

Behindert in Bus und Bahn:

# Anders sehen

Wie sich sehbehinderte Menschen mit optischen Hilfsmitteln im öffentlichen Raum orientieren

Von Karsten Warnke

> Sehbehinderte sind auf die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel existenziell angewiesen, und sie wollen und können dabei selbstständig sein. Doch die notwendige Hilfestellung lässt zu wünschen übrig, denn Sehbehinderte fallen im öffentlichen Raum meistens nicht als behindert auf.

## Anders sehen – ein unbekanntes Phänomen

Wenig bekannt ist vielen Architekten und Stadtplanern, wie sich sehbehinderte Menschen auf öffentlichen Plätzen, im Nahverkehr und in Gebäuden mühelos und ohne fremde Hilfe zurechtfinden können. In der Regel fallen Menschen mit einer Sehbehinderung auf den ersten Blick nicht als behindert auf. Kaum einer käme auf die Idee, dass sehbehinderte Menschen eine besonders gestaltete Umwelt benötigen.

Erschwerend für das Verständnis für mögliche Orientierungsschwierigkeiten sehbehinderter Mitbürgerinnen und -bürger ist, dass keine Sehbeeinträchtigung mit einer anderen vergleichbar ist. Wie ein Mensch sich orientiert, hängt im Wesentlichen davon ab, welche optischen Erfahrungen er im Kindesalter machen konnte und wie er auf diese im späteren Leben zurückgreifen kann. Dabei spielt eine entscheidende Rolle, ob die frühen optischen Erfahrungen bereits unter den Bedingungen einer angeborenen Sehbehinderung gesammelt wurden. So muss sich der von Geburt an Sehbehinderte bereits ab der Einschulung mit optischen Hilfsmitteln anfreunden und lernt den Umgang mit den Möglichkeiten des begrenzten Sehvermögens. Anders verhält es sich bei Menschen, die z. B. erst im hohen Alter an einer Makuladegeneration erkranken. Sie müssen ihr Leben umstellen und sich auf immer neue, bisher unbekann-



Vorbildliche Information: Kontrastreich und klar gegliedert.

te Unwegsamkeiten einstellen. Sie müssen lernen, Hilfe anzunehmen und mit ungewohnten Hilfsmitteln umzugehen.

### Hilfsmittel sind begrenzte Hilfen

Für die Orientierung und zum Lesen von Informationen können sehbehinderte Menschen verschiedene optische Hilfsmittel nutzen wie

- Fernrohrbrillen,
- Monokulare,
- Lupen oder
- elektronische Lupen.

Diese Hilfsmittel sind aber im Stadtverkehr

nur bedingt nutzbar. Eine Voraussetzung ist, dass man weiß, wo es Informationen gibt. Dann muss man sie finden und mit dem kleinen Ausschnitt eines Fernrohrs „einfangen“ können.

Kaum möglich ist es z. B., selbst ein sehr hochwertiges Monokular auf eine Liniennummer eines Busses zu richten, wenn dieser gerade abfährt. Oder: Einen Fahrplan kann man mit einer Lupe nicht lesen, wenn sich dieser mehrere Zentimeter hinter einer Glasscheibe befindet.

Für viele sehbehinderte Menschen ist der Gebrauch von kleinen Lupen und Monokularen mit großen Anstrengungen verbun-



▲ *Ständige Begleiter für viele Sehbehinderte: Monokular und Lupe.*



► *Text einer Zielanzeige mit einem Monokular „eingefangen“.*

den, weil ein starkes Augenzittern das Fixieren, um ein klares Bild zu erreichen, erheblich erschweren kann. Für ältere Menschen bedeutet der ungewohnte Umgang mit kleinen, verstellbaren optischen Hilfen auch eine feinmotorisch oftmals unüberwindbare Herausforderung. Wichtig für sehbehinderte Menschen ist, dass sie bei der Orientierung auf ihre optischen Erfahrungen zurückgreifen können und dabei unterstützt werden durch

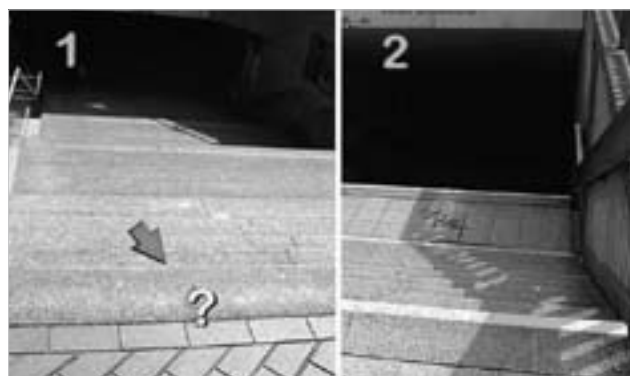
- starke Kontraste,
- klare Formen und Linien,
- große Schrift sowie
- allgemein verständliche und deutliche Symbole.

### Hamburg-Rundgang mit Hindernissen

**E**in Rundgang durch Hamburg zeigt, dass Straßen und Fußwege, Plätze, Treppen, Fassaden und Informationsangebote die Bedürfnisse von sehbehinderten Menschen nur wenig berücksichtigen. Kontraste, klare Linien und Formen sind wichtig für sehbehinderte Menschen, weil ihr räumliches Sehen beeinträchtigt ist, sie Farben und Konturen nur verschwommen wahrnehmen können oder sie durch Blendwirkungen irritiert werden. So sind viele Treppenstufen nicht farblich abgesetzt. Plätze mit unterschiedlichen Pflasterungen erwecken den Eindruck, als ob sie Stufen aufweisen. Gefährlich wird es,

wenn Fußwege und Treppen optisch als Einheit wahrgenommen werden, wie dies im Umfeld des Altonaer Bahnhofs festzustellen ist. Die unterschiedlichen Verkehrswege müssen auch optisch voneinander unterscheidbar sein. Der neu gestaltete Jungfernstieg ist ein Beispiel, wie es nicht sein sollte. Poller

sollen Fußwege von wild parkenden Fahrzeugen frei halten. Sie bedeuten aber auch eine große Verletzungsgefahr, wenn sie im Grau in Grau eines Regentages und in der Dunkelheit nicht erkannt werden. Mehr Mut zur Farbe erhöht auch hier die Sicherheit für alle!



◀ *Treppen müssen eindeutig gekennzeichnet werden. Nicht nur Sehbehinderte, sondern auch andere unaufmerksame Fußgänger bewahrt das vor Stürzen.*



► *Unsichtbare und sichtbare Poller.*



*Kontrastreiche und gut lesbare Information der neuen Generation.*

### Informationen: Glückssache . . .

Wenn man von A nach B möchte, sind Informationen vom Fahrplan bis zu Zielanzeigen an Bussen und Bahnen das A und O. Während das U- und S-Bahnfahren in Hamburg vorbildlich durch eine gute Ausschilderung der Zu- und Übergänge zu den Linien weitgehend ohne fremde Hilfe möglich ist, stellt die selbstständige Nutzung von Bussen sehbehinderte Fahrgäste vor große Probleme: Neben gut lesbarer Eigenwerbung sind die Fahrpläne an Bushaltestellen zu klein gedruckt. Die Schrift der Informationstafeln auf den größeren Busbahnhöfen wie in Altona, Barmbek oder Billstedt wie auch auf den neuen elektronischen, leuchtenden Zielanzeigen ist zu klein. Diese sind auch meistens



*Schlechte Information: Unübersichtliche Fahrpläne sind auch mit Lupe nur schlecht lesbar.*

zu hoch aufgehängt, um sie, auch wenn man unmittelbar vor ihnen steht, entziffern zu können. Wenn das Licht auf der Oberfläche von Zielanzeigen reflektiert wird, wird die klare Draufsicht unmöglich. Informationstafeln und die Liniennummern an Bussen müssen sich in Augenhöhe befinden. Warum, fragt man sich, sind die Liniennummern hinten am Bus links und nicht rechts angeordnet? Erschreckende Erkenntnis: Viele sehbehinderte Menschen nutzen unbekannte Buslinien nur dann, wenn dies nicht zu umgehen ist. Eine große Errungenschaft stellt aber die automatische Stationsansage in den Bussen dar, was bis zum Erreichen der Zielhaltestelle erst einmal für Entspannung sorgt.

### Deutsche Bahn – Licht und Schatten

Die Welt der Deutschen Bahn ist überhaupt wenig für sehbehinderte Menschen geeignet. Mit kleinsten Informationstafeln und neu kreierten Piktogrammen wird dem Reisenden die Orientierung und damit das Leben besonders schwer gemacht. Hier scheint das Motto vorzuherrschen: Informationen gehören in den Hintergrund, sie könnten stören. Wenn man nun die Orientierung ganz verloren hat, nicht weiß, wo welches Gleis zu finden ist, wo welcher Zug wann abfährt und wo schließlich ein Taxi zu finden ist, dann gibt es aber doch noch einen Lichtblick. So wird im Bahnhofsbereich niemand – vorausgesetzt, er verfügt über das

nötige Kleingeld – verhungern! Groß und kontrastreich wird auch sehbehinderten Kunden der Weg zu einer bekannten Fast-food-Kette gewiesen. Danach mehr als gesättigt, wird man jedoch verzweifelt die oft Entlastung schaffende, örtliche Servicestation im Bahnhof suchen: Das gewohnte WC-Piktogramm ist nicht zu finden. Große Schrift, starke Kontraste und eindeutige Symbole, möglichst in Augenhöhe, sollten eigentlich zu einem modernen Informationssystem gehören. Monitore in Augenhöhe mit Informationen zu Abfahrtszeiten und Gleisangaben im Hauptbahnhof sowie Informationen zu den Ausgängen auf den Dammtor-Bahnsteigen und Hinweistafeln an der Mönckebergstraße sind positive Beispiele. Ein sehbehindertenfreundliches Umfeld, das zeigt sich hier, ist möglich. Allerdings ist noch viel zu tun, damit sich Menschen mit Sehbehinderungen gefahrlos und ohne fremde Hilfe zurechtfinden können.



Weitere Informationen zur Situation Sehbehinderter:  
*derFahrgast* 2/2003, S. 35 ff.  
*derFahrgast* 3/2004, S. 27 ff.  
Im Online-Archiv unter  
[www.der-fahrgast.de](http://www.der-fahrgast.de) verfügbar.