinderten Menschen eine sichere und eigenständige Fortbewegung erschweren oder unmöglich machen:

- ▶ Unebenheiten auf dem Boden, wie zum Beispiel unebenes Pflaster, Schlaglöcher und herausstehende Gullideckel, erschweren das Pendeln mit dem Blindenlangstock, können von stark sehbehinderten Menschen nicht visuell erkannt werden und bilden eine Stolpergefahr.
- ▶ Bordsteinkanten bieten eine wichtige Leitlinie zur Orientierung. Fehlen mit den Füßen oder dem Blindenlangstock ertastbare und kontrastreich gestaltete Abgrenzungen zur Straße oder zu einem Radweg, geraten blinde und sehbehinderte Menschen leicht und unbeabsichtigt auf die Fahrbahn. Das birgt ein hohes Sicherheitsrisiko.
- ▶ Auf dem Gehweg platzierte Absperrpoller, die eigentlich die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern erhöhen sollen, werden ihrerseits zum gefährlichen Hindernis, wenn sie nicht kontrastreich gestaltet sind. Seheinschränkungen führen häufig zu einer verminderten Kontrastwahrnehmung und/oder zu einem nur eingeschränkten Gesichtsfeld, mit dem niedrige Poller schlecht wahrgenommen werden können.
- ▶ Mitten auf der Gehfläche aufgestellte Masten werden oft nicht erkannt, Betroffene können dagegenlaufen.
- ▶ Herumstehende Werbetafeln oder Restaurantbestuhlung führen zu unangenehmen Kollisionen.
- ▶ Verkehrswidrig abgestellte Autos müssen umlaufen werden – eine Herausforderung für die Orientierung und ggf. sehr gefährlich, wenn der Umweg über die Fahrbahn führt.
- ▶ Kreuz und quer auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder und herumliegende E-Roller sind für blinde und sehbehinderte Menschen unberechenbare Hindernisse auf ihren ansonsten bekannten Wegen. Durch die Beschaffenheit der E-Roller ist die Sturzgefahr trotz Nutzung eines Blindenlangstocks besonders hoch.
- ▶ Auf Kopfhöhe hereinragende Zweige oder Schilder können von blinden Menschen mit dem Langstock nicht erfasst werden und zu sehr schmerzhaften Verletzungen im Kopf- und Oberkörperbereich führen.
- ▶ Fehlt eine ausreichende Beleuchtung bei Dunkelheit, wird die Orientierung für Menschen mit Seheinschränkungen erschwert.
- ▶ Ampeln ohne hörbares Signal machen es Menschen mit Seheinschränkungen schwer, eine Straßenkreuzung sicher und eigenständig zu überqueren.
- ▶ Unzureichend ertastbare Baustellengrenzungen stellen ein hohes Sicherheitsrisiko dar.
- ▶ Zu enge Gehwege bei einem gleichzeitig hohen Fußgängeraufkommen erschweren die Orientierung.
- ▶ Das Fehlen von Bodenindikatoren erschwert die Orientierung, um etwa eine Bushaltestelle oder Treppen aufzufinden.

Der Weg zu barrierefreien Gehwegen

Die flächendeckende Einführung des Blindenlangstocks, wie wir ihn heute kennen, in den 1970er-Jahren hatte Folgen. Zum einen förderte dieses wichtige Hilfsmittel die eigenständige Mobilität und damit mehr Selbstbestimmung und Teilhabe der einzelnen Menschen am alltäglichen Leben. Zum anderen wurden damit aber auch die Forderungen der Betroffenen nach einer barrierefreien Gestaltung des Straßenraums unter besonderer Berücksichtigung des Fußverkehrs lauter. Bodenleitsysteme und akustische Ampeln hielten Einzug und es entstanden Regelwerke, wie diese zu gestalten sind. So sind in vielen Städten einige Barrieren beseitigt worden.

Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass Barrierefreiheit noch kein Selbstläufer ist. Aushandlungsprozesse sind zu führen, um Menschen mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen angemessen Rechnung zu tragen. Neue Barrieren entstehen auch durch technische Innovationen und sich wandelnde Bedürfnisse. So werden E-Roller, die bedingt durch das Free-Floating-Modell überall herumliegen, zu gefährlichen Stolperfallen oder verhindern ein Weiterkommen. Der zunehmende Radverkehr stellt blinde und sehbehinderte Fußgängerinnen und Fußgänger gerade bei der Querung von Straßen vor besondere Herausforderungen, weil sie Fahrräder weder sehen noch hören können. Elektrofahrzeuge entlasten von Lärm und schonen die Umwelt. Gleichzeitig sind sie für blinde und sehbehinderte Menschen schwer wahrnehmbar.

Barrierefreiheit: Mehr als ein „Nice-to-have“

Behinderungen entstehen aus einer Wechselwirkung von individuellen Beeinträchtigungen eines Menschen und in der Umwelt bestehenden Barrieren. Eine barrierefreie Gestaltung der Umwelt ist Grundvoraussetzung dafür, dass Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt am Straßenverkehr teilnehmen können. Eine gleichberechtigte Teilnahme am Straßenverkehr wiederum ist in unserer Mobilitätsgesellschaft die Voraussetzung dafür, am Leben teilhaben zu können.

„Niemand darf wegen einer Behinderung benachteiligt werden“, so steht es seit 1994 in Artikel 3 Absatz 2 unseres Grundgesetzes. Barrierefreiheit als Voraussetzung für eine gleichberechtigte Teilhabe in allen Lebensbereichen und damit für Nichtdiskriminierung betont das in Deutschland seit 2009 geltende Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-BRK) ganz ausdrücklich. Eine barrierefreie Gestaltung von Gehwegen einschließlich Straßenüberquerungen ist also rechtlich geboten. „Barrierefrei“ kann man für den Verkehrsbereich vereinfacht so definieren, dass Straßen, Plätze, Wege und Verkehrsmittel für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Gesetzlich ist das im Behindertengleichstellungsrecht des Bundes und der Länder sowie in weiteren Fachgesetzen und technischen Normen näher ausgestaltet.

Auch wenn es keine allgemein verbindlichen technischen Spezifikationen dazu gibt, wie Barrierefreiheit auf dem Gehweg umzusetzen ist, bieten die vorhandenen DIN-Normen und weiteren technischen Regelwerke einen Rahmen.



Bodenindikatoren sind mit dem Blindenlangstock gut ertastbar und dienen beispielsweise – wie hier – als Leitstreifen.

Die grundlegenden Kriterien für die Barrierefreiheit von Gehwegen sind in der DIN 18040 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ festgelegt. Die speziellen, für die Orientierung von blinden und sehingeschränkten Menschen relevanten, zusätzlichen Elemente der Gehweggestaltung werden in der DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ erläutert.

Damit ein Gehweg als barrierefrei bezeichnet werden kann, muss sein nutzbarer Bereich mindestens 1,80 Meter breit sein. Er soll glatt, eben und stufenlos gestaltet sein und über eine feste Oberfläche verfügen, die Längs- und Querneigungen müssen die in der Norm festgelegten Grenzwerte einhalten. Beidseitig ist der Gehbereich von Sicherheitsräumen zu flankieren, einmal zur Bebauung (i.d.R. mindestens 20 Zentimeter breit) und zur Fahrbahn (i.d.R. mindestens 50 Zentimeter breit). Die Gesamtbreite des Gehweges sollte damit mindestens 2,50 Meter betragen, je nach Fußgängeraufkommen etc. auch breiter. Die Oberflächen von Gehbereich und Sicherheitsräumen sollen aus taktil und visuell deutlich kontrastierenden Materialien hergestellt sein.

Zur Barrierefreiheit des Gehweges gehört außerdem, dass die lichte Höhe über dem Gehbereich durchgängig mindestens 2,25 Meter beträgt, besonders zu beachten bei temporärer Überbauung von Gehwegen mit Baugerüsten.

Blinde Menschen sind auf eine mit dem Langstock deutlich fühlbare Abgrenzung zur Fahrbahn angewiesen – anderenfalls können sie die Orientierung verlieren und schlimmstenfalls unbeabsichtigt in den fließenden Verkehr geraten. Ideal für sie ist ein hoher Bordstein. Bordsteine stellen jedoch für viele Rollstuhl- und Rollatornutzende ein unüberwindbares Hindernis dar. Um es ihnen an Querungsstellen zu erleichtern, vom

Gehweg auf die Straße und von dort auf den gegenüberliegenden Gehweg zu gelangen, werden Gehwegbereiche mit abgesenkten Bordsteinen angelegt. Es existieren mehrere Varianten, sowohl mit drei Zentimeter hoher Bordsteinkante und abgerundeten Kanten als auch die sogenannte Nullabsenkung. Die damit verbundene Gefährdung blinder und sehbehinderter Menschen soll mit Hilfe von Bodenindikatoren, die als Sperr- oder Richtungsfelder verlegt sind, kompensiert werden. Diese vermitteln blinden Menschen, ob und an welchen Stellen sie die Straße überqueren können. Die Blinden- und Sehbehindertenselbsthilfe plädiert aufgrund der dennoch bestehenden Unfallgefahr dafür, diese Bereiche so weit wie möglich einzugrenzen.

Fazit

Hindernisse auf Gehwegen sind nicht nur ein Ärgernis, sondern Barrieren, die Menschen mit Behinderungen von ihren Mobilitätsbedürfnissen ausschließen und dadurch die Teilhabe im alltäglichen Leben beeinträchtigen können. Eine barrierefreie Umweltgestaltung nutzt aber letztlich allen Menschen. Für Menschen mit Seh Einschränkung ist sie kein „Nice-to-have“, sondern ein „Must“ und muss deshalb umgesetzt werden.



Weitere Informationen finden Sie auf der Webseite des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbands.



Sichere Verkehrsteilnahme für Menschen mit kognitiven Einschränkungen

Dr. Melanie Knaup,
Institut für Förderpädagogik und Inklusive Bildung
Justus-Liebig-Universität Gießen

Die Fähigkeit zur Teilnahme am Straßenverkehr stellt eine essenzielle Kompetenz dar, die Unabhängigkeit fördert und gleichberechtigte Teilhabe ermöglicht. Für Menschen mit kognitiven Einschränkungen stellen sich hierbei besondere Herausforderungen. Kognitive Einschränkungen, wie geistige Behinderungen oder Demenz, können die kognitiven Fähigkeiten beeinträchtigen, die für eine sichere Verkehrsteilnahme unabdingbar sind – von der Interpretation von Verkehrszeichen bis hin zur angemessenen Reaktion auf komplexe Verkehrssituationen.

Mobilität ist ein grundlegender Baustein für eine inklusive, dynamische und fortschrittliche Gesellschaft. Sie beeinflusst fast alle Aspekte des menschlichen Lebens und ermöglicht den Zugang zu verschiedenen Ressourcen wie Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Gesundheitsdiensten, Einkaufsmöglichkeiten und sozialen Aktivitäten. Ohne Mobilität könnten viele Menschen von diesen grundlegenden Angeboten ausgeschlossen sein¹; und so ist es auch mit Blick auf die Forderungen der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK²) unerlässlich, eine inklusive Verkehrsumgebung zu schaffen, um Menschen mit kognitiven Einschränkungen eine aktive, selbstbestimmte und vor allem sichere Teilhabe am Straßenverkehr zu ermöglichen.

Spezifische Herausforderungen

Die Verkehrsteilnahme ist eine komplexe Aktivität, die ein hohes Maß an kognitiven Fähigkeiten erfordert.³ Demnach sind die Auswirkungen einer kognitiven Einschränkung, wie sie bei einer geistigen Behinderung oder einer neurodegenerativen Erkrankung wie Demenz auftreten kann, sehr vielschichtig und können bezogen auf die Verkehrsteilnahme sowohl die Sicherheit der betroffenen Personen als auch anderer Verkehrsteilnehmender beeinflussen.⁴

Menschen mit kognitiven Einschränkungen könnten Schwierigkeiten haben, komplexe Verkehrssituationen angemessen zu erfassen und zu verarbeiten.⁵ Das Lesen von Verkehrszeichen, das Beachten von Ampelsignalen, das Beobachten des Verkehrs und das Einhalten von Verkehrsregeln erfordern gleichzeitig Aufmerksamkeit und kognitive Ressourcen. Auch die Beeinträchtigung des Urteilsvermögens und der Problemlösungsfähigkeiten kann dazu führen, dass Menschen mit kognitiven Einschränkungen Situationen falsch einschätzen. Das kann dazu führen, dass sie unangemessene Entscheidungen treffen, die ihre eigene Sicherheit und die der anderen Verkehrsteilnehmenden gefährden. Auch die Fähigkeit, sich an Routinen und Verhaltensweisen zu halten, die für die Verkehrssicherheit entscheidend sind, kann beeinträchtigt sein.

Abbildung 1

Bedeutung der Verkehrsteilnahme für Menschen mit kognitiven Einschränkungen



Menschen mit kognitiven Einschränkungen fällt es nicht immer leicht, sich an bestimmte Verkehrsregeln zu erinnern. Auch eine impulsive Reaktion auf Straßensituationen könnte das Risiko von Fehlern und Unfällen erhöhen.

Gesetzliche Rahmenbedingungen

Trotz der aufgeführten Herausforderungen ist es wichtig zu betonen, dass Menschen mit kognitiven Einschränkungen in keinem Fall von der Verkehrsteilnahme ausgeschlossen werden dürfen. Vielmehr ist es in Deutschland gesetzlich verankert,

dass Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt am Straßenverkehr teilnehmen.

So verpflichtet Artikel 8 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und Artikel 9 der UN-BRK dazu, Verkehrssysteme, Verkehrsmittel und Infrastrukturen so zu gestalten, dass sie für Menschen mit kognitiven Einschränkungen zugänglich sind.

Ergänzend stellt Artikel 20 der UN-BRK sicher, dass Menschen mit kognitiven Einschränkungen angemessene Schulungen, Unterstützung und angepasste Verkehrsmittel erhalten, um sicher am Straßenverkehr teilnehmen zu können.

Abbildung 2:

Auswirkungen von kognitiven Einschränkungen auf die Verkehrsteilnahme

Aufmerksamkeit

Kognitive Einschränkungen können die Fähigkeit einer Person zur Aufrechterhaltung konzentrierter Aufmerksamkeit beeinflussen. Schwierigkeiten bei der Filterung von relevanten Informationen und Ablenkungen können auftreten, was zu einer reduzierten Fähigkeit führt, komplexe Verkehrssituationen zu verarbeiten. Dies kann dazu führen, dass wichtige Details übersehen werden und Reaktionszeiten verlangsamt werden.

Urteilsvermögen

Kognitive Einschränkungen können das Urteilsvermögen beeinträchtigen, was zu falschen Einschätzungen von Risiken und Situationen führen kann. Personen könnten Schwierigkeiten haben, angemessen zu beurteilen, wann sie eine Straße überqueren können, wie viel Abstand sie zu anderen Fahrzeugen halten sollten oder wie sie auf plötzliche Veränderungen in der Verkehrssituation reagieren sollen.

Reaktionszeit

Verzögerte Reaktionszeiten sind eine häufige Folge von kognitiven Einschränkungen. Personen könnten längere Zeit benötigen, um auf plötzliche Ereignisse wie Bremsen, Ausweichen oder nicht vorhersehbares Verhalten von Fußgängerinnen und Fußgängern zu reagieren. Diese Verzögerungen können die Fähigkeit beeinträchtigen, schnell auf sich ändernde Verkehrssituationen zu reagieren und potenzielle Unfälle zu vermeiden.

Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit

Menschen mit kognitiven Einschränkungen könnten langsamer Informationen verarbeiten, was dazu führen kann, dass sie länger brauchen, um Verkehrszeichen zu erkennen, Straßenschilder zu lesen oder Handlungen der anderen Verkehrsteilnehmenden zu antizipieren. Dies kann die Fähigkeit beeinträchtigen, zeitnah und angemessen auf Verkehrssituationen zu reagieren.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) betont im § 1 Absatz 2 die Pflicht aller Verkehrsteilnehmenden sich so zu verhalten, dass niemand geschädigt, gefährdet, behindert oder belästigt wird.

Unterstützende Maßnahmen

Aus den aufgeführten rechtlichen Grundlagen lassen sich verschiedene unterstützende Maßnahmen ableiten, um die Mobilität von Menschen mit kognitiven Einschränkungen zu erhöhen, während gleichzeitig die allgemeine Verkehrssicherheit gestärkt wird.

- 1. Barrierefreie Verkehrsinfrastruktur:** Eine grundlegende Voraussetzung für die Sicherheit von Menschen mit kognitiven Einschränkungen im Straßenverkehr ist eine barrierefreie Verkehrsinfrastruktur. Dies umfasst gut erkennbare und deutlich gekennzeichnete Fußgängerüberwege, taktile Leitstreifen, gut platzierte Verkehrszeichen und Ampeln sowie bauliche Anpassungen, die der Orientierung und Sicherheit dienen.⁶
- 2. Angemessene Schulungen mit persönlicher Beratung, Training und Begleitung:** Schulungsprogramme

spielen eine zentrale Rolle, um Menschen mit kognitiven Einschränkungen die erforderlichen Fähigkeiten für eine sichere Verkehrsteilnahme zu vermitteln. Individuelle Schulungen, die auf die spezifischen Bedürfnisse und Fähigkeiten zugeschnitten sind, helfen dabei, das Verständnis für Verkehrsregeln und -signale zu fördern. Persönliche Beratung und begleitetes Training ermöglichen, realistische Verkehrssituationen zu üben und ein besseres Bewusstsein für potenzielle Gefahren zu entwickeln.⁷

- 3. Aufklärungskampagnen zur Sensibilisierung:** Um das Bewusstsein und die Akzeptanz für Menschen mit kognitiven Einschränkungen im Straßenverkehr zu fördern, sind gezielte Aufklärungskampagnen von großer Bedeutung. Diese sollen nicht nur andere Verkehrsteilnehmende sensibilisieren, sondern auch das Verständnis für die besonderen Bedürfnisse dieser Gruppe stärken. Wenn alle Verkehrsteilnehmende besser informiert sind, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass sie rücksichtsvoller handeln und ihre Verhaltensweisen entsprechend anpassen, um die Sicherheit aller zu gewährleisten.⁸



Mobilität ist auch für kognitiv eingeschränkte Menschen sehr wichtig.

Ausblick

Die sichere Verkehrsteilnahme für Menschen mit kognitiven Einschränkungen ist ein wichtiges Anliegen, das spezielle Maßnahmen erfordert, um ihre Mobilität und Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Eine inklusive und sichere Verkehrsumgebung ist für alle Bevölkerungsgruppen von großer Bedeutung, einschließlich Menschen mit kognitiven Einschränkungen. Dies fördert ihre Unabhängigkeit, Teilhabe und Lebensqualität.

Menschen mit kognitiven Einschränkungen stehen vor Herausforderungen bei der Verkehrsteilnahme. Sie benötigen sowohl eine barrierefreie Infrastruktur als auch angemessene Schulungen mit persönlicher Beratung, Training und Begleitung. Es ist aber auch entscheidend, das Bewusstsein der Gesellschaft für die Herausforderungen von Menschen mit kognitiven Einschränkungen im Straßenverkehr zu schärfen. Dies kann zur Förderung eines respektvollen Verhaltens und zur Verringerung von Stigmatisierung beitragen, um gemeinsam eine Verkehrsumgebung zu schaffen, die sicher, inklusiv und gerecht ist.

Quellen:

- 1 Vgl. Daubitz, S., et al. (2023): Mobilität und soziale Exklusion. Alltag – Strategien – Maßnahmen. Münster: Lit Verlag, S. 1.
- 2 Bundesministerium für Justiz (Hrsg.) (2008): Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13. Dezember 2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2008 Teil II Nr. 35, ausgegeben zu Bonn am 31. Dezember 2008. <http://www.un.org/Depts/german/uebereinkommen/ar61106-dbgbl.pdf>, zuletzt abgerufen am 06.08.2023.
- 3 Vgl. Karthaus, M., Getzmann, S. & Wascher, E. (2023): Die Entwicklung verkehrssicherheitsrelevanter Personenmerkmale im höheren Lebensalter und ihre Einflussfaktoren Erste Querschnittsanalysen aus der Dortmunder-Bonner Längsschnittstudie (DoBoLSiS). In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 336, S. 12 f.
- 4 Wilhelm, M. (2009): Wenn Mobilität zur Gefahr wird. Bericht zum Unfallgeschehen von Menschen mit Behinderungen. 3. Auflage (Stand 3/2009). Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege - BGW. Hamburg (BGW Forschung, SPMobi16).
- 5 Vgl. Wolf, M. (2021): Mobilitätsbildung für Menschen mit geistiger Behinderung. Theoriebasierte Entwicklung und praktische Exploration eines kompetenzorientierten Mobilitätscurriculums. Dissertation. https://edoc.ub.uni-muenchen.de/29059/1/Wolf_Markus.pdf, S. 222 ff.; Stöppler, R. (2015): Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung. Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. Schriftenreihe Verkehrssicherheit (18), Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat sowie Ewert, U. (2008) Alterskorrelierte Erkrankungen, die die Verkehrsteilnahme beeinträchtigen können. In: Schlag, B. (Hrsg.) Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter. TÜV Media, S. 176–194.
- 6 Verweis auf den Artikel von Reinhilde Stöppler „Worauf kommt es bei der Gestaltung barrierefreier Verkehrsräume an?“
- 7 Vgl. Wolf, M. (2021): Mobilitätsbildung für Menschen mit geistiger Behinderung, S. 315 ff.
- 8 Zum Beispiel: Sensibilisierungstrainings im ÖPNV. Vgl.: Monninger, D. et al. (2012): Verbundprojekt „MogLi – Mobilität auf ganzer Linie/Barrierefreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht, S. 39 ff. sowie <https://www.aktion-mensch.de/inklusion/mobilitaet/gute-beispiele/schulung-fuer-busfahrer-zu-barrierefreiheit>, zuletzt abgerufen am 06.08.2023.

Worauf kommt es an, um die Verkehrssicherheit für ältere Menschen zu verbessern?

Prof. Dr. Georg Rudinger,
Geschäftsführender Gesellschafter der uzbonn,
Gesellschaft für empirische Sozialforschung und Evaluation

Mobilität und Lebensqualität

Mobilität ermöglicht die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben und ist ein entscheidender Faktor von Lebensqualität. Die Altersberichte der Bundesregierung/BMFSFJ „Alter und Gesellschaft“ (Nr. 3/2001), „Potenziale des Alters“ (Nr. 5/2005), „Kommune“ (Nr. 7/2016), „Digitalisierung“ (Nr. 8/2020) unterstreichen, dass Mobilität eine notwendige Vorbedingung für die Erschließbarkeit der verschiedensten Ressourcen der Außenwelt ist, vor allem, wenn mit zunehmendem Alter die körperliche Leistungsfähigkeit nachlässt und dadurch Mobilitätsalternativen, wie zu Fuß gehen oder Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, schwerer fallen. Die Mobilität stellt einen entscheidenden Faktor für Freiheit und Selbstbestimmung, Selbstständigkeit, Unabhängigkeit der Lebensführung, Erlebnisreichtum, Leistungsfähigkeit, Aktivität, Flexibilität, Individualität, eben für Lebensqualität dar, und sollte deshalb so lange wie möglich gewährleistet sein.¹

Interventive Maßnahmen

Regelung und Gestaltung der Verkehrsumwelt – sowohl legislativ als auch räumlich-verkehrsstrukturell – und Technikentwicklung zur Sicherheit nicht nur älterer Verkehrsteilnehmender gelten als kontextorientierte Maßnahmen, welche die Anforderungen des Verkehrsgeschehens im Sinne einer Verhältnisprävention minimieren sollen. Da Mobilität in all ihren Modalitäten – vom motorisierten Individualverkehr bis zum Radfahren und Zufußgehen – auch und gerade für Ältere eine größere Rolle spielt, gehören zu den notwendigen strukturell-planerischen Maßnahmen die Herstellung barrierefreier Räume (siehe DVR Report 1/2023), genauso wie die Entwicklung und Anwendung zweckmäßiger technischer Assistenzsysteme (siehe DVR Report 2/2023) und eines angepassten Verkehrsangebots. Ziel der hier im Fokus stehenden personenzentrierten Ansätze, nämlich Kampagnen, Beratungsangebote und Trainingsprogramme ist, dass mögliche altersbedingte Defizite als Gefahrenpotenziale selbst erkannt und vor allem auch akzeptiert werden. Kommunikation spielt hier eine zentrale Rolle, geht es doch darum, die realistische Einschätzung der eigenen Kompetenzen zu bewirken und dann die

Bereitschaft zu fördern, freiwillig in Eigenverantwortung diese individuellen Potenziale zur Aufrechterhaltung, Verbesserung oder auch Wiederherstellung einer sicheren Verkehrsteilnahme bis ins hohe Lebensalter im Zuge einer Verhaltensprävention zu aktivieren. Die Ausformung kompensatorischer Verhaltensweisen zur Optimierung der Sicherheitspotenziale kann durch Teilnahme an Programmen von Verkehrssicherheitsorganisationen wie der Deutschen Verkehrswacht (DVW), dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) oder auch durch Beratung von Ärztinnen und Ärzten sowie durch individuelle Trainingsprogramme – wie zum Beispiel freiwillige Fahrproben im Realverkehr – erreicht werden.

Kampagnen und Programme für die Zielgruppe: Ältere Menschen

Mittlerweile gibt es zahlreiche Informations- und Beratungsangebote für die Zielgruppe der älteren Verkehrsteilnehmenden. Stellvertretend erwähnt seien „sicher mobil“ (DVR) und „Mobil bleiben, aber sicher!“ (DVW). Im Jahresbericht 2022 der DVW werden diese beiden Programme mit ihren zentralen Konzepten bündig vorgestellt. In beiden Kampagnen werden ältere Verkehrsteilnehmende unter dem Aspekt verschiedener Mobilitätsformen – als Autofahrende, als zu Fuß Gehende, als Radfahrende oder auch als Nutzende öffentlicher Verkehrsmittel – in unterschiedlicher Form angesprochen: Bei „sicher mobil“ geschieht dies primär in fachkundig moderierten Gesprächsrunden zum Erhalt und zur Förderung einer sicheren Verkehrsteilnahme, nicht zuletzt auch mithilfe von Praxisbausteinen, wie zu Fahrrad und Pedelec. Bei „Mobil bleiben, aber sicher!“ wird noch stärker mit Aktionselementen vor allem auf Verkehrssicherheitstagen gearbeitet. So können Seniorinnen und Senioren an Fahr simulatoren ihre Fahrkompetenz überprüfen oder mit fachkundiger Anleitung praktisch üben, etwa wie sie sicher mit dem Pedelec

fahren oder gar, wie ihr Rollator zum sicheren Wegbegleiter wird.

Eine weitere vom DVR schon 2012 gestartete Kampagne „Aktion Schulterblick. Bewusst und sicher mobil“, weist eine gewisse Nähe zum „Hausarztmodell“ auf. Die (älteren) Verkehrsteilnehmenden sollen mit Presse- und Medienarbeit für die Notwendigkeit von regelmäßigen freiwilligen Gesundheitschecks sensibilisiert, umfassend informiert und in ihrer Eigenverantwortung gestärkt werden.

Aufklärungsbroschüren mit Verkehrssicherheitsthemen und Aktivitäten bis hin zu Trainingsangeboten wurden in den letzten Jahrzehnten zahlreich verbreitet, nicht nur von Verkehrssicherheitsinstitutionen, sondern auch von Automobilclubs wie zum Beispiel dem ADAC unter „Mobil im Alter“ mit einer guten Übersicht zu „Senioren am Steuer“, wo nicht nur das Programm „sicher mobil“ empfohlen wird, sondern auch das Gespräch mit der Ärztin oder dem Arzt.

Beratungsmaßnahmen – die hausärztliche Rolle

Bedeutung und Verantwortung der Ärzteschaft zur Beratung ihrer älteren Patientinnen und Patienten mit dem Ziel der Erhöhung deren Verkehrssicherheit zieht sich durch die Verkehrsgerichtstage (VGT) der vergangenen fast 20 Jahre bis hin zum 61. Deutschen VGT 2023. Im Arbeitskreis VI „Meldepflicht für Ärztinnen und Ärzte von fahrungeeigneten Personen?“ findet sich die Aussage: „Ärztinnen und Ärzte sind verantwortungsvoll eingebunden in die Beratung möglicherweise fahrungeeigneter Patienten. Sie sind regelmäßig die ersten Ansprechpartner bei Fragen zur Fahreignung.“

Allerdings muss die Ärzteschaft auf eine solche Funktion als „Lotse für ältere Verkehrsteilnehmende“ vorbereitet und entsprechend



Zahlreiche Informationsprogramme richten sich an ältere Verkehrsteilnehmende.



Mobilitätsberatung durch Ärztinnen und Ärzte soll zur realistischen Selbsteinschätzung führen.

fortgebildet werden. Das sogenannte „Hausarztmodell“ zielt genau auf diesen Einbezug der Ärzteschaft bezüglich der Verkehrssicherheit ihrer älteren Patientinnen und Patienten. Dabei geht es primär um Beratung und Aufklärung. Neben medizinisch-psychologischen Grundlagen der sicheren Verkehrsteilnahme älterer Autofahrender sowie rechtlichen Rahmenbedingungen im Spannungsfeld zwischen Aufklärungs- und Schweigepflicht², steht dabei besonders eine Vorbereitung der Ärzteschaft in kommunikativer Hinsicht im Vordergrund, denn die Ansprache der Verkehrsteilnahme älterer Personen wird oftmals als heikel empfunden. Diese Fortbildungskonzeption wurde mit der maximalen Fortbildungspunktzahl pro Tag (8 Punkte) zertifiziert.³

Mobilitätsberatung auch und gerade durch Ärztinnen und Ärzte impliziert den Appell an die Selbstverantwortung und soll zur realistischen Selbsteinschätzung bei den Beratenen

führen. Der erwähnte 61. VGT 2023 geht in seinen Empfehlungen, in denen die ärztliche Meldepflicht abgelehnt wird, einen Schritt weiter, indem dort weitere Ratschläge seitens der Ärzteschaft empfohlen werden: „Vorrangig sollen jedoch niederschwellige Angebote zum Erhalt der Fahreignung und zu alternativer Mobilität in größerem Umfang etabliert und beworben werden.“ Auch die Hausärztinnen und Hausärzte sind also Elemente solcher Netzwerke aus Seniorenorganisationen, Fahrschulen, Landesverkehrswachten (LVW) etc., die es als ihre Aufgabe ansehen, geeignete Beratungen, Schulungen, gar Trainings – wie zum Beispiel freiwillige Fahrproben im Realverkehr – für ältere Autofahrende durchzuführen.⁴

Das „Hausarztmodell“ ist nicht hinreichend angenommen worden. Zum einen wird wohl befürchtet, Patientinnen und Patienten zu verlieren, auch wenn die Ärztinnen und Ärzte ja geradezu die standesrechtliche

Pflicht haben, die geschilderten Sachverhalte anzusprechen, wie auch in den verschiedenen VGT-Empfehlungen deutlich wird. Zum anderen setzt eine nachhaltige Implementierung einer Mobilitätsberatung in der Hausarztpraxis die Klärung der Frage einer Finanzierung solcher Leistungen voraus. Diese Diskussion begleitete von Beginn an die Konzeption des „Hausarztmodells“. So nimmt es nicht wunder, dass auf den VGT immer wieder solche Empfehlungen formuliert werden, wie jüngst noch 2023: „Es wird festgestellt, dass in verkehrsmedizinischer Hinsicht ein erheblicher ärztlicher Aus-, Fort- und Weiterbildungsbedarf besteht.“

Training – Rückmeldefahrt

Der nächste Schritt – zumindest für ältere Autofahrende – ist die praktische Überprüfung einer unter Umständen durch Kampagnen, Broschüren oder aufklärende Beratungen und Gespräche in Erwägung gezogenen Mobilitätsentscheidung. Dazu gehören Tests in Fahr simulatoren, Fahr-sicherheitstrainings, die u.a. vom TÜV, Anbietern von medizinisch-psychologischen Untersuchungen (MPU), einzelnen Fahr-schulen angeboten werden oder vom ADAC, wie zum Beispiel der „FahrFitnessCheck“. Auch die LVW machen zahlreiche Angebote, wie die LVW Niedersachsen mit „Fit im Auto“ oder viele örtliche Verkehrswachten in NRW, wie schon seit 2016 in Essen das Pilotprojekt „Ü 60, aber sicher“ mit freiwilliger „Nach-schulung“ plus Pkw-Sicherheitstraining.

Am effektivsten ist, dass ältere Personen ihre Fahrtauglichkeit mithilfe von freiwilligen „qualifizierten Rückmeldefahrten“ mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin auf dem Beifahrersitz zur Überprüfung der Fahrtauglichkeit im Realverkehr prüfen.⁵ Beeinträchtigungen der Fahrfähigkeit im Alter, die bei der Rückmeldefahrt erkannt werden, können durch Training reduziert

werden. Die jeweilige individuelle Zielbildung geschieht durch Kommunikation vor dem Training, die Rückmeldung und Bewertung der Stärken und Schwächen nach der Fahrt. Genau diese Mischung aus Theorie und Praxis führt zu besserem Fahrverhalten.⁶ Also auch hier geht es darum, sich in eigener Verantwortung möglicher Defizite und ihrer Auswirkungen zu stellen, über Kompensationsmöglichkeiten umfassend zu informieren und entsprechend zu handeln.

Bereits beim 55. VGT 2017 wurde vom Arbeitskreis III „Senioren im Straßenverkehr“ eine solche Empfehlung gegeben: „Instrumente zur besseren Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz sind zu entwickeln und wissenschaftlich zu evaluieren. Vorgeschlagen wird eine qualifizierte Rückmeldefahrt, deren Ergebnis ausschließlich dem Betroffenen mitgeteilt wird.“ Eine Ausweitung dieser Trainingsmaßnahme ist in der aktuellen Diskussion, bei der es um die Standardisierung der verschiedenen Ansätze geht, um das „Gesamtprozedere qualifizierter Rückmeldefahrten in eine praxistaugliche Form im Sinne einer potenziellen bundesweiten Umsetzung zu bringen“.⁷



Freiwillige Rückmeldefahrten helfen effektiv, die Fahrtauglichkeit zu überprüfen.

Potenziale des Alters nutzen

Altersgerechte Verkehrsplanung sollte also Bedingungen schaffen, die älteren Menschen hilft, ihr Leben möglichst lange autonom zu gestalten, damit die Teilnahme am sozialen, ökonomischen und politischen Leben der Gesellschaft gewährleistet bleibt. Um dies zu erreichen, bedarf es der Sensibilisierung von Politik und Gesellschaft für die Förderung einer generationengerechten Mobilitätsstruktur. Die bisherige „technokratische“ Verkehrsplanung mit ihren eher punktuellen „Verbesserungen“ beseitigt das Missverhältnis zwischen den Bedürfnissen der Älteren und den Möglichkeiten individueller Mobilität nicht. Vor allem wenn es um Erreichbarkeit, Fußläufigkeit, Zentralität, um Zugänglichkeit bezüglich der Grundversorgung geht, ist ein „kultureller“ Wandel für die Raum- und Verkehrsplanung angezeigt, der dem Bottom-Up-Prinzip folgt, also die Bürgerschaft in Planungs- und Entscheidungsprozesse aktiv mit einbezieht und Betroffene zu Beteiligten macht. Gemäß dem 6. Altenbericht der Bundesregierung „Altersbilder in der Gesellschaft (2010): Mitwirken – Mitgestalten – Mitbestimmen“ heißt das, auf diese Weise Potenziale des Alters nutzen.⁸

Quellen:

- 1 Mollenkopf, H. & Kloé, U. (2011). Bedeutung und Voraussetzungen für Mobilität im Alter. In G. Rudinger & K. Kocherscheid (Hrsg.), *Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährlich oder gefährdet?* Applied Research in Psychology and Evaluation, Bd.5 (S. 241-252). Bonn University Press. Göttingen: V&R unipress.
Zum gleichen Sachverhalt auch DEKRA (2021). *Verkehrssicherheitsreport 2021 - Mobilität im Alter*. Stuttgart: DEKRA.
- 2 Bratzke, H. (2023). Ärztliche Schweigepflicht bei mangelnder Verkehrseignung von Patienten und Patientinnen. In E. Brandt, D.-E. Halecker, Brieler, P. & Püschel, K. (Hrsg.), *Verkehrseignung – Senioren. Krankheit, Medikamente, Alkohol* (S.74-78). Lengerich/Westfalen: Pabst Science Publishers.
- 3 Kocherscheid, K. (2011). Konzeption und Evaluation einer ärztlichen Fortbildung zur Mobilitätsberatung älterer Kraftfahrer. In G. Rudinger & K. Kocherscheid (Hrsg.), *Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährlich oder gefährdet?* Applied Research in Psychology and Evaluation, Bd.5 (S. 151-164). Bonn University Press. Göttingen: V&R unipress.
- 4 Schoch, S. (2023). Bestandsaufnahme und Folgen der Verkehrssicherheitsberatung in der hausärztlichen Praxis. In E. Brandt, D.-E. Halecker, Brieler, P. & Püschel, K. (Hrsg.), *Verkehrseignung – Senioren. Krankheit, Medikamente, Alkohol* (S.59-73). Lengerich/Westfalen: Pabst Science Publishers.
- 5 Hilbig, H. (2023). Rückblick einer Fahrlehrerin auf eine zehnjährige Praxis von Rückmeldefahrten für Senioren. In E. Brandt, D.-E. Halecker, Brieler, P. & Püschel, K. (Hrsg.), *Verkehrseignung – Senioren. Krankheit, Medikamente, Alkohol* (S.119-121). Lengerich/Westfalen: Pabst Science Publishers.
- 6 Poschadel, S., Boenke, D., Blöbaum, A., & Rabczinski, S. (2012). *Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training*. Schriftenreihe „Mobilität und Alter“ der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Band 6. Köln: TÜV Media GmbH.
- 7 Fastenmeier W., Plewka, M., Gestalter, H., Gaster, K. & Gehlert, T. (2022). *Weiterentwicklung und Evaluation einer Rückmeldefahrt für Senior:innen*. Forschungsbericht Nr. 84. Berlin: Unfallforschung der Versicherer/Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
- 8 Vgl. Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend – BMFSJ: *Sechster Altenbericht „Altersbilder in der Gesellschaft“* (Bundestagsdrucksache 17/3815), Berlin 2010.

Gute Sichtbeziehungen erhöhen die Verkehrssicherheit

Jörg Ortlepp,

Leiter Verkehrsinfrastruktur, Unfallforschung der Versicherer (UDV)

GDV – Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Gute Sicht als Grundvoraussetzung

Gute Sichtbeziehungen sind eine Grundvoraussetzung für eine möglichst hohe Verkehrssicherheit. Nur, wenn sich die am Verkehr teilnehmenden Personen rechtzeitig sehen und erkennen können, sind richtige Reaktionen möglich, um Konflikte und Unfälle zu vermeiden. So geht zum Beispiel die Schweizerische Unfallversicherung (suva) davon aus, dass die Hälfte aller Radverkehrsunfälle vermeidbar wäre, wenn sich die Beteiligten eine Sekunde früher sehen würden.¹

Schlechte Sicht als Ursache in der Unfallstatistik

Es finden sich jedoch nur wenige Studien zum Einfluss der Sichtverhältnisse auf das Unfallgeschehen. Das liegt nicht zuletzt daran, dass dieser Einfluss statistisch nicht bzw. nur in wenigen Fällen erfasst wird. In der deutschen Unfallstatistik gibt es nur Aussagen zu Unfällen mit Sichtbehinderungen durch Witterungseinflüsse, zu Unfällen durch Überholen trotz unzureichender Sicht und zu Unfällen durch Fehlverhalten von zu Fuß Gehenden, die hinter Sichthindernissen hervortreten (Tabelle 1).

Tabelle 1:

Unfälle durch Sichteinschränkungen

Deutschland 2022	Unfälle mit Personenschaden	Getötete
Sichtbehinderung durch Nebel	291	6
Sichtbehinderung durch starken Regen, Hagel, Schnee etc.	378	7
Sichtbehinderung durch blendende Sonne	3264	33
Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse	179	9
Falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	1564	8

Quelle: Verkehrsunfälle 2022, Tabelle 6.8, Destatis 2023, eigene Darstellung

Tabelle 2:

Unfälle an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten

Deutschland 2022	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte
gesamt	289.672	2.788	57.727	303.407
An Kreuzung	50.132	237	8.248	57.122
An Einmündung	53.342	327	9.379	57.576
An Grundstücksein- oder -ausfahrt	17.526	83	2.410	17.780
Summe	121.000	647	20.037	132.478
Anteil an gesamt	42%	23%	35%	44%

Quelle: Verkehrsunfälle 2022, Tabelle 2.9, Destatis 2023, eigene Darstellung

Schlechte Sicht als Ursache in der Unfallforschung

Die in der offiziellen Statistik erfassten Unfälle durch Sichteinschränkungen spiegeln aber nur einen kleinen Teil aller Unfälle wider, bei denen schlechte Sichtverhältnisse eine wesentliche Rolle spielen. Ein viel größerer Anteil wird in der Statistik nicht erfasst. Dazu gehören insbesondere Unfälle im Bereich von Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten. Hier geschehen deutschlandweit 42 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden (Tabelle 2).

Auch an den definierten Querungsstellen für den Fußverkehr stehen Unfälle häufig im Zusammenhang mit schlechten Sichtbeziehungen. Die gesamte Anzahl dieser Unfälle lässt sich deutschlandweit jedoch nicht bestimmen, da statistisch nur Unfälle an Fußgängerüberwegen und Lichtsignalanlagen erfasst werden, nicht jedoch, ob es

sich um eine andere Form der Querungsstelle, wie zum Beispiel eine Mittelinsel, handelt.

Studien der Unfallforschung der Versicherer (UDV) weisen jedoch darauf hin, dass Sicht Hindernisse im Straßenraum einen wesentlichen Anteil am Unfallgeschehen haben.

So zeigten sich bei einer Untersuchung von Unfällen zwischen rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeaus fahrendem Radverkehr² insbesondere die Radverkehrsführungen unfallauffällig, die an signalisierten Knotenpunkten zwei bis vier Meter von der Fahrbahn abgesetzt verliefen bzw. an nicht signalisierten Knotenpunkten um mehr als vier Meter abgesetzt waren. In einer Detailanalyse stellte sich heraus, dass in 64 Prozent bzw. 80 Prozent der Fälle innerhalb dieser Absetzung Sicht Hindernisse, zum Beispiel durch (legal und illegal) parkende Fahrzeuge oder durch Pflanzen

bzw. Ausstattungselemente (Glascontainer, Werbetafeln etc.), zu finden waren. Diese Hindernisse erschwerten den nach rechts Abbiegenden die Sicht auf den Radverkehr.

In einer weiteren Untersuchung der UDV wurde ein erheblicher Einfluss parkender Kraftfahrzeuge auf die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs³ innerorts festgestellt. Eine Detailanalyse der Unfälle in Sachsen-Anhalt ergab, dass 20 Prozent der innerörtlichen Fuß- und Radverkehrsunfälle im Zusammenhang mit dem Parken stehen und davon 46 Prozent im Zusammenhang mit Sichtverdeckungen (29 Prozent an Knotenpunkten oder Grundstückszufahrten und 17 Prozent auf der Strecke).⁴ Damit sind unzureichende Sichtverhältnisse durch

ruhenden Verkehr bei jedem elften innerörtlichen Unfall mit zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu finden.

Die Situation an Grundstückszufahrten wurde in einer zusätzlichen Untersuchung der UDV analysiert.⁵ Etwa 14 Prozent der Unfälle mit Personenschaden zwischen Radverkehr und Pkw ereignen sich an einer Grundstückszufahrt. Bei einer Detailuntersuchung zeigte sich, dass bei fast jedem zweiten Unfall zwischen einem vorwärts aus einer Grundstücksausfahrt ausfahrenden Pkw und dem querenden Radverkehr Sicht Einschränkungen, zum Beispiel durch Hecken oder Mauern, vorlagen, die den Unfall begünstigten.



Viele Unfälle durch Sichteinschränkungen lassen sich nur durch ein angepasstes Fahrverhalten vermeiden.

Maßnahmen zur Verbesserung der Sicht

Die meisten in der Unfallstatistik erfassten Unfälle durch Sichteinschränkungen lassen sich nicht durch infrastrukturelle Maßnahmen vermeiden. Schlechte Sicht durch Witterungseinflüsse oder beim Überholen erfordern von den am Verkehr Teilnehmenden ein angepasstes Verhalten. Das Queren hinter Sichthindernissen kann aber unter Umständen durch die Anlage von definierten Querungsstellen und dem wirkungsvollen Freihalten der Sichtfelder vermieden werden.

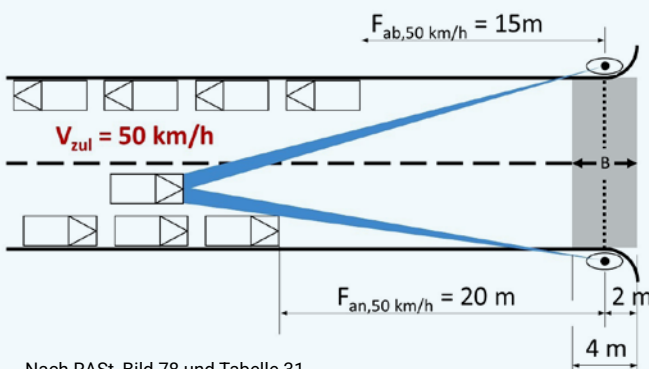
Auch an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstückszufahrten und an Querungsstellen für den Fußverkehr ist die Sicht freizuhalten, damit sich querende, einbiegende, abbiegende und kreuzende Verkehrsteilnehmende rechtzeitig erkennen können.

Nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist das Parken unzulässig „vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je fünf Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je acht Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten.“⁶

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO ergänzt dazu: „Wo an einer Kreuzung oder Einmündung die Parkverbotsstrecke von fünf bzw. acht Metern keine ausreichende Sicht in die andere Straße schafft oder das Abbiegen erschwert, ist diese zum Beispiel durch die Grenzmarkierung (Zeichen 299) angemessen zu verlängern. Wo es erforderlich ist, kann auch die Parkverbotsstrecke von fünf bzw. acht Metern zur Unterstreichung des Verbots entsprechend gekennzeichnet werden.“⁷ Auch vor Fußgängerüberwegen darf auf einer Länge von fünf Metern nicht geparkt werden.⁸

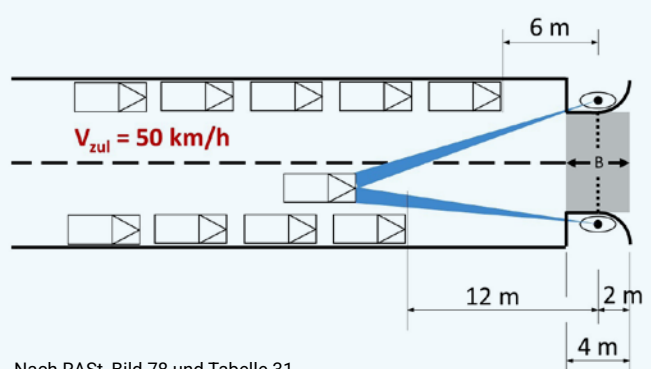
Die in der StVO genannten Maße reichen aber in der Praxis oft nicht aus, um eine ausreichende Sicht auf querende zu Fuß Gehende zu schaffen oder um Einbiegenden oder Kreuzenden eine ausreichende Sicht auf die übergeordnete Straße zu ermöglichen. Die technischen Regelwerke enthalten daher entsprechende Vorgaben für Sichtdreiecke, die frei von Einbauten oder haltenden Fahrzeugen sein sollen. Für Landstraßen finden sich die Angaben in den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“⁹ und für Stadtstraßen in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)“.¹⁰

Bild 1: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen für den Fußverkehr



Nach RASt, Bild 78 und Tabelle 31

Bild 2: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen für den Fußverkehr mit vorgezogenen Seitenräumen



Nach RASt, Bild 78 und Tabelle 31

In den Bildern 1 und 2 sind die gemäß der RAST bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geforderten freizuhaltenden Bereiche vor Querungsstellen für den Fußverkehr dargestellt. Erfolgt eine Querung vom Fahrbahnrand aus, so sind in Fahrtrichtung vor der Querungsstelle mindestens 20 Meter des rechten Fahrbahnrandes von Sichthindernissen freizuhalten; hinter der Querungsstelle sind es 15 Meter. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Querung des Fußverkehrs hier bevorrechtigt (zum Beispiel an einem Fußgängerüberweg) oder untergeordnet (zum Beispiel im Bereich einer mit Verkehrszeichen geregelten Kreuzung) erfolgt. Die freizuhaltenden Fahrbahnränder können in der Länge deutlich reduziert werden, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert wird oder wenn die Fahrbahnränder vorgezogen werden (Bild 2).

Aber nicht nur die Sicht auf den querenden Fußverkehr muss nach den RAST gewährleistet sein. Auch die Sicht aus einer untergeordneten Einmündung auf die bevorrechtigte Fahrbahn erfordert gute Sichtverhältnisse. Bei Tempo 50 bedeuten die Vorgaben der RAST (je nach Fahrbahnbreiten), dass am Fahrbahnrand vor einer Einmündung auf einer Länge von 30 bis 40 Metern nicht geparkt werden dürfte; hinter der Einmündung

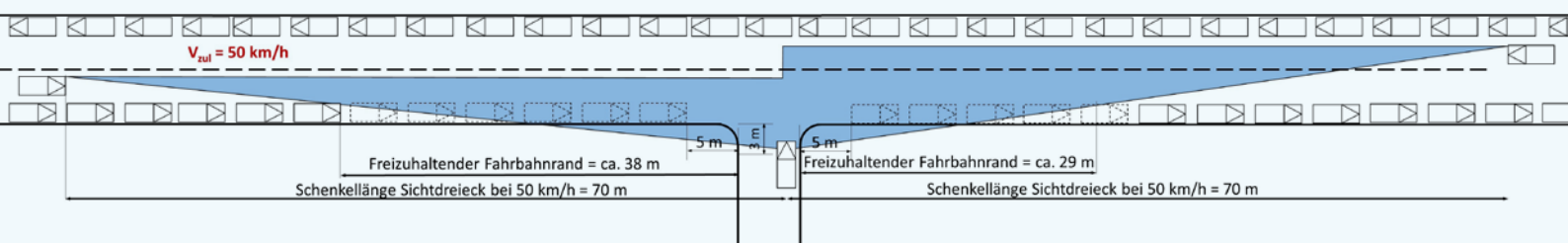
auf einer Länge von bis zu 30 Metern (Bild 3). Auch hier lässt sich durch eine niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeit die Länge der am Fahrbahnrand freizuhaltenden Bereiche deutlich reduzieren.

Fazit und Empfehlungen

Die statistischen Unfalldaten bilden den Einfluss von unzureichenden Sichtbeziehungen nur teilweise ab. Forschungen zeigen, dass schlechte Sichtverhältnisse viel öfter mitursächlich für Unfälle sind, als die Statistik vermuten lässt. Innerorts wird die Sicht vielfach durch haltende und parkende Fahrzeuge, Begrünung oder Möblierungselemente eingeschränkt. Die in der StVO vorgegebenen Maße von fünf Metern, in denen vor Fußgängerüberwegen oder vor Einmündungen und Kreuzungen nicht geparkt werden darf, sind darüber hinaus deutlich zu wenig, um den tatsächlichen Erfordernissen nach ausreichenden Sichtdreiecken gerecht zu werden.

Wenn die in der StVO verankerten fünf Meter auf 20 Meter bei 50 km/h bzw. zehn Meter bei 30 km/h heraufgesetzt würden, könnte zumindest die erforderliche Sicht auf querende zu Fuß Gehende sichergestellt werden. Durch detaillierte Vorgaben in der VwV-StVO,

Bild 3: Sichtfelder auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge



Nach RAST, Bild 120 und Tabelle 59

Grafiken: eigene Darstellung



Bild 4: Beispiel für baulich gesicherte Sichtbeziehungen


die sich an den Erkenntnissen des technischen Regelwerks orientieren, könnten an innerstädtischen Einmündungen und Kreuzungen zudem die erforderlichen Sichtdreiecke hergestellt werden. Diese Vorgaben sollten zumindest auch für stärker belastete Grundstücksein- und -ausfahrten gelten.

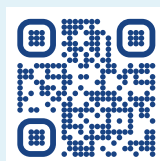
Erforderliche Sichtdreiecke lassen sich zwar durch Verkehrszeichen (Beschilderung und/oder Markierung) herstellen. Die Praxis zeigt jedoch, dass diese mit zunehmendem Parkdruck ignoriert werden und daher regelmäßig und intensiv überwacht werden müssten. Daher wird empfohlen, die Sichtdreiecke möglichst durch bauliche Maßnahmen herzustellen (Bild 4).

Durch die konsequente Freihaltung erforderlicher Sichtdreiecke kann ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werden. Dies wäre ein weiterer Schritt in Richtung „Vision Zero“.

Quellen:

- 1 <https://www.suva.ch/de-ch/praevention/freizeit/sicherheit-auf-dem-velo#state=%5Banchor-4CE24B-CA-3EF6-411F-8609-C3282DF1A8F6%5D>, zuletzt abgerufen am 10.08.2023
- 2 Abbiegeunfälle Pkw/Lkw und Fahrrad, Forschungsbericht Nr. 21, Unfallforschung der Versicherer, 2013 <https://www.udv.de/udv/themen/unfaelle-zwischen-abbiegenden-kfz-und-radfahrern-78310#tab-81560>
- 3 Unfallrisiko Parken für schwächere Verkehrsteilnehmer, Forschungsbericht Nr. 66, Unfallforschung der Versicherer, 2020 <https://www.udv.de/udv/themen/unfallrisiko-parken-fuer-zu-fuss-gehende-und-radfahrende-75564>
- 4 Unfallrisiko Parken für schwächere Verkehrsteilnehmer, Unfallforschung kompakt Nr. 98, Unfallforschung der Versicherer, 2020 <https://www.udv.de/udv/themen/unfallrisiko-parken-fuer-zu-fuss-gehende-und-radfahrende-75564>
- 5 Unfälle zwischen Pkw und Radfahrenden an Grundstückszufahrten, Unfallforschung kompakt Nr. 117, Unfallforschung der Versicherer, 2022 <https://www.udv.de/udv/themen/unfaelle-zwischen-pkw-und-radfahrenden-an-grundstueckszufahrten-111300>
- 6 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), §12, Absatz 3, Fassung vom 20.04.2020
- 7 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Fassung vom 8.11.2021, Zu §12, Absatz 3 Nr. 1
- 8 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Anlage 2, Abschnitt 9 Markierungen, Zeichen 293
- 9 Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2013
- 10 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, korrigierter Nachdruck, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2009

 Mehr Informationen gibt es auf der Webseite www.udv.de.



Eine nationale Fußverkehrsstrategie ist gefragt – worauf kommt es beim sicheren Fußverkehr an?

Wolfgang Packmohr, FUSS e.V.

Im Jahr 2018 hat FUSS e.V., Fachverband für Fußverkehr und Fußgängerschutzverein, die zweite Auflage des Handlungsleitfadens „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ herausgebracht. Diese Broschüre beschreibt die erforderlichen Schritte zur Erstellung einer Fußverkehrsstrategie und die Inhalte auf kommunaler Ebene. Wesentliches Ziel ist es, die Sicherheit und Aufenthaltsqualität des Fußverkehrs zu verbessern. Barrierefreiheit umzusetzen, bedeutet neben der Schaffung eines angepassten Verkehrsraumes für Menschen mit Behinderung, auch Kinder und Ältere in der Verkehrsplanung stärker zu berücksichtigen. Eine bundesweite Strategie sollte sich daran anlehnen und für Kommunen einen rechtlichen Rahmen schaffen und Förderprogramme auflegen. Aus Sicht des FUSS e.V. sollten Leitziele und Maßstäbe für einen sicheren Fußverkehr gefunden werden.

Die Zuständigkeit dafür liegt beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), das auch im Bereich anderer Verkehrsarten von dieser Richtlinienkompetenz bereits Gebrauch gemacht: „Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes ...“¹ „Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0) ist die Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland.“²

Fußverkehr als Basismobilität

Mobilität ist ein Menschenrecht, sie ermöglicht die Teilnahme am öffentlichen Leben. Barrierefreiheit heißt, genügend breite Wege einzurichten, die uneingeschränkt und ungefährdet von allen Verkehrsteilnehmenden zu Fuß benutzt werden können, um selbstständig von A nach B zu gelangen. Menschen, die mit Rollstuhl, Rollator oder anderen Hilfsmitteln unterwegs sind, gelten selbstverständlich als Fußgängerinnen und Fußgänger.

Die Bedeutung des Fußverkehrs als Basismobilität aller Menschen muss ins Bewusstsein gerückt werden. Es sind nicht nur die 22 Prozent des Modal Splits an vollständig gegangenen Wegen, die den Fußverkehr ausmachen. Zu Fuß geht man zum Fahrrad, zum Auto und wenn das Fahrzeug abgestellt ist, zum eigentlichen Ziel. Mit Blick auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist der Weg zu Fuß zur Haltestelle oder von der Haltestelle zum Ziel für die meisten Menschen eine zwingende Begleiterscheinung. Sichere, kurze und angenehme Fußwege erhöhen dabei die Akzeptanz des ÖPNV.

Insbesondere dem Fußverkehr kommt in den Städten die Bedeutung zu, den Alltag ohne Fahrverkehr zu bewältigen. Als langsamste Verkehrsart sind Umwege für Fußgängerinnen und Fußgänger am wenigsten zumutbar.



Sichere Gehwege müssen nicht nur geschaffen, sondern auch instand gehalten werden.

Es müssen Fußwegnetze definiert werden, damit Lücken im Netz geschlossen werden. Fußläufigkeit muss zum wesentlichen Planungskriterium für Stadt- und Verkehrsplanung werden. Für zu Fuß Gehende als vulnerabelste Verkehrsteilnehmergruppe ist ein fehlerverzeihender Verkehrsraum unverzichtbar. Beim Erkennen starker Fußverkehrsströme, insbesondere an Schulen, Altenheimen oder in Einkaufszonen ist dem Fußverkehr Vorrang vor anderen Verkehrsarten einzuräumen.

Entschleunigung des Fahrverkehrs

Der Fahrverkehr muss entschleunigt werden, d.h. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Einführung von Tempo-20-Begegnungszonen und die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche. Die geringere Geschwindigkeit erzeugt kürzere Anhaltewege und dadurch können Unfälle vermieden bzw. Schäden in der Auswirkung reduziert werden.

Entsprechend der Forderung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in den E Klima 2022-Empfehlungen³ muss der Umweltverbund (Fuß-Radverkehr, ÖPNV) in der Stadt- und Verkehrsplanung Vorrang bekommen.

Gehwege sind der Schutzraum für Fußgängerinnen und Fußgänger. Gemäß den FGSV-Richtlinien⁴ ist ein Gehweg mindestens 2,50 Meter breit, um Begegnungsverkehr oder ein Nebeneinandergehen zu ermöglichen. Dazu muss der Bürgersteig uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Das Ausweichen von zu Fuß Gehenden auf die Fahrbahn durch parkende Fahrzeuge oder andere Sondernutzungen konterkariert die Sinnhaftigkeit des Schutzraumes „Gehweg“. Nicht Autofahrende definieren, ob Fußgängerinnen und Fußgänger noch durchkommen, sondern die entsprechenden Vorschriften.

Sichere Gehwege

Fahrverkehr gehört nicht auf Gehwege. Fahrräder⁵ und E-Scooter haben auf Gehwegen nichts zu suchen. Gehwege sind durch den Straßenbaulastträger instand zu halten. Bei der Instandsetzung von Fahrbahnen ist der gesamte öffentliche Raum zu betrachten und demgemäß sind Gehwege mit zu sanieren.

Die meisten Unfälle mit Fußgängerinnen und Fußgängern geschehen beim Queren der Fahrbahn und in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen. Der Vorrang des

Geradeausfußverkehrs⁶ an Einmündungen und Kreuzungen sollte endlich eindeutiger definiert werden. Bevorrechtigte Querungen durch Fußgängerüberwege sind vermehrt einzurichten und an Lichtsignalanlagen sind kurze Anforderungszeiten und lange Querungszeiten für zu Fuß Gehende vorzusehen.

Angemessener Rechtsrahmen

Entscheidend für eine gute Fußverkehrsstrategie ist es, einen angemessenen Rechtsrahmen zu setzen. Schon das Straßenverkehrsgesetz (StVG) sollte neben den Aspekten „Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung“⁷ die Barrierefreiheit als Maßstab aufführen.

Gehwege und Schrittgeschwindigkeit sind in der Straßenverkehrsordnung (StVO) rechtlich zu definieren. Durch Änderungen in der StVO muss Kommunen die Möglichkeit eingeräumt werden, leichter und häufiger Fußgängerüberwege, verkehrsberuhigte Bereiche oder auch Begegnungszonen einzurichten.

Der Vollzug des Rechts bei Ordnungswidrigkeiten im Verkehr darf nicht weiter der Beliebigkeit unterliegen. Kommunen sind auf die Pflicht der Durchsetzung des Rechts hinzuweisen. Gefährdungen oder Behinderungen des Fußverkehrs durch das Zuparken von Gehwegen ist nicht durch Sanktionierung, sondern durch das Entfernen der Fahrzeuge aufzulösen.

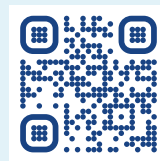
Der Anspruch an eine Nationale Fußverkehrsstrategie ist es, den Rechtsrahmen zur Förderung des Fußverkehrs, Förderprogramme für Kommunen zur Einsetzung von Fußverkehrsbeauftragten, den Ausbau der Datenbasis zum Fußverkehr durch Forschung sowie eine Professur für Fußverkehr zu schaffen.

Quellen:

- 1 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 21.02.2022
- 2 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 20.02.2023
- 3 R2 Empfehlung zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV – Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele
- 4 FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- 5 § 2 Absatz 5 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO): „Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen.“ Seit Dezember 2016 dürfen Erwachsene gemeinsam mit jüngeren Kindern auf dem Gehweg fahren. Die Änderung des § 2 Absatz 5 StVO sieht vor, dass die Aufsichtsperson ebenfalls den Gehweg auch mit dem Rad benutzen darf, wenn sie Kinder bis 8 Jahren begleitet. Die Aufsichtsperson muss über 16 Jahre alt sein. Auf den Fußgängerverkehr müssen beide Rücksicht nehmen.
- 6 § 9 Absatz 3, Satz 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO): „Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.“
- 7 Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr: „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes“, Stand 14.06.2023



Mehr Informationen
auf der Webseite
www.fuss-ev.de.



Kinder mit Bewegungseinschränkungen auf dem Weg zur Schule

Gerda Pamler,

Handbike-Rollikids im Deutschen Rollstuhl-Sportverband e.V. (DRS)

Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention vom 26. März 2009) gab den Anstoß dafür, dass immer mehr Schülerinnen und Schüler mit einer Beeinträchtigung zum gemeinsamen Unterricht eine allgemeinbildende Schule besuchen. Hierbei nehmen sie, wie alle Schülerinnen und Schüler, auf ihrem Schulweg auch am öffentlichen Straßenverkehr teil. Kinder und Jugendliche mit Bewegungseinschränkungen in den Beinen nutzen für ihre Wege zur Schule und in der Freizeit oft ihren Rollstuhl mit einer fahrradähnlichen Antriebseinheit als Vorspann. Dieses Handbike oder Adaptivbike wird mit einer Handkurbel angetrieben und ist als Rollstuhlzuggerät eine mechanische Antriebshilfe für den Rollstuhl.

Handbikes können auch mit einem Elektromotor ausgestattet sein, der den mit Muskelkraft erzeugten Vortrieb unterstützt (wie beim Pedelec) oder ersetzt (wie beim E-Bike).

Mobilität und Selbstständigkeit

Die Verwendung eines Handbikes steigert die Mobilität, Selbstständigkeit und Fitness. Das Handbike bringt aber auch besondere Gefahren mit sich, die man erkennen muss. Es werden deutlich höhere Geschwindigkeiten erreicht als in einem Rollstuhl und die Kinder im Handbike sitzen deutlich tiefer als

Radfahrende und werden von anderen Verkehrsteilnehmenden leicht übersehen und haben mitunter wenig Übung im öffentlichen Straßenverkehr.

Besondere Gefahren in einem Handbike sind unter anderem hohe Kanten, eine extreme Seitenneigung des Radweges, enge Umlaufsperrn, Straßenbahnschienen und Kopfsteinpflaster. Abgesenkte Bürgersteige, breite und ebene Radwege sowie breite Umlaufsperrn erhöhen die Verkehrssicherheit für Menschen im Rollstuhl bzw. Rollstuhlfahrende mit Handbike.

Damit Kinder oder Jugendliche mit dem Handbike am Straßenverkehr teilnehmen können, müssen sie ihr Handbike sicher beherrschen. Besonders wichtig ist dabei die Koordinationsfähigkeit. Jüngere Kinder sind im Straßenverkehr überfordert und können bestenfalls in Begleitung Erwachsener mit eindeutigen Anweisungen auf Kurzstrecken am Verkehrsgeschehen teilnehmen. Die Einschätzung der Geschwindigkeiten anderer Verkehrsteilnehmender gelingt erst im Alter von etwa elf bis zwölf Jahren, je nach Behinderung auch später. Es muss der jeweilige Entwicklungsstand des Kindes berücksichtigt werden. Auch zur Schule sollten Kinder unter zwölf Jahren nur fahren, wenn die Strecke kurz und übersichtlich, das Verkehrsaufkommen gering ist und die Strecke zusammen mit Erwachsenen über einen längeren Zeitraum eingeübt wurde.


Sicherheitstraining im Handbike

Um sicher mit dem Handbike unterwegs zu sein, wurde 2011 das Pilotprojekt „Sicherheitstraining Handbike für Kinder und Jugendliche“ von der Abteilung Kinder- und Jugendsport des Deutschen Rollstuhl-Sportverbandes e.V. (DRS) ins Leben gerufen. Unterstützt wurde das Projekt von der Präventionskampagne „Risiko raus!“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR). Nach diesem erfolgreichen Pilotprojekt findet nun jährlich ein Handbike-Sicherheitstraining in Nord- und Süddeutschland mit Unterstützung des DVR statt.

In diesen Trainings können die Teilnehmerinnen und Teilnehmer von erfahrenen Übungsleiterinnen und Übungsleitern das richtige Verhalten in Alltagssituationen erlernen. Neben der sicheren Ausstattung des Handbikes für mehr Sichtbarkeit im Straßenverkehr werden die Kinder und Jugendlichen mit zahlreichen Übungen im Umgang mit dem Handbike geschult, wie zum Beispiel Starten, Lenken, Bremsen, Rangieren,

An- und Abkuppeln des Handbikes, frühzeitiges Erkennen von Gefahren, Befahren von Bordsteinkanten und unebenem Gelände, alltägliche Situationen und Regeln im Straßenverkehr. Zunächst wird in einem geschützten Raum, zum Beispiel auf einem Sportplatz oder Schulhof, geübt. Später finden die Fahrübungen auch im realen Straßenverkehr statt.

In enger Anlehnung an die Broschüre „Sicher mit dem Rad zur Schule“ wurde zum damaligen Pilotprojekt auch eine Broschüre der DGUV „Sicher mit dem Handbike unterwegs“ entwickelt, die neben Tipps zur sicheren Ausstattung, zur Auswahl und Pflege sowie zur Anpassung des Handbikes nützliche Hinweise zum sicheren Verhalten mit dem Handbike im Straßenverkehr enthält.

 Broschüre „Sicher mit dem Handbike unterwegs“ auf der Webseite der DGUV.



Seit 2011 schulen DRS, DGUV und DVR in einem Projekt Kinder und Jugendliche in speziellen Sicherheitstrainings im Umgang mit Handbikes.

Das Mobilitätskonzept ENABLE: Inklusiv und nachhaltig mobil

Nadja Ullrich,

Referentin Digitale Trends und Innovation bei der Aktion Mensch

Deutschland braucht eine Verkehrswende. Viele Ideen werden engagiert entwickelt und umgesetzt. Jedoch kommen dabei häufig wesentliche Aspekte der Nutzerfreundlichkeit zu kurz, insbesondere, wenn es sich um Anforderungen von Menschen mit Beeinträchtigung handelt.

In den Ergebnissen des 2022 erstmals erschienenen Inklusionsbarometers Mobilität der Aktion Mensch wird deutlich: Menschen mit Beeinträchtigung erleben Mobilität in ihrem Alltag in vielen Aspekten signifikant negativer als Menschen ohne Beeinträchtigung. Menschen mit Beeinträchtigung nehmen einen schlechteren Zugang zu Verkehrsmitteln wie zu Fahrgastinformationen, erhöhten finanziellen und zeitlichen Aufwand für Mobilität sowie ein deutlich ausgeprägteres Gefühl der Unsicherheit und des fehlenden Verständnisses der Mitmenschen wahr. Das macht Mobilität für viele Menschen mit Beeinträchtigung so unattraktiv, dass sie nur dann unterwegs sind, wenn es gar nicht anders geht.¹

Hieraus resultiert die Frage, wie sich eine nachhaltige Mobilität im Sozialraum gestalten lässt, die eine gleichberechtigte Teilhabe ermöglicht, und wie digitale Ansätze dabei helfen können.

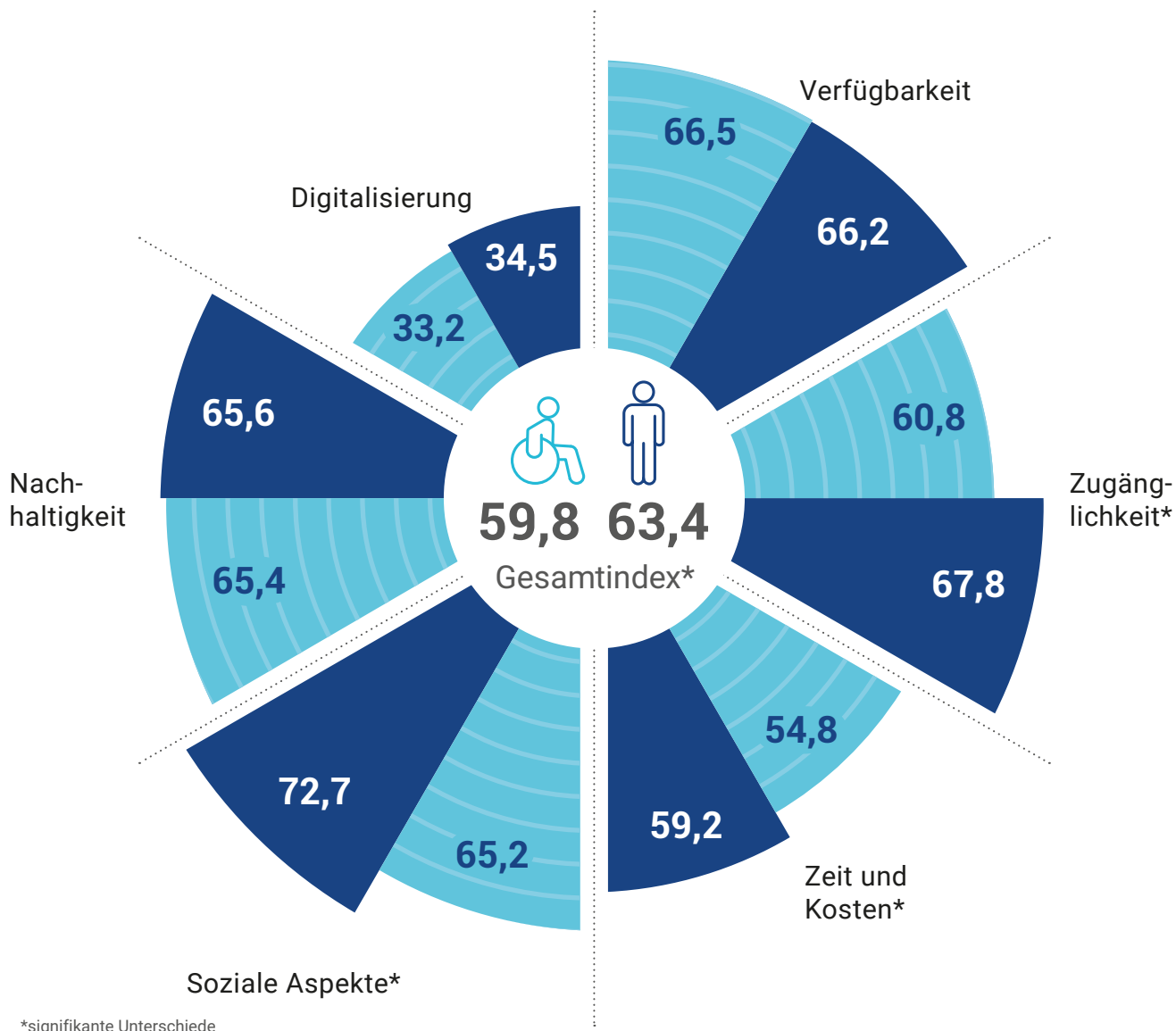
Ein Mobilitätskonzept, von dem alle profitieren

Genau hier setzt ENABLE an. Das Ziel ist ein inklusives Mobilitätskonzept für den Sozialraum, von dem Menschen mit und ohne Beeinträchtigung profitieren. Dieses Konzept wurde von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern des Institutes für Psychologie und des Institutes für Kraftfahrzeuge der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (RWTH) in Zusammenarbeit mit den Inklusionsexpertinnen und -experten der Aktion Mensch entwickelt. Der multidisziplinäre Ansatz unterscheidet ENABLE von vergleichbaren Forschungsprojekten. Dies beginnt bereits bei der Herangehensweise: „Liebe das Problem, nicht die Lösung“ lautete die Maxime der Forschenden. Das heißt: Alle Beteiligten gingen ganz offen in den Entwicklungsprozess und erfassten, welche Erfahrungen Menschen mit Beeinträchtigung mit Mobilität haben.





Stakeholder gestalten das Mobilitätskonzept mit

Im ersten Schritt wurde mit Stakeholdern aus Fachverbänden und Einrichtungen, die für und mit Menschen mit Beeinträchtigung arbeiten, ermittelt, für welche Zielgruppen ein inklusives Mobilitätskonzept wichtig ist.

Mobilitätsindex von Menschen mit und ohne Beeinträchtigung

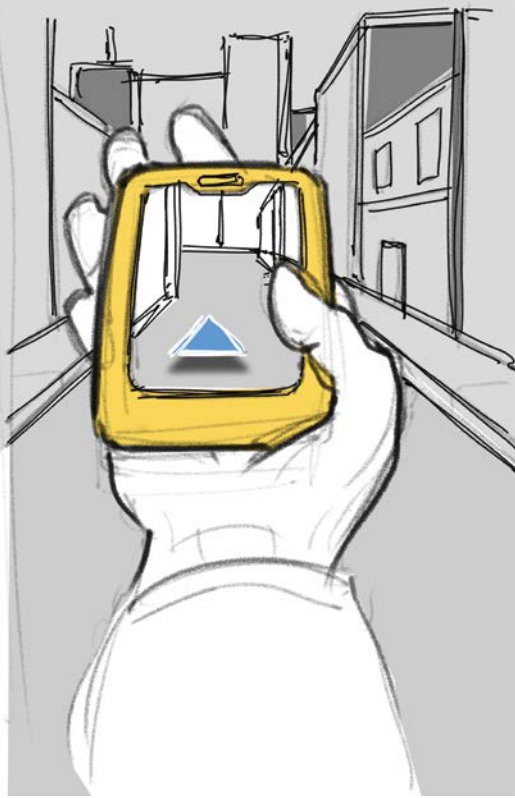


*signifikante Unterschiede

-   Menschen mit Beeinträchtigung
-   Menschen ohne Beeinträchtigung

Inklusionsbarometer Mobilität 2022 der Aktion Mensch
Quelle: Aktion Mensch; Layout: VKM

Der Mobilitätsindex 2022 zeigt die Unterschiede im Erleben von Mobilität entlang verschiedener Dimensionen zwischen Menschen mit und ohne Beeinträchtigung. Die Zahlenwerte orientieren sich an einer Skala zwischen 0 und 100.



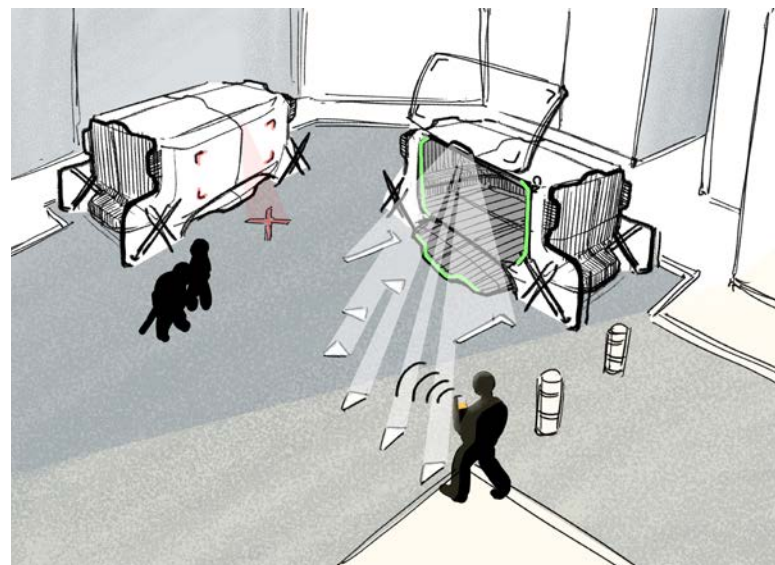
Der digitale Reisebegleiter wird nach den eigenen Bedürfnissen konfiguriert.

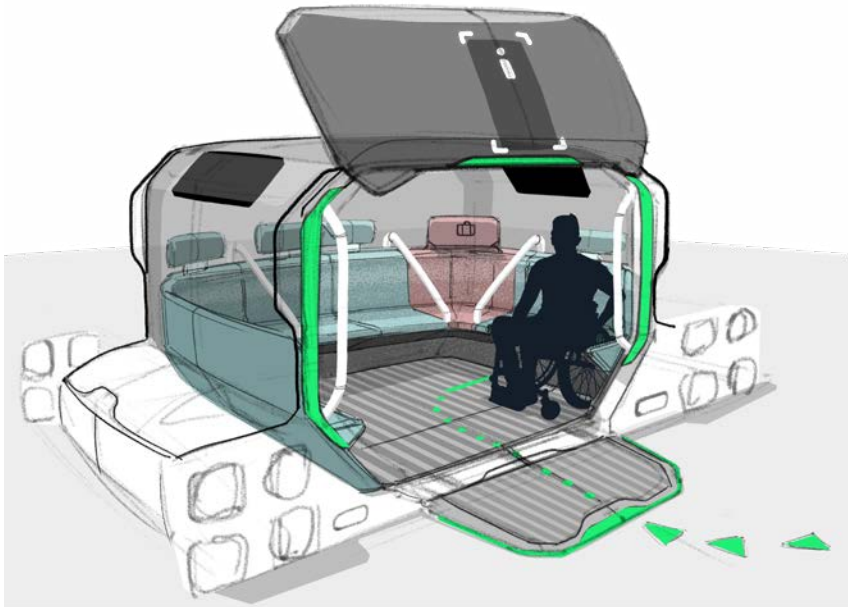
Danach fanden Praxisworkshops mit Menschen mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen statt. Im Rahmen der Workshops berichteten Menschen mit Seh- und Hörbeeinträchtigung, mit Mobilitätseinschränkung und kognitiver Beeinträchtigung sowie Seniorinnen und Senioren, welche Verkehrsmittel sie nutzen, welche Probleme es dabei gibt und welche Lösungsmöglichkeiten sie sehen. Aus diesen Angaben filterte das Forschungsteam die wichtigsten Bedarfe und Wünsche heraus, ermittelte mithilfe einer Soll-Ist-Analyse, welche Lösungen es schon gibt – und was noch fehlt, damit Menschen problemlos inklusiv mobil sein können. So sollte ein Fokus auf der selbstbestimmten, flexiblen Planung und Realisierung von Mobilität liegen. Grundlage dafür sind zum Beispiel leicht zugängliche und verständliche Informationen.

Eine App leitet Nutzende von einem Verkehrsmittel zum nächsten.

„Mobility-as-a-service“ für alle

Schnell war klar: Am besten erfüllt ein inklusives „Mobility-as-a-service“-Konzept die Anforderungen. Dieses soll drei Module umfassen. Das Herzstück ist ein digitaler Reisebegleiter, etwa eine App. Er ist für Menschen mit unterschiedlichsten Beeinträchtigungen und natürlich auch für Menschen ohne Beeinträchtigung problemlos nutzbar, macht die Planung einer Fahrt durch persönliche Konfigurierung einfach und führt die Nutzenden auf dem sichersten und bequemsten Weg zu ihren Zielen. Auch und gerade, wenn sie dafür verschiedene Verkehrsmittel nutzen müssen. Dafür ist im Hintergrund eine vernetzte Dateninfrastruktur notwendig: Der Reisebegleiter soll auf umfangreiche Datenbanken zurückgreifen, in denen Informationen über Wegstrecken, Verkehrsmittel, Fahrpläne, Tickets und vieles mehr hinterlegt sind. Weiterer Schwerpunkt von ENABLE sind autonome Fahrzeuge, die barrierefrei und einfach nutzbar sind. Sie ergänzen das bestehende Angebot an Verkehrsmitteln und überbrücken Lücken im Verkehrsnetz – zum Beispiel die Strecke zwischen Bushaltestelle und Haustür. Das Konzept setzt also in allen drei Modulen auf vernetzte, digitale Mobilität.





Autonome, barrierefreie Fahrzeuge sollen öffentliche Verkehrsmittel ergänzen und Lücken im Verkehrsnetz schließen.

Vier Prinzipien – ein Ziel

Das ENABLE-Konzept zeichnet sich durch vier Prinzipien aus:

1. Es ist einfach: Alles, was entlang der Strecke passiert, ist eindeutig und nachvollziehbar, die Nutzenden werden unterwegs durchgängig unterstützt.
2. Es funktioniert nahtlos: Die gesamte Mobilitätskette führt lückenlos von Tür zu Tür und wird über ein einziges System gesteuert.
3. Es arbeitet lautlos: Das System läuft im Hintergrund, antizipiert die Bedürfnisse der Nutzenden und passt bei Bedarf Interaktion, Fahrzeuge und Wegstrecke an.
4. Es ist sicher: Das System bietet eine Komfortzone für alle Nutzenden, die es ermöglicht, mit individuellen Beeinträchtigungen und Fähigkeiten sicher und bequem unterwegs zu sein.

Quellen:

- 1 Aktion Mensch e.V., Inklusionsbarometer Mobilität 2022, <https://www.aktion-mensch.de/inklusion/mobilitaet/inklusionsbarometer-mobilitaet>, zuletzt abgerufen am 17.08.2023

So geht es weiter mit dem inklusiven Mobilitätskonzept

Bis ENABLE in einer praktischen Umsetzung auf den Straßen und Schienen zu erleben sein wird, wird noch Zeit vergehen. Inzwischen wurde das Konzept von Zielgruppenvertreterinnen und -vertretern in weiteren Workshops überprüft und ergänzt. Im nächsten Schritt möchte sich das Projektteam nun um das Herzstück des Konzepts kümmern, nämlich den inklusiven digitalen Reisebegleiter. Dazu sucht das Projektteam potenzielle Partnerinnen und Partner aus Wirtschaft, Wissenschaft und Kommunen, die an einer gemeinsamen Weiterführung und Umsetzung interessiert sind. So könnte dann der Praxistest in einer Modellkommune folgen.



Mehr Informationen zum Inklusionsbarometer Mobilität auf der Webseite der Aktion Mensch.



BAVC-Leistungen für Menschen mit Handicap

Katrin Sießl,

Geschäftsführender Vorstand BAVC-Bruderhilfe e.V.
Automobil- und Verkehrssicherheitsclub

Eine Stufe, ein defekter Aufzug, ein zu enger Zugang, eine fehlende Orientierungshilfe. Der Alltag mobilitätseingeschränkter Menschen ist noch immer gespickt mit zahllosen Hindernissen. Was für Menschen ohne Behinderung kaum der Rede wert ist, kann für ihre Mitmenschen eine unüberwindbare Barriere sein. Den öffentlichen Raum, die Wege und Verkehrsmittel barrierefrei zu machen, bleibt eine anspruchsvolle Aufgabe für eine Gesellschaft, die Gleichstellung erreichen und Ausgrenzung beenden will – eine Aufgabe, die uns alle betrifft.

Barrierefreie Pannenhilfe

Der BAVC-Bruderhilfe e.V. Automobil- und Verkehrssicherheitsclub (BAVC) versteht sich als Partner für Menschen unterwegs – ob mit oder ohne körperliche Beeinträchtigung. Entsprechend gestaltet der Club auch sein Leistungsspektrum hierzulande so, dass Menschen mit Behinderung im Pannenfalle zusätzliche Leistungen in Anspruch nehmen können. Denn „gleich“ bedeutet manchmal eben auch „mehr“. Schließlich sollen auch Menschen mit Handicap dann die Hilfe erhalten, die sie in der Situation benötigen. Dazu ist ihr Handicap-Status bereits in der Mitgliedsnummer hinterlegt.

Der BAVC-Bruderhilfe e.V. Automobil- und Verkehrssicherheitsclub bietet Pannenhilfe für unterwegs für Menschen mit oder ohne körperliche Beeinträchtigung.



Werkstatt ist nicht gleich Werkstatt

Kann ein Handicap-gemäß umgerüstetes Fahrzeug nicht an Ort und Stelle wieder fahrbereit gemacht werden, muss es ebenfalls in die Werkstatt abgeschleppt werden. Doch in diesem Fall bedeutet das eine geeignete Spezialwerkstatt – eine, die auf umgerüstete Fahrzeuge ausgelegt ist.

Für den Transport dahin oder zu der Werkstatt, die die Umrüstung vorgenommen hat, übernimmt der BAVC bis zur 500 Euro der Kosten. Dank seiner guten Kontakte zu den Umrüstfirmen kann der BAVC dabei auf ein dichtes Netzwerk qualifizierter Werkstätten zugreifen.

Pannenhilfe auch für Elektrorollstuhl und -scooter

Auch bei Pannen mit einem Elektrorollstuhl oder einem Scooter sind Menschen mit Behinderung als BAVC-Mitglied bestens aufgehoben: Kann das gute Stück am Pannenort nicht wieder flottgemacht werden, sorgt der Club für dessen Transport an den Wohnort oder den derzeitigen Aufenthaltsort des Mitglieds. Soll es stattdessen in ein bestimmtes Sanitätshaus gebracht werden, ist dies ebenfalls problemlos möglich. In jedem Fall übernimmt der BAVC dafür bis zu 500 Euro der Kosten.

Barrierefreie Weiterfahrt

Und was geschieht mit den Betroffenen selbst, wenn das Fahrzeug abgeschleppt wird? Der BAVC hilft bei der Organisation einer behindertengerechten Beförderung und übernimmt bis zu 100 Euro der Kosten für Kurzfahrten nach einem Fahrzeugausfall. Diese Handicap-Leistungen sowie auch zusätzliche Beratungsleistungen und Vergünstigungen sind beim BAVC-Mobilschutz bereits in der Basis-Version Standard.

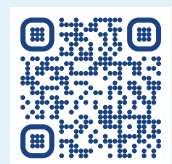


Weitere

Informationen unter:

[www.](http://www.bavc-automobilclub.de)

bavc-automobilclub.de



(Auto-)Mobil trotz Behinderung

Frank Rösner, 1. Vorsitzender und **Andreas Zawatzky**, 2. Vorsitzender
des Verbands der Fahrzeugumrüster für mobilitätseingeschränkte Personen e.V. (VFMP)



Auf der Driver Test-Station (DTS) können Restkräfte, Beweglichkeit und Reaktionszeit ermittelt werden, um genau zu ermitteln, welche technische Unterstützung nötig ist.

Für viele Menschen mit Behinderung ist das Auto ein wichtiger Baustein ihrer individuellen Mobilitätskette. Nur so erreichen sie ein Maximum an Teilhabe und Lebensqualität. Andererseits ist es eben genau die Behinderung, die das sichere Führen eines Fahrzeugs oftmals (zunächst) unmöglich macht. Moderne Umbaulösungen gleichen behinderungsbedingte Einschränkungen aus und machen die Betroffenen wieder (auto-)mobil.

Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) sind die Anforderungen an Autofahrende zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr immer dieselben – unabhängig davon, ob sie eine körperliche Beeinträchtigung bzw. Behinderung haben oder nicht. Erleichterungen für Menschen mit Behinderung gibt es offiziell nicht. Dadurch soll ein Maximum an Sicherheit gewährleistet werden. Allerdings ist auch das Ziel, möglichst vielen Menschen zu individueller Mobilität mit einem Auto zu verhelfen. Deshalb sind Fahrzeuganpassungen zulässig, die die jeweiligen körperlichen Defizite eines Autofahrers oder einer Autofahrerin ausgleichen. Je nachdem, wie weitreichend diese Anpassungen sind, müssen sie jedoch in einem festgelegten Verfahren durchgeführt und dokumentiert werden, bei dem mitunter auch offizielle Stellen wie der TÜV und die Führerscheinstelle einbezogen werden müssen.

Beim Führerscheinerwerb ist die Feststellung der Fahrtauglichkeit der Bewerbenden ein fester Bestandteil des Verfahrens. Diese wird derzeit jedoch danach nie wieder überprüft. Es liegt allein in der Verantwortung

der Betroffenen, eventuell eintretende Beeinträchtigungen der Fahrtauglichkeit der Führerscheinstelle zu melden. Bei geringfügigen Veränderungen, wie zum Beispiel einer Sehschwäche, die durch eine Brille ausgeglichen wird, erfolgt das oft nicht. Wird jedoch eine gravierende Einschränkung nicht gemeldet, kann dies im Ernstfall schwerwiegende, in seltenen Fällen sogar strafrechtliche Konsequenzen haben. Weil die (nachträgliche) Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit kein Kavaliersdelikt ist, sollten Betroffene sich deshalb im Zweifel rechtzeitig kompetent beraten lassen.

Spezialisierte Umrüster begleiten durch den gesamten Prozess

Eine gute Anlaufstelle hierfür sind Betriebe, die sich auf den Umbau von Fahrzeugen für die Belange von Menschen mit körperlichen Einschränkungen spezialisiert haben (siehe Kasten auf Seite 75). Aufgrund ihrer umfangreichen Erfahrung und ihrer technischen Ausstattung, zum Beispiel mit einer Driver Test-Station (DTS) zur Ermittlung von Restkräften, können die Fachleute beurteilen, ob bzw. welche technischen Hilfen erforderlich sind. Gegebenenfalls begleiten sie die Ratsuchenden durch den gesamten Anpassungsprozess, der häufig weit mehr als die Auswahl der notwendigen Umbaumaßnahmen umfasst (Fahrzeugwahl, Führerschein-erwerb bzw. -anpassung, Kostenübernahme, TÜV-Genehmigungen etc.).

Die Bandbreite an technischen Anpassungen, die es Menschen mit Behinderung ermöglicht, wieder selbstständig Auto zu fahren, ist sehr groß. Sie reicht vom einfachen Lenkraddrehknopf bis zu Drive-by-Wire-Lösungen, mit denen sogar Menschen ohne Arme und Beine wieder selbstständig automobil sein können. Je höher der Unterstützungsbedarf ist, desto wichtiger ist es, dass die behindertengerechte Ausstattung optimal ausgewählt und individuell angepasst wird. Dies ist in der Regel nicht



Die automatisierte Verladung eines Rollstuhls in einer Dachbox spart Platz im Innenraum.

aus dem Katalog möglich. Vielmehr sollte ein erfahrener und spezialisierter Umrüstbetrieb zu Rate gezogen werden, bei dem Betroffene auch verschiedene Lösungen ausprobieren können.

Auf Qualität und Erfahrung achten

Zur Optimierung des gesamten Prozesses ist eine gewisse regionale Nähe zum Auto-umrüster zu empfehlen. So ist eine enge persönliche Abstimmung und Anpassung gewährleistet und auch spätere Service- und Wartungsarbeiten lassen sich ohne großen Aufwand umsetzen. Wichtige Kriterien bei der Auswahl eines geeigneten Umrüstbetriebs sind auch, dass sie bereits mehrere Jahre im Markt tätig sind und die strengen Anforderungen der Qualitätsnorm EN ISO 9001:2015 erfüllen. Übrigens sind eine Reihe von Autoumrüstern von den großen Autoherstellern zertifiziert, sodass die Umbaumaßnahmen keinen Einfluss auf die werksseitig eingeräumte Garantie für das Fahrzeug haben. Nicht zuletzt wegen der großen Bandbreite an Umbaumöglichkeiten ist es oft sinnvoll, sich von mindestens zwei Autoumrüstern ein individuelles Angebot einzuholen.



Mit einem Handbediengerät für Bremse und Gas sowie einem Lenkraddrehknopf können auch Menschen, die die Pedalen nicht bedienen können, sicher Auto fahren.

Trotz der sehr umfangreichen technischen Möglichkeiten kann es vorkommen, dass jemand aufgrund seiner behinderungsbedingten Einschränkungen nicht (mehr) in der Lage ist, selbstständig Auto zu fahren. Das bedeutet nicht automatisch das Ende der individuellen Mobilität, weil es auch

hierfür zahlreiche Umbaulösungen gibt. Sehr beliebt sind zum Beispiel Hochdachkombis wie der VW Caddy oder der Renault Kangoo mit einem Umbau im Heck für die Verladung eines Rollstuhls. Für Menschen, die noch aus dem Rollstuhl ins Fahrzeug umsetzen können, stehen ebenfalls zahlreiche Lösungen zur Verfügung, zum Beispiel Dreh- und Schwenksitze. Auch in diesem Fall ist es ratsam, sich von einem qualifizierten Umrüstabetrieb beraten zu lassen.


Mobilität als hohes individuelles Gut

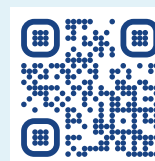
Nicht zuletzt die hohen Sicherheitsanforderungen der StVO machen den behindertengerechten Umbau von Fahrzeugen oftmals zu einer komplexen Herausforderung. Die gute Nachricht ist jedoch, dass alle an diesem Prozess beteiligten Parteien in der Regel das gemeinsame Ziel haben, den jeweils Betroffenen möglichst wieder zu einer individuellen (Auto-) Mobilität zu verhelfen. Dafür brauchen sie weder Nachsicht noch Sonderrechte, nur die richtige Beratung und Betreuung kompetenter Autoumrüster.

Der Verband der Fahrzeugumrüster für mobilitätseingeschränkte Personen e.V. (VFMP)

In Deutschland gibt es derzeit etwa 100 Unternehmen, die Fahrzeuge für Menschen mit Behinderung umbauen. 25 davon sind im Verband der Fahrzeugumrüster für mobilitätseingeschränkte Personen e.V. (www.vfmp.de) organisiert. Sie repräsentieren etwa 85 Prozent des Gesamtmarkts. Der Verband wurde im Jahr 2004 gegründet, um die gemeinsamen Interessen der Mitgliedsbetriebe auf nationaler und internationaler Ebene gegenüber zahlreichen Institutionen und Herstellern so zu

bündeln, dass eine möglichst individuelle und bedarfsgerechte Versorgung von behinderten Menschen und Senioren sichergestellt wird. Die Mitgliedschaft im VFMP ist inzwischen zu einem Qualitätsmerkmal geworden.

 Weitere Informationen gibt es auf der Webseite www.vfmp.de.



Sicher mobil mit Rollstuhl und motorisiertem Krankenfahrstuhl

Am öffentlichen Leben und damit am Straßenverkehr teilzunehmen, ist mit Einschränkungen am Bewegungsapparat oft schwierig. Neben den körperlichen Anstrengungen sind die Überwindung von Hindernissen und insbesondere das Zurücklegen von längeren Wegstrecken oft nicht ohne die Hilfe anderer Menschen möglich.




Ein motorisierter Krankenfahrstuhl hält ältere, verletzte und kranke Menschen mobil.

Gehbehinderte und teils auch betagtere, körperlich eingeschränkte Personen sind daher oft auf einen Rollstuhl oder Krankenfahrstuhl mit Elektroantrieb angewiesen. Sie können praktische Helfer sein, wenn es darum geht, Einkäufe selbstständig und unabhängig zu erledigen, Freunde und Familie zu besuchen oder einen Arzttermin wahrzunehmen. Sie ermöglichen den Betroffenen damit einen gewissen Grad an Selbstbestimmtheit und Flexibilität.

Neue Herausforderungen im Straßenverkehr

Mit dem Umstieg auf einen Rollstuhl oder motorisierten Krankenfahrstuhl ergeben sich neue Herausforderungen beim Bewältigen der Wege. Oft können bekannte Strecken nicht ohne weiteres mit einem Rollstuhl zurückgelegt werden. Einschränkungen in der Barrierefreiheit erfordern ggf. Umwege, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Es ist daher sinnvoll, genau zu überlegen und zu wissen, ob die geplante Strecke rollstuhlgerecht ausgebaut ist.

 Mit seiner Broschüre „Sicher mobil mit Rollstuhl und motorisiertem Krankenfahrstuhl“ gibt der DVR Tipps für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr.



Liebe Leserin, lieber Leser,

ich hoffe, die Lektüre der hier gesammelten Aufsätze hat Ihnen Freude gemacht und Sie haben auch etwas dazugelernt. Und vielleicht sind Sie nun motiviert, sich auch in Ihrem Umfeld noch mehr für Barrierefreiheit einzusetzen. Ja, es ist ein manchmal etwas beschwerlicher Weg, aber ich versichere Ihnen, er lohnt sich. Seit der Veröffentlichung des Bundesgleichstellungsgesetzes im Jahr 2002 ist schon viel geschehen, aber es muss noch mehr passieren. Denn Barrierefreiheit ist nicht nur für Menschen mit Behinderung von großer Bedeutung.

Der DVR wird sich im Sinne der Vision Zero weiter dafür engagieren, dass alle Menschen sicher unterwegs sein können. Dabei setzt er sich auch für eine aktive, vor allem aber sichere Teilnahme von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen am Straßenverkehr ein. Denn Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und bedeutet Unabhängigkeit sowie Teilhabe am sozialen

Leben.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Autorinnen und Autoren dieser Ausgabe der DVR Schriftenreihe sehr herzlich für die Unterstützung und das Einbringen ihrer Expertise bedanken. Die Fachbeiträge beleuchten die Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität im Straßenverkehr auf vielfältige Weise. Folgende zentrale Punkte kristallisieren sich heraus:

- **Verkehrsinfrastruktur:** Ansprüche an die barrierefreie Verkehrsraumgestaltung müssen viel stärker berücksichtigt werden. Der Aus- und Umbau beim ÖPNV kommt nur bedingt voran, so werden standardisierte Bordsteinhöhen und Markierungen für sehbehinderte Menschen bei der Neugestaltung zwar berücksichtigt, jedoch kommt der Umbau des Bestands zu langsam voran. Zudem fehlen sichere Fußverkehrsanlagen. Konflikte mit Radfahrenden drohen

immer dann, wenn es keine getrennte Radinfrastruktur gibt.

► **Partizipation:** Menschen mit Behinderung müssen als Expertinnen und Experten an der Umsetzung barrierefreier Mobilität beteiligt werden. Deshalb appelliere ich an alle Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung und an die Verantwortlichen für die Verkehrsplanung und -gestaltung: Beziehen Sie die Expertise der Betroffenen umfassend und frühzeitig ein! Denn das ist die Voraussetzung dafür, dass Mobilität für alle sicher funktioniert. Im Kern muss es darum gehen, Mobilität nicht mit oft großem Aufwand im Nachhinein barrierefrei zu machen, sondern Mobilität schon von der Barrierefreiheit her zu denken.

► **Finanzierung:** Wer in der Politik echte



Barrierefreiheit fordert und umsetzen will, muss für die Finanzierung sorgen, um vorhandene Nachteile auszugleichen und tatsächlich barrierefrei umzubauen. Schwächere Verkehrsteilnehmende können dabei auch mit kreativen Lösungen geschützt werden.

Auf dem Weg zu einem barrierefreien Straßenverkehr muss es zukünftig darum gehen, alle Potenziale auszuschöpfen, um Barrieren und Hürden in unserem Verkehrssystem abzubauen. Wir alle benötigen eine Mobilität, die sicher, inklusiv und nachhaltig ist.

Ihr
Stefan Grieger
Hauptgeschäftsführer
Deutscher Verkehrssicherheitsrat



Glossar Barrierefreiheit

Für alle Interessierten, die mehr über die zentralen Aspekte und Begrifflichkeiten des Themas Barrierefreiheit erfahren möchten, liefert ein Glossar auf der Webseite der Bundesfachstelle Barrierefreiheit weitere Informationen.

www.bundesfachstelle-barrierefreiheit.de



Bildnachweise:

Titel: elypse / AdobeStock.com, S. 6: Wolfgang Bellwinkel / DGUV, S. 9: Jan Röhl / DGUV, S. 11: mapoli-photo / AdobeStock.com, S. 12: KYNA STUDIO / AdobeStock.com, S. 17: Halfpoint / AdobeStock.com, S. 19: pikselstock / AdobeStock.com, S. 35: 24K-Production / AdobeStock.com, S. 36: Andi Weiland / www.Gesellschaftsbilder.de, S. 37: rh2010 / AdobeStock.com, S. 39: Markus Spiske / Unsplash.com, S. 42: Anna Spindelndreier, helloyou.studio / www.Gesellschaftsbilder.de, S. 47: Cultura Creative / AdobeStock.com, S. 51: sururu / AdobeStock.com, S. 52: Robert Kneschke / AdobeStock.com, S. 53: DVR, S. 57: Gina Sanders / AdobeStock.com, S. 60: UDV, S. 62: Wolfgang Packmohr, S. 65: Gerda Pamler, S. 68-69: ika - RWTH Aachen University, S. 70: BAVC, S. 72: Autoadapt, S. 73, 74: Mobilcenter Zawatzky GmbH, S. 75: Rasmus Gerdin / unsplash.com, S. 76: Daniela Stanek/DVR, S. 78: Stockwerk-Fotodesign / AdobeStock.com

Herausgegeben von:
Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V.
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

T +49(0)30 22 66 771-0
F +49(0)30 22 66 771-29
E info@dvr.de

www.dvr.de

V.i.S.d.P.:
Stefan Grieger, DVR-Hauptgeschäftsführer

Konzept und Redaktion:
Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM)
www.vkm-dvr.de

Gestaltung:
Silvia Pohling, Design to Print

Druckerei:
Gebr. Pape | Inh. Eberhard Pape
Jühengrund 24
33142 Büren

© 2023 DVR

ISSN (Print) 2626-9287
ISSN (Online) 2626-9295

