

ADAC Expertendialog

Fakten & Infos rund um die Mobilität | Ausgabe 14 – Oktober 2018

Barrierefrei mobil.

Mobilität als Grundlage für ein selbstbestimmtes Leben.

„Nicht behindert zu sein, ist wahrlich kein Verdienst, sondern ein Geschenk, das jedem von uns jederzeit genommen werden kann“, sagte einmal der Bundespräsident a. D. Richard von Weizsäcker.



Menschen mit Behinderung wollen genauso leben wie nichtbehinderte Menschen. Sie möchten ihren Alltag ohne fremde Hilfe meistern und sie haben ein Recht darauf. Denn „niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“, so steht es im Grundgesetz. Voraussetzung für die Mobilität von Menschen mit Behinderung ist die barrierefreie Verkehrsinfrastruktur.

Barrierefreiheit ist für 10 Prozent der Bevölkerung notwendig, für 30 Prozent hilfreich und für alle anderen Menschen komfortabel. Von barrierefreier Verkehrsinfrastruktur profitieren jedoch nicht nur Menschen mit Behinderung. Auch älteren Menschen oder kurzzeitig eingeschränkten Personen mit Krücken, schwerem Gepäck oder Kinderwagen kommt sie zugute. Aber auch Kinder und ortsunkundige Menschen können sich in einem barrierefreien Verkehrsraum leichter fortbewegen. Barrierefreiheit bietet daher mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Menschen.

Laut Statistischem Bundesamt lebten zuletzt knapp acht Millionen Menschen mit einer Schwerbehinderung in Deutschland. Die demografische Entwicklung wird eine erhebliche Steigerung der Zahl älterer Menschen mit sich bringen. Das unterstreicht zusätzlich die Dringlichkeit der barrierefreien Gestaltung der Infrastruktur. Und weil mobilitätsbehinderte Menschen motorische, visuelle, auditive oder kognitive Einschränkungen haben können, ergeben sich sehr unterschiedliche Herausforderungen für die Gestaltung des Straßenraums.

Dem ADAC ist es ein wichtiges Anliegen, die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur konstruktiv zu begleiten und betroffenen Menschen Wege zur eigenen Mobilität aufzuzeigen. Schließlich bedeutet ein Wegfall von Barrieren für viele Menschen die Möglichkeit zur selbstbestimmten Mobilität und für uns alle die Sicherung unserer Mobilität für die Zukunft.



Stefan Gerwens
Leiter Ressort Verkehr
ADAC e. V., München

Eine Barriere ist für alle Menschen oft ein buchstäblich unüberwindbares Hindernis. Menschen mit körperlichen und geistigen Einschränkungen begegnen bei ihrer Mobilität besonders häufig solchen Barrieren. Wie sehr wünscht sich jeder, man könnte diese Barrieren durchbrechen oder sie gar verschwinden lassen.

„Wir sind nicht behindert, wir werden behindert“, hieß es bei einer der sieben Veranstaltungen der diesjährigen ADAC Expertenreihe „Barrierefrei mobil“. Begleitend dazu hat der ADAC das Thema „Barrierefreie Verkehrsinfrastruktur“ in einer Fachbroschüre kompakt aufgearbeitet. Für Betroffene und ihre Angehörigen gibt es in einem neuen ADAC Ratgeber „Selbstbestimmt unterwegs“ viele wertvolle Tipps. Bezugsquellen dazu finden Sie auf der letzten Seite.

Im Rahmen seiner Mobilitätstests untersucht der ADAC die Barrierefreiheit von Mobilitätsketten in deutschen Städten. Das Testergebnis wird im Spätherbst erwartet.

Unsere Botschaft lautet: Barrierefreiheit geht uns alle an!

Und haben Sie sich schon gefragt, ob Ihre Kommune, Ihre Behörde, Ihr Unternehmen barrierefrei sind? Eine Übersicht, was dazu gehört, haben wir für Sie im Innenteil dieser Ausgabe kompakt zusammengestellt.

Anforderungen an **barrierefreie** Verkehrsinfrastruktur.

Durchgängige Mobilitätskette als Voraussetzung für Barrierefreiheit.

Dr.-Ing. Wiebke Thormann



Der Planungsgrundsatz „Design für Alle“ bedeutet, die Infrastruktur so auszubilden, dass sie für möglichst alle Menschen ohne fremde Hilfe nutzbar ist. Dies heißt, dass eine barrierefreie Gestaltung nicht nur für bestimmte Personengruppen, sondern grundsätzlich für alle nützlich ist.

Das „Zwei-Sinne-Prinzip“ bezieht sich auf die Vermittlung von Informationen. Es bedeutet, dass Informationen immer so dargestellt werden sollen, dass sie zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“ und „Tasten“ ansprechen.

Die Schaffung weitreichender Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist im Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes und in den Gleichstellungsgesetzen der Länder rechtlich verankert. Die barrierefreie Gestaltung wird in verschiedenen DIN-Normen behandelt. Zentrales Dokument ist die DIN 18040 „Barrierefreies Bauen“, die in drei Teilen Planungsgrundlagen und Entwurfs-elemente für öffentlich zugängliche Gebäude, Wohnungen und den öffentlichen Verkehrs- und Freiraum beschreibt. Für den Entwurf von Straßen stehen dem Fachplaner außerdem die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)“ und weitere Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Verfügung.

Als barrierefrei gelten bauliche Anlagen, die für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.

Da mobilitätsbehinderte Menschen motorische, visuelle, auditive oder kognitive Einschränkungen haben können, gilt es, die daraus resultierenden zum Teil sehr unterschiedlichen Anforderungen an die barrierefreie Infrastruktur in Einklang zu bringen. Dies ist keine triviale Aufgabe, zumal sich die Anforderungen der Bedürfnisgruppen manchmal sogar widersprechen. So wünschen sich beispielsweise Rollstuhlfahrer großflächige, ebene Verkehrsflächen und Nullabsenkungen der Borde. Blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen benötigen dagegen ausgeprägte Kanten, die mit dem Langstock gut zu erfassen sind. Grundsätzlich sollten bei der Gestaltung barrierefreier Räume die beiden Planungsgrundsätze „Design für Alle“ und „Zwei-Sinne-Prinzip“ angewendet werden.

Vor allem Menschen mit visuellen und auditiven Einschränkungen profitieren von der Informationsbereitstellung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Ein Beispiel ist die Fußgängerampel, die sowohl mit einem grünen Lichtsignal als auch mit einem akustischen Signal die Grünphase anzeigt. Aber auch für



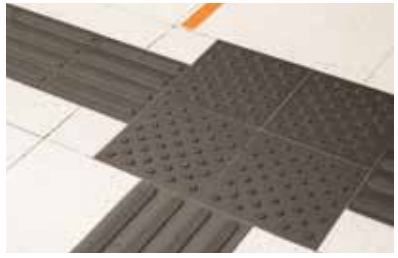
Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen stellen Planungen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip eine Verbesserung dar, beispielsweise Ansagen an Bahnsteigen und gleichzeitige Anzeige auf Informationstafeln.

Von besonderer Bedeutung für die Barrierefreiheit ist der Fußverkehr, weil er in nahezu jeder Wegekette eine Rolle spielt. Für Menschen mit Behinderung ist es wichtig, dass sie ihre Wege selbstständig und sicher bewältigen können. Dies gilt in besonderem Maße für blinde und sehbehinderte Menschen. Die Wegeführung für den Fußverkehr sollte deshalb geradlinig und rechtwinklig sein, um die taktile Orientierung und Raumerfassung zu erleichtern.

Für blinde und sehbehinderte Menschen ist eine taktile, blendfrei gestaltete sowie farblich kontrastierende Führung durch Leitelemente notwendig, um sich in Längsrichtung orientieren und Überquerungsstellen finden zu können. Als Leitelemente kommen meist Bodenindikatoren zum Einsatz.

Ihre volle Wirkung entfalten barrierefreie Gestaltungselemente erst durch ihre Einbettung in eine durchgängige Mobilitätskette. Deshalb sind einzelne barrierefreie Maßnahmen zwar gut gemeint, aber für Menschen mit Behinderung oftmals nutzlos. Jede Mobilitätskette ist nur so gut wie ihr schwächstes Glied.

Bodenindikatoren sind strukturierte Bauteile für den Bodenbelag, die durch ihren taktilen Kontrast zum Umgebungsbelag von blinden Menschen mit dem Langstock ertastet werden können. Durch das beim Überstreichen mit dem Langstock entstehende Geräusch sind sie zudem akustisch wahrnehmbar.



Wichtig ist, dass barrierefreie Verkehrsanlagen auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Daraus ergeben sich für die Infrastruktur vier Grundfunktionen, die bei der Planung zu berücksichtigen sind: Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung. Bei der Zonierung geht es um die Trennung des Verkehrsraums in hindernisfreie Bereiche zur Fortbewegung und in Bereiche für den Aufenthalt. Die Nivellierung bedeutet die Sicherstellung möglichst stufenloser Übergänge für Menschen mit Gehbehinderung. Mit der Linierung wird die Ausbildung taktile Leitsysteme für blinde und sehbehinderte Menschen erreicht. Und unter Kontrastierung verstehen Experten die Gewährleistung der Leit- und Warnfunktion für blinde und sehbehinderte Menschen.

Bodenindikatoren in Noppenform erzeugen Aufmerksamkeit und warnen vor Gefahren, in Rippenform dienen sie dagegen der Orientierung. Sind sie visuell kontrastreich gestaltet, erfüllen sie diese Funktionen auch für hochgradig sehbehinderte Menschen. Bodenindikatoren dürfen nur dort eingesetzt werden, wo ein gefahrloser Aufenthalt möglich ist. Über Fahrbahnen oder Radwege hinweg dürfen sie nicht verlegt werden. Besonders wichtig sind Orientierungs- und Leitsysteme an allen Haltestellen und Umsteigepunkten des ÖPNV.



Während für den öffentlichen Verkehrs- und Freiraum eine weitreichende Barrierefreiheit ohne Zeitziel angestrebt wird, verpflichtet die im Jahr 2013 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die Aufgabenträger des ÖPNV, bis zum 1. Januar 2022 die Barrierefreiheit auf den gesamten ÖPNV in Deutschland auszudehnen. Dies bedeutet, dass z.B. Haltestellen barrierefrei umgebaut und entsprechende Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.

Barrierefreie Haltestellen sind für mobilitätseingeschränkte Menschen im ÖPNV besonders wichtig. Hierbei geht es um die Erreichbarkeit der Haltestellen, um die bauliche Gestaltung der Haltestelle selbst sowie um die Verfügbarkeit von Informationen.



Entscheidend für die Barrierefreiheit von Haltestellen ist eine Vielzahl von Einzelelementen, für die Gestaltungsregeln und Mindestabmessungen zu beachten sind. Dabei geht es beispielsweise um Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden, Ausstattungselemente sowie Informations- und Leiteinrichtungen.

Weitere Informationen finden Sie in der ADAC Broschüre „Barrierefreie Verkehrsinfrastruktur“.

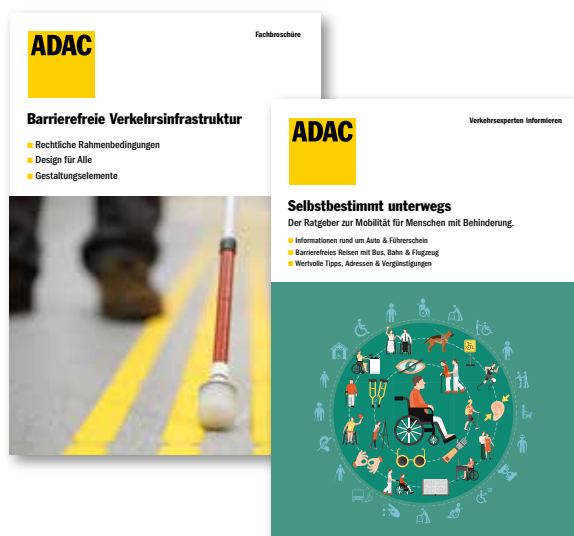
Empfehlungen des ADAC.

Für die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur haben die ADAC Experten sechs Handlungsempfehlungen formuliert, die wichtige Faktoren auf dem Weg zu einer barrierefreien Verkehrs- und Freiraumgestaltung darstellen und in alle Planungen einfließen sollten.



1. Für die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur existieren zahlreiche Normen, Regelwerke und Empfehlungen. Diese vorhandenen Erkenntnisse sollten kontinuierlich weiterentwickelt und in die Praxis umgesetzt werden.
2. Betroffene Menschen und Verbände sollten am Planungsprozess beteiligt werden. Ihre Erfahrungen tragen maßgeblich zum Gelingen der barrierefreien Gestaltung bei.
3. Bei der Planung gilt es, die Verkehrsinfrastruktur über die Zuständigkeitsgrenzen aller Fachbehörden hinweg zu betrachten. Nur so kann eine durchgängige barrierefreie Mobilitätskette geschaffen werden.

4. Das Gestaltungsprinzip „Design für Alle“ und das „Zwei-Sinne-Prinzip“ sollten bei allen Planungen einfließen. Auf diese Weise lassen sich die unterschiedlichen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigen.
5. In allen Städten und Gemeinden sollten Beauftragte ernannt werden, die wichtige Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen sowohl in der Planung als auch in der Öffentlichkeit vertreten.
6. Die Aspekte der Barrierefreiheit sollten regelmäßig im Rahmen von Verkehrsschauen aus besonderem Anlass überprüft werden.



Die ADAC Fachbroschüre „Barrierefreie Verkehrsinfrastruktur“ fasst die wichtigsten Elemente der Barrierefreiheit in Städten und Gemeinden zusammen.

Im aktuellen ADAC Ratgeber „Selbstbestimmt unterwegs“ finden mobilitätseingeschränkte Menschen wertvolle Tipps zum barrierefreien Reisen mit allen Verkehrsmitteln, viele Adressen und Informationen zu Vergünstigungen.

Beide Broschüren sind kostenfrei als Download unter [adac.de/barrierefrei](https://www.adac.de/barrierefrei) oder kostenpflichtig im ADAC Shop [adac.de/shop](https://www.adac.de/shop) als gedrucktes Exemplar erhältlich.

Bildnachweis:

Alle Fotos außer Broschüren: Fotolia

Herausgeber und Druck:

ADAC e. V., Ressort Verkehr
Hansastraße 19, 80686 München
expertendialog@adac.de