



Weitersehen 2015

Jahrbuch des DBSV

Barrierefrei unterwegs –
Vision und Wirklichkeit

DBSV 
Deutscher Blinden- und
Sehbehindertenverband e.V.

Barrierefreie Reiseziele – individuell reisen mit der Bahn!



Mobilitätsservice-Zentrale: 0180 6 512 512*
Der kompetente Partner für barrierefreies Reisen.

© Studio Prokopy

Die Mobilitätsservice-Zentrale der Deutschen Bahn bietet Reisenden mit Handicap umfangreiche Services und spezielle Angebote. Auch die Arbeitsgemeinschaft „Barrierefreie Reiseziele in Deutschland“ hat sich auf die besonderen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Gäste eingestellt (www.barrierefreie-reiseziele.de).

In einer gemeinsamen Kooperation wurden individuelle Mobilitätspakete entwickelt, die die Wünsche und Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Urlauber bei An- und Abreise inkl. Anschlussmobilität, Hotelwahl und Rahmenprogramm in den Mittelpunkt stellen.
Aktuelle Informationen unter www.bahn.de/reiseziele-barrierefrei

Die Bahn macht mobil.

* 20 ct/Anruf aus dem Festnetz, Tarif bei Mobilfunk max. 60 ct/Anruf

Editorial

Die Globalisierung verändert das Leben der Menschen in großem Ausmaß und mit zunehmender Geschwindigkeit. Damit wachsen die Anforderungen an Mobilität und Flexibilität für uns alle. Ganz gleich, ob wir zu Fuß, mit dem Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, unsere Mobilität ist Voraussetzung für die aktive und umfassende Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Für Menschen, die blind, seh- oder mehrfachbehindert sind, ist die persönliche Mobilität durch viele Barrieren eingeschränkt. Ich sehe daher die Maßgaben der UN-Behindertenrechtskonvention zur Beseitigung von Barrieren in Umwelt und Verkehr sowie zur „Sicherstellung größtmöglicher persönlicher Mobilität“ als wichtige Schritte auf dem Weg zur Gesellschaft für alle. Vor mehr als 20 Jahren habe ich den Gebrauch des Langstocks erlernt. Mein Langstock, von mir liebevoll „Stielauge“ genannt, hilft, Barrieren zu umgehen, Gefahren auszuweichen und die Mitmenschen auf meine Sehbehinderung aufmerksam zu machen. Mit dem Langstock bin ich selbstständig und autonom unterwegs.

„Weitersehen 2015“ widmet sich mit persönlichen Beiträgen, aber auch unter politischen Aspekten dem Thema Mobilität. So wird auf die Gefahren geräuscharmer Elektrofahrzeuge für Menschen mit Seheinschränkungen aufmerksam gemacht und gezeigt, wie die internationale Blinden-

und Sehbehindertenselbsthilfe und der DBSV auf deren Entwicklung politisch Einfluss nehmen. Um den weißen Langstock und seine Bedeutung für die Mobilität blinder Menschen geht es gleich in mehreren Beiträgen, mal als historischer Rückblick, mal als Erfahrungsbericht. Unterwegs mit Django erleben wir Robert Böhm im Umgang mit seinem Führhund. Ganz andere Erlebnisse hat Georg Cloerkes als hörsehbehinderter Fahrgast in der S-Bahn und die Orientierungs- und Mobilitäts-Trainerin Regina Berg informiert über die Arbeit mit taubblinden Menschen. Per Tandem und sehendem Piloten ist Dr. Thomas Nicolai unterwegs und Susanne Siems schildert mit dem Finger auf der Landkarte die historische Entwicklung von Reliefkarten.

Ich wünsche Ihnen abwechslungsreiche Unterhaltung und neue Erkenntnisse zur Mobilität von Menschen mit Seheinschränkung. Wenn Sie „Weitersehen 2015“ ausgelesen haben, dann geben Sie es bitte weiter! Denn je mehr Menschen sich informieren, desto einfacher lassen sich Veränderungen erreichen. Ganz sicher wird „Weitersehen 2015“ Ihr Bewusstsein für einen nächsten Kontakt mit blinden und sehbehinderten Menschen schärfen.

Ihre 
Renate Reymann
Präsidentin des DBSV



Inhalt

Seite 4

Grußwort von Verena Bentele

Seite 6

Die Welt der Sehenden
ist auch unsere Welt

Seite 12

Hilfsmittel mit Seele

Seite 18

Der weiße Langstock
und seine weisen Väter

Seite 22

Als der Stock erwachsen wurde

Seite 26

Meine innere Leitlinie

Seite 32

Mit dem Finger auf der Landkarte

Seite 38

Mit dem Smartphone unterwegs

Seite 42

Tandem für immer

Seite 46

Mal klassisches,
mal Kettwiesel-Tandem

Seite 50

Meine Bahnfahrt, die ist lustig

Seite 52

Barrierefreiheit bei
der Deutschen Bahn

Seite 59

Umsteigeilfe

Seite 62

Im Notfall blind aufschreiben

Seite 66

Selbstbestimmt unterwegs —
mit Hörsehbehinderung
und Taubblindheit

Seite 70

„Das kann Leben retten“
Interview mit Melanie Egerer
und Martin Meister

Seite 76

Licht am Ende des Tunnels
Interview mit Carola Hiersemann

Seite 80

Stille Gefahr

Seite 86

Nur Fliegen ist schöner

Seite 89

Impressum und Autorenverzeichnis

Seite 90

Adressen und Informationen

Grusswort

Liebe Leserinnen und Leser,

was verbinden Sie mit dem Stichwort Mobilität?

In einer Gesellschaft, die mobil und flexibel ist, gehört Bewegung zum Alltag. Gemeint ist damit einerseits der schnelle und sichere Weg von einem Ort zum nächsten. Welches Verkehrsmittel, welches Hilfsmittel und welche Form von Unterstützung benötige ich? Diese Fragen müssen von Menschen mit und ohne Behinderung geklärt werden, bevor sie Arbeitswege oder Reisedrecken antreten.

Andererseits heißt Mobilsein heute auch die Bewegung der Gedanken, geistige Flexibilität, das Sammeln von Erkenntnissen und das Finden von Positionen. Erst wenn es uns möglich ist, nicht nur unseren Standort, sondern auch unseren Standpunkt zu verändern, können wir Erfahrungen sammeln, die eine gleichberechtigte Teilhabe an gesellschaftlichen Prozessen ermöglichen.

Für Teilhabe an allen gesellschaftlichen Bereichen müssen Menschen sich ohne Einschränkung bewegen können. Ob es der Weg zur Arbeit ist, der Einkauf, ein Kinobesuch oder

das Training im Sportverein: Die Bewegung im öffentlichen Raum ist die Voraussetzung für ein soziales Leben in Städten und Kommunen. Der Artikel 20 der UN-Behindertenrechtskonvention (BRK) gewährleistet Menschen mit Behinderung ein Recht auf persönliche Mobilität. Ihnen sollen Hilfsmittel wie Langstöcke, Rollstühle oder Assistenzhunde zur Verfügung stehen, damit sie frei und unabhängig mobil sein können. Jeder von uns bewegt sich in seinem eigenen Tempo, jeder hat andere Bedürfnisse und benötigt spezielle Hilfsmittel.

Der technische Fortschritt hat nicht nur die Reise auf den Mond ermöglicht. Er ermöglicht auch die Reise per Screenreader durchs Internet, die Reise per Farberkennung durch die Palette des Regenbogens oder das Finden eines Weges per Navigationssystem. Damit passgenaue Hilfsmittel entwickelt und vertrieben werden können, müssen Verbände, Industrie und Wissenschaft vernetzt sein und gemeinsam handeln.

Doch passende Hilfsmittel allein ermöglichen noch keine selbstbestimmte Mobilität. Für blinde und



sehbehinderte Menschen ist entscheidend, persönliche Stärken zu erkennen und zu entwickeln. Sport kann ein Mittel sein, um den eigenen Bewegungsradius zu erweitern. Menschen mit Seheinschränkung können durch ihn ein Gefühl für ihre körperlichen Fähigkeiten entwickeln und lernen, wie sie Barrieren überwinden und sich Unterstützung holen können.

Mobilität ist eine Aufgabe unserer Gesellschaft. Räumliche und soziale Mobilität sind die Voraussetzungen, damit Menschen mit und ohne Behinderung selbstbestimmt gemeinsam leben können.

„Nichts über uns ohne uns“, diese Forderung aus der UN-BRK macht klar, dass das Expertenwissen von Betroffenen unersetzbar ist, wenn politische Entscheidungen getroffen werden. Mobil sein heißt deshalb auch, dass alle, die sich in der Behindertenselbsthilfe engagieren, den Ort des politischen Geschehens und das Ohr der Verantwortlichen auch wirklich erreichen können.

Ihre
Verena Bentele, Beauftragte
der Bundesregierung für
die Belange behinderter Menschen



**Die Welt
der Sehenden
ist auch
unsere Welt**

von **Gustav Doubrava**


Nicht bei allen Menschen, die mit weißem Langstock oder Führhund unterwegs sind, ist es stockfinster. Als gesetzlich blind gilt, wer gerade noch zwei Prozent sieht. Ob man Helligkeitsunterschiede, etwa Lichtquellen wie Fenster in einem Raum wahrnimmt und schemenhaft wie durch Milchglas Häuser, Bäume oder Autos erkennt oder wie durch ein Schlüsseloch sogar Schriftzeichen lesen kann, hängt von der Augenkrankheit ab. Zum Sehverlust kommt die Behinderung durch äußere Umstände: Die Lichtverhältnisse spielen eine Rolle – und die ändern sich ständig, etwa beim Betreten eines Ladens, einer unterirdischen Fußgängerpassage oder eines Zuges. Der Wechsel der Lichtverhältnisse, das Fehlen von Kontrasten an Treppenstufen oder bei den Pollern auf Gehwegen werden zu Gefahren, wenn man sich noch visuell zu orientieren versucht. Wer das nicht mehr kann, weil ihm jede Lichtwahrnehmung fehlt, muss sich auf das Gehör und den Tast- und Geruchssinn verlassen. Entscheidend ist aber eine räumliche Vorstellung des Weges von A nach B und die Kenntnis markanter Punkte, um zu wissen, wo man sich gerade befindet und wie es weitergeht.

Ein Blindenführhund ist zwar in der Lage, Hindernissen auszuweichen, aber auf dem Weg zum Arzt oder zur Bank braucht er an Straßenquerungen oder vor Richtungswechseln Kommandos. Der Hund führt den Menschen, der Mensch muss wissen, wo es langgeht. Eines nicht zu fernem Tages werden Navigationsgeräte durch die Anzeige von Hindernissen und markanten Punkten die Orientierung auf dem Weg von Haus zu Haus erleichtern, präziser als das mit den bereits verfügbaren Navis und den Apps für das Smartphone jetzt schon möglich ist.

Blindes Vertrauen

Die Wahrnehmung der Umwelt mit den verbliebenen Sinnen, mit dem Langstock und technischen Hilfen ist das eine, sich mit einem stark eingeschränkten oder nicht mehr vorhandenen Sehvermögen allein in den Straßenverkehr zu wagen, der eigentlich ein volles Sehvermögen voraussetzt, ist das andere. Nach einem partiellen oder totalen Sehverlust bleibt das für längere Zeit unvorstellbar. Wann der Wunsch wächst, wenigstens kurze Wege bis zum Briefkasten oder zum Bäcker wieder alleine zu gehen, hängt auch vom körperlichen Zustand und vom Wohnumfeld ab. Es kostet Überwindung, den weißen Stock in die Hand zu nehmen und sich zu „outen“. Eine erblindete Frau hat es mit 78 noch geschafft, selbstständig einen täglichen Spaziergang



 im Wohngebiet zu machen, ohne jedoch eine Straße zu queren. Am meisten freute sie sich darüber, von Menschen, die sie kannten, angesprochen zu werden. Zu Besuch wären sie ohne die Begegnung auf der Straße nicht gekommen.

Über Stock und Stein

Mit dem Stock oder einem Führunghund ist es jedoch nicht getan. Ein Orientierungs- und Mobilitätstraining (O&M) unter fachlicher Anleitung vermittelt nicht nur Sicherheit und Selbstvertrauen, man lernt, die Verkehrs- und Umweltgeräusche zu deuten, Gerüche auszuwerten, Situationen zu erfassen, eine Vorstellung von Verkehrsräumen zu gewinnen, den Langstock als Orientierungshilfe zu verwenden und im Bedarfsfall Kontakt mit Menschen aufzunehmen.

Wenn die gebaute Struktur des ruhigen Wohngebietes hinreichend vertraut ist, wagt man sich in belebtere Straßen mit Geschäften, mehr Fußgängern, Werbeständern, ampelgeregelten Kreuzungen, Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel und einem höheren Geräuschpegel. Für eine sichere Orientierung würde man sich Bodenindikatoren, das sind Gehwegplatten mit einer genormten Noppen- und Rippenstruktur, vor den Eingängen öffentlicher Gebäude, zum leichteren Auffinden von Haltestellen und Straßenquerungen wünschen. Doch das kann dauern,

wenn nicht gerade Straßenbaumaßnahmen anstehen. An Straßenquerungen werden nach und nach die Bordsteine gegen Null abgesenkt, um Rollstuhl- und Rollatornutzern entgegenzukommen. Blinde und stark sehingeschränkte Menschen benötigen aber eine Bordsteinhöhe von mindestens drei Zentimetern und Platten mit einer Rippenstruktur, deren Rippen auf die gegenüberliegende Querungsstelle ausgerichtet sind. In gleicher Weise sind Mittelinseln zu gestalten. Nur so ist es möglich, den sicheren Raum der Schutzinsel und die Fahrbahn zu unterscheiden.

Ampeln lassen sich nur dann sicher nutzen, wenn sie nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, also optisch und zusätzlich akustisch oder taktil, die Grünphase anzeigen. Ein akustisches Signal ist zum Finden des Mastes nötig.

Die Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel am Straßenrand lassen sich nur sicher finden, wenn Streifen aus Rippenplatten quer über den Gehweg eingebaut werden. Haltestellen- oder fahrzeuggebundene Anzeiger und Lautsprecher sollten überall die Bezeichnung der Linie und das Fahrziel übermitteln. Sehbehinderten Menschen hilft es, wenn sich die Einstiegstüren und die Türöffner farblich abheben. Farbkontraste im Inneren der Fahrzeuge erleichtern die Orientierung. Häufig erfolgt die Ansage der Haltestellen zu leise und die Anzeige auf

dem Display wird als zu klein und zu kontrastarm wahrgenommen. Blinde Menschen tun sich schwer, einen Platz zu finden. Insbesondere junge Fahrgäste bieten erfreulicherweise oft ihre Plätze und auch Hilfe an.

Zu viel Platz erschwert die Orientierung

Schwierig ist die Orientierung auf großen Plätzen und in Fußgängerzonen ohne taktil und farblich kontrastierendes Bodenleitsystem. Straßenmöbel, Werbeständer, Pflanztröge und die Straßengastronomie erzwingen einen Slalom, der leicht zum Verlust der Orientierung führen kann. Es ist nicht einfach, den richtigen Haus- oder Ladeneingang zu finden. Für die Stadt- und Verkehrsplaner steht die Ästhetik der Platzgestaltung meist über der Funktionalität für Bürger mit Handicaps.

Richtig gefährlich kann es werden, wenn die Trennung zwischen Fahrbahn und Gehwegen aufgegeben wird und der Verkehrsraum uneingeschränkt allen offen steht. Während sich sehende Menschen mit Gesten verständigen, können blinde und sehbehinderte Fußgänger nur hoffen, dass sie nicht übersehen werden.

Auf Menschen zugehen nimmt Berührungsängste

Der Einkauf im Supermarkt mit schmalen Gängen und häufiger Umorganisation des

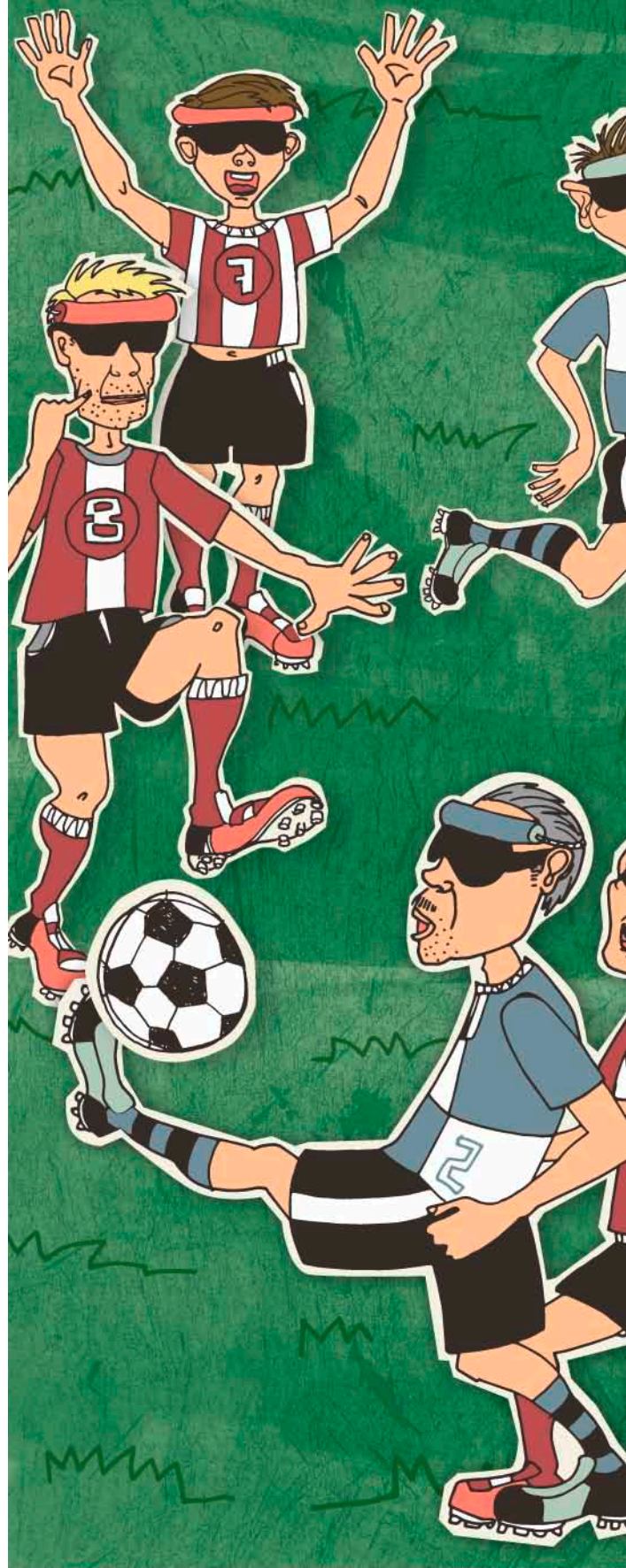


➔ Warenangebot ist nahezu unmöglich. Nur wenige Märkte haben einen taktilen Plan der Inneneinrichtung. Wenn man das gewünschte Regal gefunden hat, leistet ein sprechender Barcodeleser gute Dienste.

Wo viele Menschen sind, etwa in Warenhäusern, Restaurants, in Postfilialen mit mehreren Schaltern und einem Wartebereich und in vollen Zügen, helfen der weiße Langstock und ein freundliches Gesicht. Die Menschen werden aufmerksam und man darf mit mildernden Umständen rechnen, wenn man einmal jemandem zu nahe kommt.

Keine Komplexe vor Komplexen

Die Orientierung in großen Gebäudekomplexen, Flughäfen, Bahnhöfen, Krankenhäusern, Verwaltungsgebäuden, aber auch in Freizeitanlagen, Stadien, Schwimmbädern, Museen und Theatern muss möglich sein, wenigstens bis zu einem Ansprechpartner am Empfang, der weiterhilft. Die Bauordnungen der Länder enthalten für Neu- und große Umbauten Vorschriften über die Herstellung von Barrierefreiheit auch für Menschen, die schlecht oder nichts sehen. Der Fokus der Betroffenen liegt auf den Eingangsbereichen, den Leitsystemen, den Treppen- und Aufzuganlagen und der Beschilderung. Die Architekten sind gefordert, die Ästhetik und die Funktionalität harmonisch zu verbinden.





Gefährliche Bahnsteige

Wo immer die Deutsche Bahn Bahnsteige neu baut oder saniert, werden taktil und visuell gut wahrnehmbare Leitsysteme und Handlaufbeschilderungen geschaffen. Ohne Bodenmarkierungen ist es blinden Menschen nicht möglich, den weißen Strich, der die Gefahrenzone markiert, wahrzunehmen. Das kann bei Mittelbahnsteigen, die nicht viel breiter sind als die Bahnsteigtreppe, gefährlich werden, insbesondere, wenn schnell fahrende Züge passieren. Die Gefahr, ins Gleis zu stürzen, stellt eine große Verunsicherung dar.

Auf dem Weg nach Inklusionen

Ziel der UN-Behindertenrechtskonvention, die seit März 2009 in der Bundesrepublik Deutschland geltendes Recht ist, ist die inklusive

Gesellschaft, in der alle Menschen die Bedingungen vorfinden, die sie benötigen, um ihre Persönlichkeit zu entfalten und am Leben der Gemeinschaft teilzuhaben. Niemand muss mehr integriert werden. Inklusion heißt, dass alle von Anfang an dazugehören.

Um Daseinsgrundfunktionen wie Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Bilden und Erholen wahrnehmen zu können, ist die Teilnahme am Verkehr, also Mobilität, unabdingbare Voraussetzung. Seit 2009 wurden technische Standards, enthalten in den Normen des Deutschen Instituts für Normung (DIN) und in anderen Regelwerken, für die barrierefreie Umweltgestaltung geschaffen bzw. überarbeitet. Bund, Länder und Kommunen erarbeiteten Aktionspläne, deren Umsetzung zügig vorangetrieben werden muss. Der gute Wille der Planer und Entscheider allein genügt nicht und die barrierefreie Mobilität als Vision für Inklusionen ist nicht zum Nulltarif zu haben. ■



Gustav Doubrava (*1937) ist Diplom-Verwaltungswirt und Fernmeldeamtsrat im Ruhestand und war bis 2012 Landesverkehrsbeauftragter des Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbundes. Seit 2010 ist er Ehrenmitglied des DBSV.





Hilfsmittel mit **Seele**

von **Robert Böhm**


Von Anfang an hatte ich mir einen Führhund gewünscht, nachdem ich im Sommer 1990 beim Klettern aus 21 Metern Höhe abgestürzt war. Dabei zog ich mir eine Vielzahl von Verletzungen zu und verlor auch mein Augenlicht. Nach einem längeren Klinikaufenthalt begann ich mit der beruflichen Rehabilitation, machte eine Ausbildung zum Masseur und medizinischen Bademeister und arbeitete in diesem Beruf bis 2003. Erst, als ich 2004 in Rente ging, konnte ich mir die Zeit nehmen und mich gezielt auf die Suche nach einem Führhund machen, der zu mir passte.

Ich hatte das Glück, auf zwei Führhundhalterinnen zu stoßen, die mir sehr konkret zeigen konnten, was man unter „Führarbeit“

versteht. Als wir zum Beispiel durch eine Fußgängerzone gingen, konnte ich erfahren, dass man mit Führhund nichts mehr umrennt – weder Auslagen, noch Stühle, Tische, Fahrräder, Fahrradständer oder Passanten. Ich war fasziniert.


Der Führhund lernt während seiner Ausbildung das Umgehen von Hindernissen und weicht ihnen geschickt aus, sodass auch der Halter nicht dagegen stößt. Durch dieses Ausweichen wird einem das Laufen deutlich erleichtert. Doch der Führhund kann noch viel mehr: Er verlangsamt vor Bodenhindernissen und bleibt davor stehen. Bei Höhenhindernissen, unter denen der Hund ohne Schwierigkeiten hindurch könnte, berücksichtigt er die Körpergröße der geführten Person. Ist sie zu groß, geht der Hund nicht weiter. Dies bietet einen weit-



 aus größeren Schutz, als es der Langstock zu leisten vermag. Auch das Gehen auf Straßen ohne Bürgersteig ist mit Führhund nicht mehr so schwer, und im Winter wird einem die Orientierung auf zugeschneiten Wegen deutlich erleichtert.

Ein Hund tut sich jedoch schwer damit, Entfernung und Geschwindigkeit sicher einzuschätzen. Um gefahrlos durch den Straßenverkehr zu kommen, sollten alle Führhundhalter darum ein abgeschlossenes Orientierungs- und Mobilitätstraining (O&M) absolviert haben, bevor sie sich mit dem Gedanken beschäftigen, einen Führhund anzuschaffen. Viele Menschen glauben auch noch immer, dass der Führhund das Rot oder Grün der Ampel erkennt, doch das ist falsch. Der Hund zeigt auf Kommando den nächststehenden Ampelmast an. Die Entscheidung zum Queren einer Straße obliegt einzig der Person, die sich führen lässt. Positiv ist, dass immer mehr Kreuzungen mit barrierefreien Ampeln ausgestattet werden, die uns eine klare Informa-

tion über die Kreuzungssituation vermitteln. Bodenindikatoren, die von Langstocknutzern zur Orientierung verwendet werden, spielen für Führhundhalter hingegen eine weit geringere Rolle, da diese häufig auf den Langstock verzichten und ihrem Hund statt einer Leitlinie folgen.

Für mich war nach der ersten Kontaktaufnahme mit den beiden Führhundhalterinnen ein neu gegründeter Führhundhalterstamm in Mittelfranken die nächste Informationsquelle. Hier lernte ich viel über Pflege, Freilauf, Erziehung und die eigentliche Führarbeit. Anschließend ging ich gemeinsam mit meiner Familie auf die Suche nach der richtigen Führhundscheule. Als ich mich entschieden hatte, musste ich noch auf die Bewilligung meiner Krankenkasse warten. Schließlich erhielt ich diese – und dann durfte ich endlich Django kennenlernen. Er ist ein schwarzer Labrador-Golden Retriever-Mix und wurde 2004 geboren. Seit 2006 sind wir ein Gespann. Von Anfang an bestand eine gute Bindung  zwischen uns.





Robert Böhm (47), Bundessprecher des Arbeitskreises Föhrhundhalter des DBSV, ist Masseur und medizinischer Bademeister und lebt im mittelfränkischen Baiersdorf.



Die Einweisung dauerte insgesamt drei Wochen.

Davon war ich zwei Wochen am Ort der Führhundschule und eine Woche mit dem Trainer an meinem Wohnort. Danach verabschiedete sich Djangos Ausbilder mit dem Versprechen, mir für Fragen jederzeit zur Verfügung zu stehen.

Natürlich lief nicht immer alles perfekt, aber die Fehler waren wohl meist bei mir zu suchen. Mit dem Schrecken bin ich noch einmal davongekommen, als ich eine Straße überqueren wollte und die Signale meines Hundes einfach übergang. Django wurde schon langsamer, als wir noch ein gutes Stück von der Bordsteinkante entfernt waren. Er hielt sogar an, aber ich forderte ihn auf weiterzulaufen. So machte er noch einige Schritte und drehte sich dann vor mich. Ich brachte ihn wieder in die richtige Richtung und tastete mich vor bis zur Kante. Immerhin ein wenig aufmerksam geworden, hörte ich genauer auf die Verkehrsgerausche und bemerkte, dass rechts von uns eine Baustelle war. Die Geräusche ließen ganz klar auf Straßenbauarbeiten schließen. Weil aber rechts von uns, schenkte ich ihnen keine Beachtung und nachdem kein Auto mehr kam, überquerte ich – das heißt, wollte ich überqueren und fand mich einen Meter tiefer in einer Baugrube wieder. Zum Glück kam ich mit beiden Beinen gleichzeitig auf und blieb unverletzt. Django sprang hinterher

und half mir, auf der anderen Seite aus der Grube herauszufinden, damit wir unseren Weg auf dem Gehweg fortsetzen konnten.

Fehler sind dazu da, dass man aus ihnen lernt, und ich habe daraus gelernt, dass ich mich von Django nun bedingungslos führen lasse. Natürlich macht auch er mal Fehler. Wichtig ist dann, dass man sie konsequent korrigiert. So sind wir ein gutes Gespann geworden, sind viel unterwegs in bekannten wie unbekanntem Gegenden und ich achte darauf, dass der Freilauf nicht zu kurz kommt. Vielleicht ist dies der Grund dafür, dass gemessen an der Anzahl blinder und hochgradig sehbehinderter Menschen in Deutschland Führhundhalter eine Minderheit sind: Der Führhund ist eben kein Hilfsmittel, das man an den Kleiderhaken hängt und nur bei Bedarf hervorholt, sondern braucht außer Zuwendung, Pflege und Futter auch Pausen, Freilauf und Kontakt zu anderen Hunden.



Denn Django ist keine Maschine, sondern ein tolles Hilfsmittel mit Seele, und er zeigt mir durch seine Freude an der Arbeit immer wieder, was für ein Gewinn er für meine Selbstständigkeit ist. ■



Der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV)


Als Dachverband der Selbsthilfevereine des Blinden- und Sehbehindertenwesens bündelt und koordiniert der DBSV das bundesweite Handeln und Auftreten von 20 Landesvereinen. Die Landesvereine selbst vertreten die Interessen der blinden und sehbehinderten Menschen auf Länderebene.

Das Angebot der Selbsthilfevereine ist einzigartig, denn nur hier wird Betroffenen von Betroffenen geholfen. Patienten, die mit einer Augenerkrankung konfrontiert sind, treffen auf Menschen, die einmal in der gleichen Situation waren und deshalb ganz genau wissen, wie man sich nach einer solchen Diagnose fühlt.

Die Netzwerke der Selbsthilfe informieren zudem über medizinische Fragen und helfen in sozialen und rechtlichen Angelegenheiten. Zahlreiche spezialisierte Fachdienste und Einrichtungen unterstützen im Berufsleben, beraten über Hilfsmittel, verleihen Hörbücher, bieten Veranstaltungen, Erholungsreisen und Kurse zur Bewältigung des Alltags wie auch zur Verbesserung der Mobilität.

Das zentrale Angebot aber ist und bleibt der Austausch unter Betroffenen und damit das beste Mittel, um die Auswirkungen einer Augenerkrankung zu verarbeiten.

Wenn Sie dazu Fragen haben oder uns Anregungen geben möchten, sprechen Sie uns an!

 **01805 – 666 456**

0,14 €/Min. aus dem Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.



Der weiße Langstock und seine weisen Väter

Im Jahr 1964 rief der damalige US-Präsident Lyndon B. Johnson den „Tag des Weißen Stockes“ ins Leben, der am 15. Oktober begangen wird und 1969 auch von den Vereinten Nationen als „Internationaler Tag des Weißen Stockes“ proklamiert wurde. Blinde, sehbehinderte und taubblinde Menschen machen an diesem Tag auf ihre Anliegen aufmerksam. Das 50-jährige Jubiläum am 15. Oktober 2014 ist Anlass für **Dennis Cory** und **Jochen Fischer**, zwei Pioniere des Langstocktrainings, auf die Anfänge des weißen Stockes zurückzublicken.

Blinde und hochgradig sehbehinderte Fußgänger, die mit dem weißen Langstock unterwegs sind, gehören heute ganz selbstverständlich zum Bild des öffentlichen Lebens. Das war nicht immer so.

Zwar hatte die Französin Guilly d'Herbement bereits in den 1930er Jahren die Idee, einen weißen Stock als Schutz- und Erkennungszeichen für blinde Menschen einzusetzen, doch erst Jahrzehnte später wurde der Langstock entwickelt und mit ihm verschiedene Techniken, um sich mit seiner Hilfe sicher und selbstständig zu orientieren und zu bewegen. Parallel dazu entstand die Idee, blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen gezielt im Umgang mit dem neuen Hilfsmittel zu schulen. Das war die Geburtsstunde des Orientierungs- und Mobilitätstrainings (O&M). Neben dem Erlernen sogenannter Lebenspraktischer Fähigkeiten (LPF) gehört es bis heute zu den wichtigsten und grundlegendsten Schulungen, die blinden und sehbehinderten Menschen das Alltagsleben leichter machen, ihnen einen größeren Bewegungsradius verschaffen und dadurch mehr Selbstbestimmung ermöglichen.

Wie alles anfing ...

Orientierungs- und Mobilitätsschulungen mit dem Langstock wurden während des Zweiten Weltkriegs von einem Mitarbeiterstab in der Valley Forge Klinik für Kriegsblinde (USA) begonnen. Die Idee eines langen Stocks, zuerst aus Holz, dann nach kurzer Erprobung aus Leichtmetall, kam von Richard Hoover, der vor dem Krieg an der Blindenschule in Maryland tätig war und nach dem Krieg Augenarzt wurde. Der Stock trug daher lange Zeit den Namen „Hoover Cane“.

Internationale Zusammenarbeit

Im August 1966 reiste einer der ersten O&M-Lehrer in den USA, Stanley Suterko, für ein Jahr nach England, um das Midlands Mobility Centre in Birmingham aufzubauen, und bildete hier sowohl blinde Menschen als auch das Personal für das Zentrum aus.

Die American Foundation for the Overseas Blind (AFOB, heute: Helen Keller International) bot in den Jahren 1968 bis 1970 Einführungskurse in O&M in Paris an. Einer der Kursteilnehmer, der sehende Blindenoberlehrer Hans Erich Kiefner aus Friedberg, verbreitete die Idee des O&M-Trainings daraufhin auch in Deutschland. An mehreren Einrichtungen für blinde Menschen wurde zu jener Zeit an der Entwicklung von O&M gearbeitet und der Langstock gewann mehr und mehr an Akzeptanz. 1973 fand, entwickelt von Blindenlehrern und -erziehern und unter der Schirmherrschaft des Verbandes für Blinden- und Sehbehindertenpädagogik, in Timmendorfer Strand der erste Lehrgang für O&M-Trainer in Deutschland statt.



➔ Jochen Fischer, der zu jener Zeit im sportpädagogischen Bereich an der Deutschen Blindenstudienanstalt (blista) in Marburg tätig war, hatte an dem Kurs teilgenommen und sehr früh die Vorteile des Langstocks erkannt. Die Beine seines Kamerastativs mussten dran glauben – er hatte sie einfach abmontiert, mit Klebeband umwickelt und weiß gestrichen. Diese „Langstöcke“ standen zusammen mit den verlängerten Plastikstöcken für die ersten Versuche zur Verfügung.

Von Marburg nach England, in die USA – und zurück

1974 schickte der Direktor der blista, Hans Heinrich Schenk, das Ehepaar Béatrice und Jochen Fischer nach Birmingham zur Ausbildung als O&M-Lehrer. Zur gleichen Zeit beurlaubte er Dennis Cory, der ebenso wie seine Frau Pamela Erzieher an der blista war, damit er in den USA den Abschluss als O&M-Lehrer machen konnte. Unterdessen absolvierte Pamela Cory im selben Programm die Ausbildung als Lehrerin für Lebenspraktische Fähigkeiten (LPF). Sie war damals in Deutschland die einzige, die Ausbildungskurse in LPF anbot, zunächst an der blista in Marburg, später an dem von ihr und ihrem Mann gegründeten Institut für Rehabilitation und Integration Sehgeschädigter (IRIS) in Hamburg.

Als die Fischers aus England und die Corys aus den USA zurückgekommen waren, bauten sie zunächst gemeinsam das O&M-Programm in Marburg aus. Sie hatten aber auch das Gedankengut der Low Vision-Bewegung mitgebracht und verschafften der Differenzierung zwischen Blindheit und Sehbehinderung Aufmerksamkeit. Von nun an wurden an der blista auch sehbehinderte Menschen gezielt gefördert. Bis dahin hatte man sie oft gezwungen, bei O&M- und LPF-Schulungen Augenbinden zu tragen, anstatt ihr verbliebenes Sehvermögen zu trainieren; nun gab es Trainings speziell für sie. Man arbeitete mit Bildschirmvergrößerungsgeräten und Monokularen.

Produktionsstart für Langstöcke in Deutschland

Am Anfang wurden Langstöcke aus England, Dänemark und Schweden importiert, da es in Deutschland keinen Hersteller gab. Eines Tages jedoch meldete sich der Erfinder des Audilux Lichterkennungsgeräts, Hans Wenz, bei der blista, um die ersten in Deutschland produzierten Langstöcke anzubieten – 50 Stück wurden bestellt. Es dauerte nicht lange, bis andere Stöcke in Deutschland hergestellt wurden: einteilig, mehrteilig, faltbar, teleskopierend, aus Metall, Glasfaser, Karbonfaser. Auch die Tastspitzen wurden enorm weiterentwickelt und sind heute je nach Bedarf und Geschmack in den unterschiedlichsten Ausführungen erhältlich.

50 Jahre TAG DES WEISSEN STOCKES



Langstocktraining plus Echoortung

In der „Experimentierzeit“ Ende der 1960er Jahre gab der blinde Jurastudent Armin Kappallo, Vorsitzender des Deutschen Blindenverbandes (DBV) von 1986 bis 1998, Jochen Fischer wesentliche Impulse. Er hatte ein hervorragendes Gehör und war davon überzeugt, dass dies für die Fortbewegung blinder Menschen unverzichtbar sei. Einen Stock hatte er nicht, aber die Absätze seiner Schuhe waren metallbeschlagen. Jeder Schritt erzeugte einen Klick, der von Hindernissen in der näheren Umgebung reflektiert wurde und sie hörbar machte.

Jede Woche übten Kappallo und Fischer mit Schülern das Hören der Säulen in der alten Pausenhalle der blista. Die Üben wurden in Abständen von 50 Zentimetern bis vier Metern an den Säulen vorbeigeführt und sollten diese anzeigen. Bei einer anderen Übung sollte in einer vorgegebenen Distanz vor einer Wand gestoppt werden. Danach ging es nach draußen. Ziel war das Heraushören von Bäumen am Rande des Gehwegs, dann das Heraushören von Laternenpfählen. Mit diesen und weiteren Übungen erwarben viele Schüler die Fähigkeit, vor- und zurückliegende Haustüren, ja sogar vorspringende Dachrinnen mit dem Gehör zu erkennen.

Das Nutzen von reflektierten Geräuschen wird „Echoortung“ genannt. Sie ist keine Erfindung des 21. Jahrhunderts, sondern wurde schon Anfang der 1970er Jahre von Kappallo und der blista systematisch eingesetzt. So wird eine gute Langstocktechnik im Mobilitätstraining durch ein gutes Gehör und den Einsatz der Echoortung sinnvoll ergänzt. ■



Als der Stock
erwachsen
wurde

von **Klaus Hahn**

Es muss gegen Ende 1971 gewesen sein. Vor gut einem Jahr hatte ich in Marburg mit dem Jura-Studium begonnen und gleichzeitig in einem halbjährigen Kurs die blindentechnische Grundausbildung absolviert. An der Deutschen Blindenstudienanstalt (blista) waren mir erstmals „richtig“ blinde Leute begegnet, denn meine Schulzeit hatte ich zu Hause in – wie ich es nannte – „wilder Integration“ verbracht. Meine anfängliche Scheu diesen Menschen gegenüber, die rein gar nichts mehr sahen, legte sich schnell, und ich lieb ihnen gerne mein bisschen Augenlicht, schon um den Gedanken zu verdrängen, ich könne eines Tages auch zu ihnen gehören. Ich hatte zwar das Merkzeichen für „blind“ in meinem Schwerbehindertenausweis, doch das war mehr eine bürokratische Einstufung. Okay, ich konnte nicht mehr lesen, schon gar nicht meine eigene Schrift, aber dafür hatte ich ja die Punktschrift gelernt. Ich konnte auch keine Gesichter erkennen, aber wer mich kannte, konnte

mich ansprechen. In der Stadt kam ich bestens zurecht: Ich prägte mir charakteristische Straßenbilder und Gebäude ein, merkte mir Straßennamen und kannte die Wege aus dem Effeff. Ich erweiterte den Stadtplan in meinem Kopf bei jeder Gelegenheit. Auch kannte ich alle Tücken und Klippen und rühmte mich, nie zweimal vor denselben Laternenpfahl gerannt zu sein. Die Kollisionen mit anderen Passanten auf dem Gehsteig waren manchmal etwas unangenehm. Wenn die Leute freundlich reagierten, entschuldigte ich mich, wenn sie schimpften, blaffte ich zurück, und eine Zeit lang hielt ich es für besonders geschickt, sie anzuschmauen, bevor sie etwas sagen konnten.

Nur war da das verflixte Problem mit der Dunkelheit. Da sah ich nämlich nichts, entweder weil es dunkel war, oder weil mich das Licht, das irgendwoher kommen mochte, blendete. Mein Freund Jürgen, vollblind und ein Genie in Sachen Orientierung und handwerklichem Geschick, erinnerte mich dann ungerührt an meinen weißen Stock. Er gehörte zu der Grundausstattung, die ich zu Beginn meiner blindentechni-



→ schon Ausbildung erhalten hatte, und bestand aus vier Kunststoffröhrchen, die auf ein Gummiband aufgefädelt waren. Das untere Ende nannte man zwar Spitze, es war aber ein kantiger zylindrischer Pfropfen, der das untere Röhrchen abschloss, und oben dran war ein komischer, knubbeliger Knauf, den man nicht vernünftig in die Hand nehmen konnte. Dafür hatte er eine Gummischlaufe für das Handgelenk. Das einzig Praktische an diesem Ding war, dass man es vierteilig zusammenklappen, mit der Gummischlaufe zusammenbinden und so platzsparend in die Tasche stecken konnte. Aufgeklappt und zusammengesteckt blieb seine Länge knapp unter einem Meter, und wenn man damit auf eine Unebenheit im Boden traf, verkantete sich sofort die Spitze und der ganze Stock bog sich durch den Schwung des Laufens durch wie ein Flitzebogen. Man konnte ihn nur diagonal vor den Körper halten und – wenn man irgendwo davorgelaufen war – nachtasten, was es für ein Hindernis sein konnte. Ich glaube, im Katalog war das Gerät als „Taststock“ ausgewiesen. Und mit so einem Ding sollte ich am helllichten Tag herumlaufen – lächerlich!

Wie gesagt, es war Ende 1971. Jürgen und ich hatten eine verloren geglaubte Zivilrechtsklausur bestanden und Grund zu feiern. Es wurde spät, der letzte Bus war weg

und vor allem war es dunkel. Mein Stock lag zu Hause und ich musste durch steile Gassen mit Treppen und Kopfsteinpflaster hinauf bis kurz unter das Marburger Schloss. Da spielte Jürgen seinen ganzen Großmut aus: Zwar hatte er mit knapp drei Kilometern den längeren Weg, doch musste er nur ein und dieselbe Straße entlanggehen und die Dunkelheit störte ihn nicht weiter. Er lieh mir seinen Stock. Dankbar nahm ich an und machte mich an den Aufstieg. Mein ondulierter Gang war keineswegs darauf zurückzuführen, dass ich kaum etwas sehen konnte, doch ein hilfreicher Passant interpretierte das anders und geleitete mich ein gutes Stück des Weges. Ob er das ohne meinen Stock – mit einem nur Besoffenen – auch gemacht hätte?

Bei der nächsten Sportstunde, einem Freizeitangebot der blista, kam ich mit unserem Übungsleiter Jochen auf diesen Gegensatz zu sprechen, der zwischen dem Nutzen des Stocks als Kennzeichen und seiner Untauglichkeit im praktischen Einsatz bestand. Jochen hatte sich, wie ich merkte, längst mit dem Problem auseinandergesetzt und sagte nüchtern: „Wenn dir dein Stock zu kurz ist, dann mach ihn doch länger!“ Warum war ich darauf nicht selbst gekommen? Freund Jürgen war genauso schnell überzeugt, holte die Reste eines havarierten Stocks aus der Kiste und wir verlängerten unsere Taststöcke um ein fünftes Glied.

Außerdem setzte Jürgen an das Ende der zylindrischen Spitze eine dicke Schraube mit halbkugeligem Kopf, die sich nicht an jedem Kieselstein festhakte und geradezu verschleißfrei war. Jochen wies mich dann noch ganz beiläufig in die Pendeltechnik ein und so ausgerüstet, mit dem erwachsen gewordenen Stock, konnte ich mich durchaus in der Öffentlichkeit sehen lassen. Die Marburger waren erstaunt und neugierig, die Kommilitonen beeindruckt. Dass der fünfteilige Stock mit der eisernen Kugelspitze schwer war und dank seiner Instabilität beim Pendeln ständig nachschwang, wurde mir erst bewusst, als Jochen mir einen Teleskop-Langstock aus Glasfiber gab, den er aus Schweden besorgt hatte. Es dauerte dann noch ein paar Jahre, bis die frisch gebackenen ersten Mobilitätstrainer Deutschlands einen Tüftler und Erfinder dazu animiert hatten, den ersten deutschen Langstock zu produzieren: ein am Ende zu einer Krücke gebogenes Alurohr mit aufgestecktem Gummigriff und beklebt mit reflektierender Folie, das man am unteren Ende passend für die Körpergröße seines Nutzers abschnitt und mit einer aufsteckbaren Kugelspitze abschloss.

Seither hat sich vieles in der Materialtechnik geändert und mancher Glaubenskrieg zwischen den Experten ist verraucht. Geblieben ist der weiße Langstock als ideale Kombination aus Orientierungshilfe und Kennzeichen.

Einige Jahre später nach einem Ortswechsel habe ich übrigens noch ein „ordentliches“ Mobilitätstraining mit Langstock und Monokular absolviert.

Längst ist der Langstock mein fester Begleiter geworden, ob ich auf Reisen gehe oder nur die Mülltonnen um die Hausecke nach vorne hole. Manchmal ist er mir auch lästig, zugegeben, aber peinlich – nein, dafür ist er mir viel zu nützlich. ■



Klaus Hahn (*1951), Verwaltungsjurist, ist Vorsitzender des Blinden- und Sehbehindertenvereins Westfalen und Mitglied im DBSV-Präsidium. Dem Redaktionsteam des Jahrbuchs „Weitersehen“ gehört er seit 2012 an.




Meine innere Leitlinie

von **Dr. Jürgen Trinkus**

Mit „Augen auf und los“ ist nichts zu machen bei mir. Orientierung läuft für mich über das, was meine Ohren hören und meine Tast- und Riechorgane wahrnehmen. Ist es möglich, einen von mir noch nicht gegangenen Weg aus einer abrufbaren Beschreibung so zu erschließen, dass ich ihn als Stockgänger ohne sehende Begleitung gehen kann? Die Mitarbeiter des Projekts „Berlin für Blinde und Sehbehinderte“ sind davon überzeugt und haben viele interessante Orte für eine selbstständige Erkundung erarbeitet. Das Prinzip ist übertragbar und so wollen wir auch in Kiel etwas Vergleichbares beginnen. Ich bin dafür unterwegs mit zwei Spezialisten für Orientierung und Mobilität. Mit ihrem geschulten Blick erarbeiten wir gemeinsam eine Beschreibung

für die Kiellinie, also die Promeniermeile der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt entlang des Westufers der Förde. Das hört sich dann so an:

„Sie verlassen den Bus an der Haltestelle Kunsthalle. Die stark befahrene Straße Düsternbroker Weg liegt in Ihrem Rücken. Sie gehen zunächst wenige Schritte geradeaus. Dabei überqueren Sie einen Fahrrad- und Fußweg. Sie kommen zur Wegkante mit einer Rasenfläche dahinter. Diese Kante ist jetzt Ihre innere Leitlinie.“

 Rechts von mir liegt die Kieler Förde. An einem milden Frühsommerabend wie heute ist die Wasserkante bevölkert von Menschen jeden Alters. Sie schlendern, joggen, skaten, radeln, plaudern oder sitzen gemütlich auf der kleinen Kaimauer, meiner inneren Leitlinie, herum.

„Leitlinie“ ist Mobilitätstrainersprache, Fachchinesisch für Stockgänger. „Innen“ ist die dem Straßenverkehr abgewandte Seite. In meiner linken Hand liegt bei meinem Gang an der Kieler Förde ein kleines Abspielgerät für Blindenhörbücher. Mit dem Daumen drücke ich die Playtaste – und höre aus dem Lautsprecher:

„Weiter geht es an der Leitlinie entlang. Das ist zunächst eine Kante mit einer Rasenfläche dahinter. Diese Kante ist nach 20 Metern für etwa zehn Schritte unterbrochen. Hier befindet sich rechts ein Tor und die Zufahrt zu einem Parkplatz. Bitte gehen Sie nicht nach rechts, sondern behalten Sie Ihre Gehrichtung während dieser kurzen Unterbrechung bei.“

Wenn Sie breit nach rechts pendeln, werden Sie bemerken, dass es leicht bergab geht. Das Untergrundprofil rechts ändert sich. Es wird glatter. Dieses glatte Profil bitte nicht betreten. Hier befindet sich rechts der Ostseekai, Kiels Terminal für Kreuzfahrtschiffe, wo an manchen Tagen in der Sommersaison bis zu drei Schiffe festmachen und abgefertigt werden.“

Den Ausdruck „Leitlinie“ habe ich von meinen Lehrern für Orientierung und Mobilität gelernt. Diese haben sich inzwischen eine allgemeinere Berufsbezeichnung verordnet: Sie nennen sich Rehabilitationslehrer für Blinde und Sehbehinderte und sind vereint in einem engagierten Berufsverband. Sie machen blinde Menschen gehen, indem sie einen Weg auflösen in hör- und vor allem tastbare Merkmale oder „Landmarks“.

Auf den Stock gekommen bin ich, als ich keinen Hund mehr lieben lernen wollte, um den ich ein paar schöne Jahre später wieder trauern müsste. Entschieden hatte ich mich kurz vor dem Ende der DDR. Als ich

1987 noch um meinen verstorbenen Führhund trauerte, hatte in Berlin-Hirschgarten ein Mobilitätszentrum seine Türen geöffnet. Ich bewarb mich um eine Ausbildung und habe mich später oft gefragt, wie ich bis dahin ohne Langstock durch die Welt gekommen bin.

Die Mobilität des Ostens – so ging die Legende – begann im britischen Birmingham. Das National Mobility Center Birmingham wurde 1966 als Einrichtung zur Ausbildung sehender Instrukteure gegründet und bot in den 1970er Jahren Lehrgänge für Multiplikatoren auch international an. Hier holte sich die DDR das Know-how zum Langstocktraining. Hans Murrl und Karl-Heinz Degenhardt wurden vom Blinden- und Sehschwachenverband der DDR (BSV) 1978 zu einem solchen Lehrgang geschickt. Hans Murrl erinnert sich an Teilnehmer aus Skandinavien, Portugal und Israel. Daheim sollte das angeeignete Wissen und Können die Keimzelle einer modernen Elementarrehabilitation und Mobilitätsunterrichtung werden. Auch die Schulung von Instrukteuren aus den anderen sozialistischen Ländern sollten Murrl und Degenhardt übernehmen.

Doch die DDR hatte schon vor dem England-Trip begonnen, die Rehabilitation blinder und sehbehinderter Menschen systematisch zu entwickeln. Es gibt eine Anweisung des Ministeriums für Gesundheitswesen vom 13. Juli 1969, wonach

in den Rehabilitationszentren für Blinde in Karl-Marx-Stadt, Halle und Neukloster Lehrgänge für Elementarrehabilitation durchzuführen sind. Schon 1975 veranstaltete der Blinden- und Sehschwachen-Verband eine große Rehabilitationskonferenz, und der Präsident Pielasch formulierte ebenso präzise wie weitsichtig: „Das entscheidende Ziel der Elementarrehabilitation besteht in der Neuorientierung des Erblindeten möglichst unmittelbar nach dem Abschluss der klinischen Behandlung. Sie soll den nahtlosen Übergang von der medizinischen zur beruflichen Rehabilitation sichern.“

Einer gab sein Wissen den anderen weiter. Nach dem Vorbild der britischen Mobility Officers wurden für Berlin und die 14 DDR-Bezirke Instrukteure ausgebildet, die im BSV arbeiteten, aber vom Gesundheitsministerium bezahlt wurden.

In Berlin-Hirschgarten entstand schließlich das Mobilitätszentrum des Blinden- und Sehbehindertenverbandes, bei dem ich mich um einen mehrwöchigen

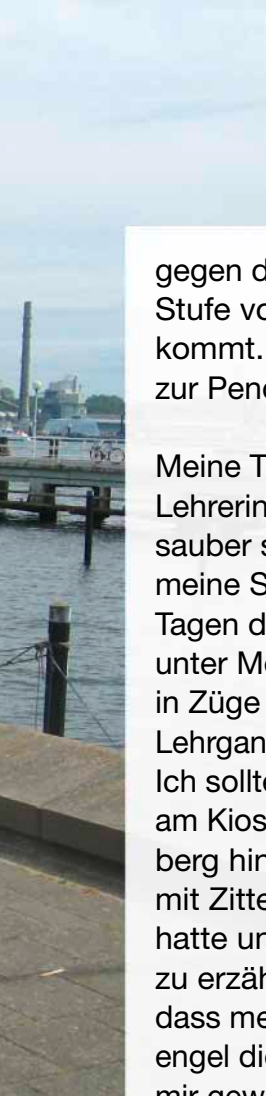




➔ Lehrgang bewarb. Das Zentrum war ein rasch errichteter Neubau. Die Frauen, die hier meine Lehrerinnen sein sollten, hatten zuvor die Böden geschrubbt und die Lehrküche eingerichtet. Zunächst lernte ich die Grundlagen selbstständiger Orientierung: Möglichst geradeaus einen freien Platz überqueren und den Durchgang zwischen zwei Hindernissen finden. Das übten wir in der Turnhalle. Scheinbar ewig übte ich die sogenannte „Diagonaltechnik“, die Pendelbewegung mit dem Langstock. Gehe ich mit rechts

einen Schritt voran, pendelt der Stock und sichert den nächsten linken Schritt. Gehe ich mit dem linken Fuß nach vorn, pendelt der Stock nach rechts. Das hatte in Fleisch und Blut überzugehen.

Auf den Fluren des Hauptgebäudes waren die Türen zu finden und mit dem Langstock die Klinken zu ertasten. Dann kamen die Treppen dran. Treppe runter: Der Stock schwebt diagonal vor mir her und fühlt den weiteren Treppenverlauf. Treppe hoch: Ich halte den Stock diagonal vor mir und tippe locker



gegen die Kante der übernächsten Stufe vor mir, bis keine mehr kommt. Dann gehe ich wieder zur Pendeltechnik über.

Meine Trainerin war eine strenge Lehrerin. Die Stocktechnik musste sauber sitzen, denn es ging um meine Sicherheit. Nach etwa zehn Tagen durfte ich raus ins Gelände, unter Menschen, auf S-Bahnsteige, in Züge und Busse. Am Ende des Lehrgangs stand eine Aufgabe: Ich sollte eine Zeitung holen, die am Kiosk auf dem Bahnhof Lichtenberg hinterlegt war. Als ich es mit Zittern und Bangen geschafft hatte und von meinen Abenteuern zu erzählen begann, erfuhr ich, dass meine Trainerinnen als Schutzengel die ganze Zeit dicht hinter mir gewesen waren.

Im Alltag gibt es diesen Begleitschutz nicht. Es kommt darauf an, dass ich nicht vergesse und missachte, was mir beigebracht wurde und dass ich immer wieder einer Leitlinie folgen kann, mal einer inneren, mal einer äußeren oder gar einem genormten Blindenleitstreifen mit Aufmerksamkeitsfeldern.

Einen solchen Leitstreifen wünschen wir uns auch für die Kieler Seeufer-Promenade. Dann müsste ich nicht mehr an der Kaimauer entlangtasten, auf der meine Mitbürger den schönen Tag genießen. Mal sehen, was unser Projekt „Grüne Wege in Kiel für blinde und sehbehinderte Menschen“ bewegen kann.



Dr. Jürgen Trinkus arbeitet als Hörfunkdokumentar beim NDR und ist Vorsitzender von Andersicht e. V.: www.andersicht.net

Weitere Informationen zum Projekt „Berlin für Blinde und Sehbehinderte“ unter: www.berlinfuerblinde.de

Mit dem Finger auf der Landkarte

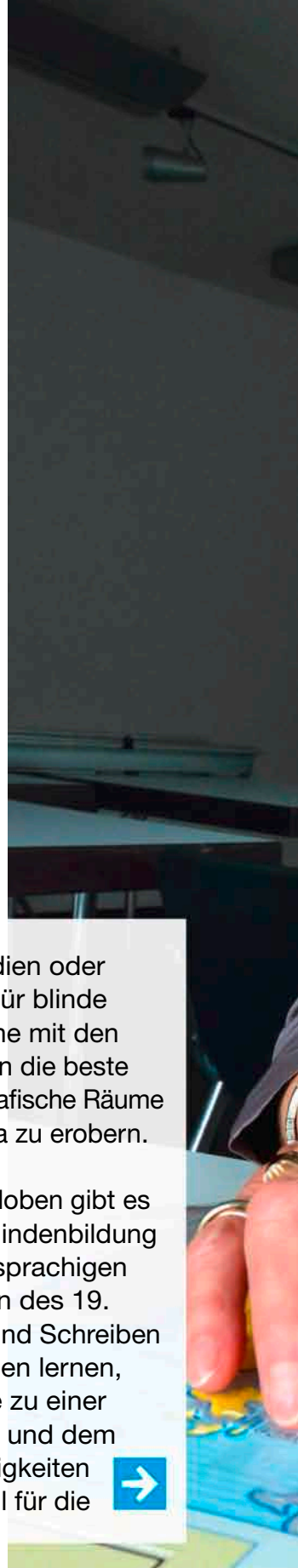
von **Susanne Siems**

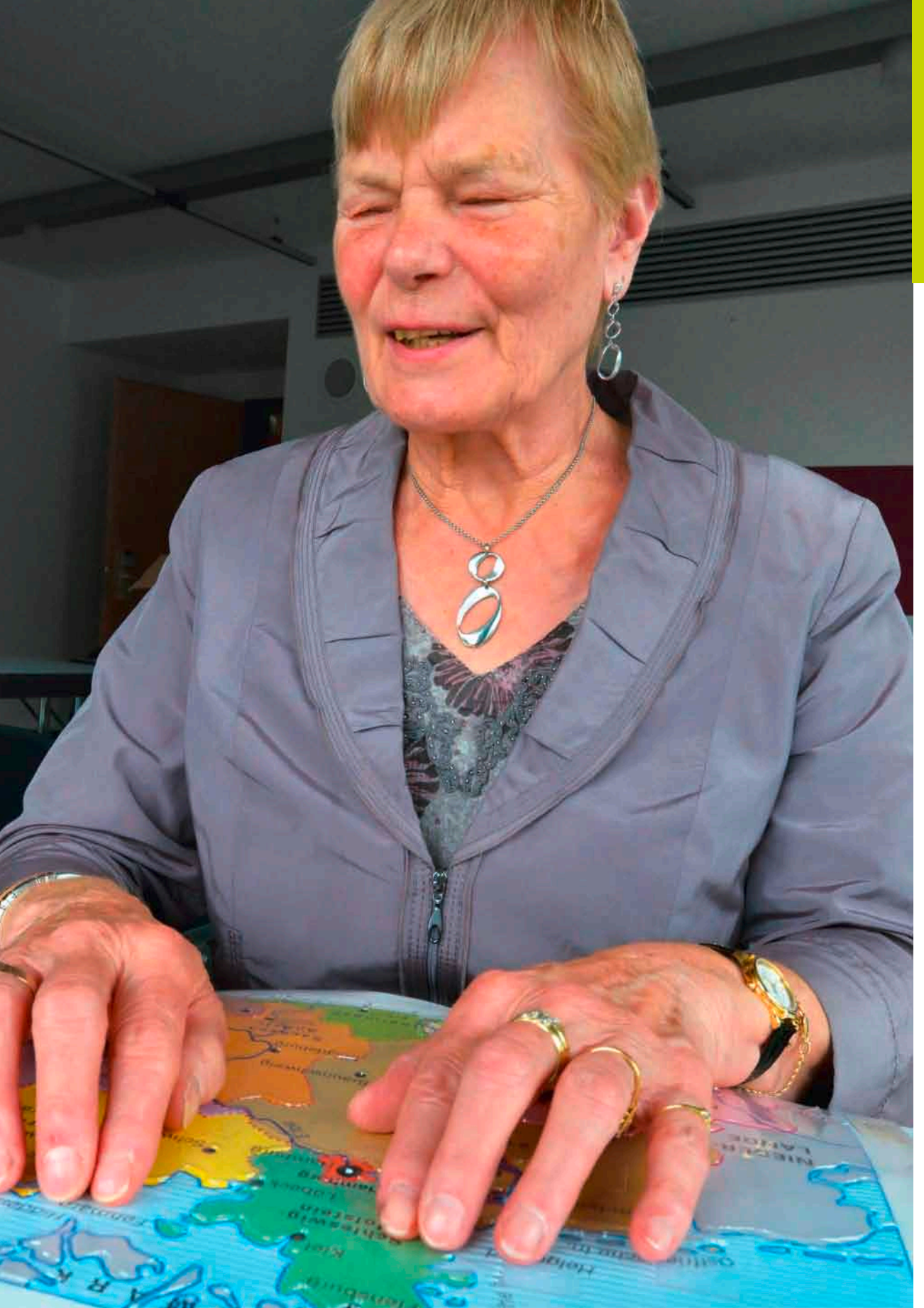
Wie oft bin ich als Kind mit dem Finger auf der Landkarte verweist. Träumte mich weg von zu Hause in ferne Länder, hin zu den Abenteuern, die ich gerade in irgendwelchen Büchern erlebte. Diese Stunden voller Träume gehören zu meinen schönsten Kindheitserinnerungen.

Dass diese Redewendung noch eine viel reellere Bedeutung hat, war mir damals nicht klar. Mein Finger wanderte wie der Zeigestock an der Tafel über den Atlas und war nur eine Hilfe, um den richtigen

Weg nach Mexiko, Indien oder Grönland zu zeigen. Für blinde Menschen ist die Suche mit den Fingern auf Reliefkarten die beste Möglichkeit, sich geografische Räume zu Hause auf dem Sofa zu erobern.

Tastbare Karten und Globen gibt es so lange, wie es die Blindenbildung gibt. Also im deutschsprachigen Raum seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts. Lesen und Schreiben sollten blinde Menschen lernen, aber auch die Chance zu einer umfassenden Bildung und dem Erlernen von Handfertigkeiten erhalten. Ein Glücksfall für die








„Dass diese Exponate noch vorhanden sind, freut mich persönlich ganz besonders, und ich kann unseren Konferenzraum nie betreten, ohne in Europa ‚spazierenzugehen‘.“


Helga Neumann – Vorsitzende des Blinden- und Sehbehindertenverbandes Niedersachsen e. V.

 Entwicklung von Landkarten für Blinde ist, dass der Begründer der ersten Blindenschule in Deutschland, August Zeune, selbst Geografielehrer war. Ja, mehr noch: Zeune, Pionier der Blindenbildung, gilt auch in der Wissenschaft der Geografie als Wegbereiter.

Für den Blindenlehrer Zeune stand von Anfang an fest, Erdkunde ist ein wesentlicher Bestandteil des Unterrichts für blinde Schüler. Um die Welt zu begreifen, muss der blinde Mensch eben die Welt be-greifen! Er fing damit ganz klein und vor Ort an, mit Karten vom Gebäude der Blindenanstalt in Berlin-Steglitz. Die Tastübungen wurden verbunden mit Übungen zur Orientierung und Mobilität, auch auf dem Gelände der Anstalt. Danach wurden die Stadt Berlin und ihre Stadtbezirke, zunächst mit dem Finger auf der Karte und dann in der Realität, besucht. So konnte ganz in der Nähe eine Beziehung zwischen taktil abgebildetem Plan und realem Objekt vermittelt werden, ein Training, das half, die Fantasie für die großen Weltreisen auf Landkarten und Globen anzu-regen. Auch den ersten Reliefglobus entwickelte Zeune, die „Tast-erdkugel“, wie er sie nannte. Dieser Globus bestand aus Pappe und Gips und hatte einen Durchmesser von über einem Meter.

Aber bleiben wir bei den Land-karten. Kein anderes Unterrichtsfach als die Erdkunde hatte so große

Probleme, seine Inhalte für blinde Schüler erfahrbar zu machen. Es liegt in der Natur der Sache, dass man die Anordnung von Ländern, Flüssen und Kontinenten nur schwer mündlich veranschaulichen kann. Damals wie heute sind Pädagogen in der Blindenbildung sehr erfinderisch, wenn es um die Anfertigung von Lehrmitteln geht. Durch das Übereinanderlegen mehrerer Schichten von Formen aus Pappe bzw. Holz erzielte man Erhöhungen, Flüsse und Grenzen wurden durch Schnüre, Hauptstädte durch Halbperlen dargestellt. Die eigentlich knifflige Arbeit aber war das Erarbeiten der Skizzen, denn längst nicht jedes Detail konnte wiedergegeben werden. Das würde auch den tastfreudigsten und geschicktesten blinden Menschen überfordern. Wie bei so vielen Dingen liegt die Kunst im Weglassen. Nur die wesentlichen Informationen kommen auf die Karte. Dabei gab es von Beginn an einen hohen Anspruch an original-getreue Darstellungen. Die Umrisse der Länder und die annähernden Größenverhältnisse lernten blinde Schüler kennen, indem sie die einzelnen Teile wie bei einem Puzzle auseinandernahmen und wieder zusammensteckten.

Die ersten Karten waren Wandkarten. Sie hingen als Unikate, meist aus Holz, im Klassenraum. Mit den Fortschritten der Blindenbildung kam aber recht bald der Wunsch auf, jedem Schüler im 

➔ Unterricht so eine Karte in die Hand geben zu können. Damit brach die Geburtsstunde der Handkarten an. Federführend für diese Entwicklung steht der damalige Leiter der Blindenanstalt in Illzach/ Elsass, Martin Kunz. Zunächst führte er das Modellieren in den Erdkundeunterricht ein: Die Schüler stellten Karten mit exakten Höhenunterschieden selbst her. Für diese plastische Darstellung wurde Kunz auf der geografischen Ausstellung 1877 in Berlin ausgezeichnet. Nun waren zwar die Schüler stärker beteiligt, das Problem der Vervielfältigung von Landkarten war aber immer noch nicht gelöst. Die Schichtenreliefs der Schüler bildeten die Grundlage für erste Prägeversuche in Illzach. Die modellierten Platten wurden in starkes, vorher angefeuchtetes Papier gepresst, das nach der Trocknung hart und stabil war und exakt die plastische Darstellung der Reliefplatten wiedergab. Es gilt als großer Verdienst von Martin Kunz, auf diese Weise eine Vervielfältigung einzelner Karten ermöglicht zu haben. Er fasste seine Karten zu einem Gesamtwerk zusammen, dem plastischen Repetitionsatlas. Dieser Atlas wurde auch an vielen Gymnasien sehender Schüler eingesetzt.

Der Bann war gebrochen, jeder Schüler konnte jetzt „seine“ Karte begreifen. Kontinuierlich entwickelte Martin Kunz, und nach seinem Tod vor allem der Blindenlehrer Marold

aus Königsberg, die Kartografie für blinde Menschen weiter. Eine entscheidende Verbesserung gab es in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts. Blindenlehrer Paul Przyrembel aus Breslau war es, der erstmalig Blindenschrift auf die Karten brachte, sodass eine bessere und selbstständigere Orientierung möglich war. Bis 1944 trug er 69 Reliefkarten mit Punktschrift-erläuterungen zusammen. Bei der Gestaltung berücksichtigte er auch psychologische Untersuchungen zur Tastwahrnehmung blinder Menschen. Sein Werk wurde von Kurt Hildebrandt aus Hannover verbessert und fortgesetzt. Erstmals erfolgte die Anfertigung von Matrizen in Messingplatten. Bekannt ist heute noch der Weltatlas von Hildebrandt aus dem Jahr 1935 mit 62 Kartenskizzen. Mitte des 20. Jahrhunderts setzte sich das Vakuum-Tiefziehverfahren in beiden deutschen Staaten durch. In der DDR ist es vor allem Paul Georgi zu verdanken, dass blinde Schüler einen Atlas zur Verfügung hatten. Er bestand aus 32 physischen und politischen Karten und einem Erläuterungsband und war auf Kunststoffolie gedruckt. In der BRD wurden an verschiedenen Blindenschulen Reliefkarten hergestellt, stellvertretend sei hier der Weltatlas von Scheuer aus Düren genannt.

Gegenwärtig sind es verschiedene Einrichtungen, u. a. die Deutsche Zentralbücherei für Blinde in Leipzig,



die die Produktion von Atlanten und Reliefkarten für blinde Menschen als wichtigen Bestandteil der Medienversorgung ansehen. Die Verfahren haben sich um ein Vielfaches verbessert, moderne Schneidplotter ersetzen aufwändige Handarbeit. Dennoch geht die Entwicklung auch wieder in Richtung Individualisierung, Einsatz von natürlichen Materialien und Einzelexemplaren für die Anschauung. Aber da beginnt schon wieder eine neue Geschichte, die an anderer Stelle erzählt werden kann. In jedem Fall ist zu sagen, dass auch auf einem Wissenschaftsgebiet, wo Grenzen keine unwesentliche Rolle spielen, der Wegfall der Grenzen innerhalb Deutschlands für die gemeinsame Arbeit beflügelnd ist. ■



Die Bibliothekarin **Susanne Siems** (*1963) ist von Geburt an sehbehindert. Nach dem Studium in Leipzig arbeitete sie seit 1985 in wissenschaftlichen und öffentlichen Bibliotheken. Sie veröffentlichte Buchbesprechungen sowie Beiträge zum Selbstverständnis sehbehinderter Menschen und schloss 2013 ein Fernstudium der Fachrichtung Journalismus ab.



von **Gerhard Renzel**

Mobilität ist auch für blinde und sehbehinderte Menschen eine der wichtigsten Voraussetzungen, um eine uneingeschränkte Teilhabe am öffentlichen Leben zu erhalten. Der Langstock und der Führhund in Verbindung mit einem Orientierungs- und Mobilitätstraining (O&M) unter fachlicher Anleitung haben vor Jahrzehnten die Tür zu mehr Unabhängigkeit geöffnet und mehr Lebensqualität gebracht. Leider war die Orientierung in unbekannter Umgebung trotz dieser Hilfsmittel nur sehr eingeschränkt oder gar nicht möglich. Häufig genutzte Wege mussten mit einem O&M-Lehrer trainiert werden, um die wichtigsten Dinge im Alltag ohne fremde Hilfe erledigen zu können. Dennoch sind auch aus heutiger Sicht der Langstock und der Führhund die zwingend notwendigen Mobilitätswerkzeuge, die nie von elektronischen Hilfsmitteln ersetzt, sondern nur ergänzt werden können.

Mit dem
Smartphone
unterwegs

Mit der Verbreitung satellitengestützter Navigationssysteme kam bei sehingeschränkten Personen der Wunsch auf, diese Technik zur Verbesserung ihrer Orientierungsmöglichkeiten zu nutzen und

so auch Wege in unbekannter Umgebung selbstständig zurücklegen zu können.

Zu einem genauen und zuverlässig arbeitenden Navigationssystem gehören möglichst genaues Kartenmaterial und eine qualitativ hochwertige Satelliten-Empfangstechnik. Die zunächst nur für den Fahrzeugbetrieb auf den Markt gebrachten Systeme waren für die Nutzung von Fußgängern ungeeignet. Außerdem konnten die Navigationsgeräte von blinden und sehbehinderten Menschen nicht bedient werden.

Eine kanadische Firma brachte 2003 das erste Navigationsgerät für blinde und sehbehinderte Menschen auf den Markt und bot es weltweit an. Wenige Jahre später gelang es, Handys zum Sprechen zu bringen – eine erste Alternativlösung für blinde Handy-Nutzer. Dennoch zeigte sich schon bald, dass die damaligen technischen Möglichkeiten nicht ausreichend waren, um den Nutzern die notwendige Sicherheit im Straßenverkehr zu bieten. Sie stellten bestenfalls eine gewisse Komfortverbesserung dar.

Zum gleichen Zeitpunkt wurde damit begonnen, das gesamte Liegenschaftskataster in Deutschland zu digitalisieren und die Satellitentechnik auch für Vermessungsaufgaben zu nutzen. Der Landkreis Soest sah hier eine große Chance, diese genaueren Systeme auch blinden und sehbehinderten Menschen zur

Verfügung zu stellen und entwickelte in mehreren Projekten für den Tourismusbereich einen City-Guide für jedermann. Heute haben daher auch blinde und sehbehinderte Menschen die Möglichkeit, dort einen Stadtrundgang ohne sehende Begleitung zu machen. Das elektronische Leitsystem auf einem Smartphone zeigt den Weg und gibt Erklärungen mit Objektbeschreibungen in optischer und akustischer Form.

Die rasante Entwicklung hat den DBSV 2007 veranlasst, im Rahmen einer Fachtagung Hersteller von digitalen Kartenwerk, Entwickler von Hard- und Software, Vertreter aus Forschung und Lehre sowie blinde und sehbehinderte Menschen zu einem Erfahrungsaustausch einzuladen. Dabei wurden den Entwicklern die Anforderungen sehingeschränkter Menschen an ein Navigationssystem nähergebracht und in einem Positionspapier zusammengefasst.

Durch die Einführung neuer Verkehrskonzepte unter noch stärkerer Einbeziehung des öffentlichen Personennahverkehrs und die sich schnell ausweitende Vermarktung von Smartphones wurden Navigationssysteme immer wichtiger und ihre Qualität nahm ständig zu. Im Laufe der Zeit wurden Navigationssysteme als Apps auch auf Smartphones angeboten. Smartphones konnten ebenfalls zugänglich gemacht werden und bieten seitdem auch für blinde und sehbehinderte Nutzer eine



➔ Vielzahl von nützlichen Möglichkeiten, nicht nur zur Mobilitätsverbesserung. Nach anfänglicher berechtigter Zurückhaltung blinder und sehbehinderter Menschen gegenüber Smartphones finden diese kleinen Multitalente mittlerweile immer mehr Zuspruch und werden von Rehal Lehrern ergänzend in Mobilitätsschulungen einbezogen. Die Landesverbände im DBSV bieten zurzeit nahezu flächendeckend Einweisungs-Workshops für den Umgang mit Smartphones an. Im täglichen Einsatz sind sehbeeinträchtigte Menschen bei der Bedienung oft noch deutliche Grenzen gesetzt.

In heutigen Verkehrsumgebungen werden Smartphones immer mehr einbezogen, damit die Nutzer schnell und komfortabel ihren Weg von Tür zu Tür finden. Das bedeutet, dass neben Navigationssystemen Apps zur dynamischen Fahrgastinformation im öffentlichen Personennahverkehr verfügbar sind, um sogenannte lückenlose Wegeketten aufzubauen. Um diesen Entwicklungsprozess voranzutreiben und barrierefreie Lösungen zu erarbeiten, werden zurzeit unter Mitarbeit des DBSV einige Forschungsprojekte mit dem Ziel einer Tür-zu-Tür-Navigation durchgeführt. Die Entwicklungskonzepte in den Projekten sind so ausgerichtet, dass auf bestehende Lösungen aufgesetzt wird und die Ergebnisse sofort im Alltag verwendet werden. Der derzeitige technische Stand ermöglicht,

dass sich blinde und sehbehinderte Software-Entwickler beteiligen können und somit optimale Voraussetzungen für die barrierefreie Entwicklung gegeben sind. So sind bereits neben den auf dem Massenmarkt befindlichen Navigations-Apps, die von blinden und sehbehinderten Menschen genutzt werden können, Apps für blindenspezifische Anforderungen geschaffen worden, die sich mit den Massen-Apps für jedermann verknüpfen lassen und somit eine gute Wegeführung für alle bieten. Die wichtigsten Funktionen wie Standortbestimmung, Verfügbarkeit von unzähligen Zielpunkten unterschiedlicher Kategorien, Richtungs- und Entfernungsansage von Zielpunkten, Anzeige von Haltestellen mit aktuellen Fahrplanauskünften und vieles mehr bieten viel Komfort und mehr Sicherheit in öffentlichen Verkehrsräumen.

Bei der Umsetzung neuer Verkehrskonzepte muss unbedingt beachtet werden, dass nicht alle Verkehrsteilnehmer Smartphones einsetzen wollen und können. Die Lösungen sind so zu gestalten, dass auch diese Menschen die Verkehrssysteme von morgen nutzen können.



Gerhard Renzel, der aufgrund von Retinopathia Pigmentosa (RP) erblindet ist, ist seit 2011 Leiter des Gemeinsamen Fachausschusses für Umwelt und Verkehr (GFUV) des DBSV.



Das Projekt „m4guide“ hat das Ziel, erstmalig eine lückenlose verkehrsmittel-übergreifende Zielführung von Tür zu Tür zu verwirklichen.

Mit Hilfe eines neuartigen Navigationssystems sollen Menschen mit Seheinschränkung auf Fußwegen und bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sicher an ihr Ziel gelangen. Sie werden zum Beispiel von der Haustür zur nächsten geeigneten Bushaltestelle, in Bus und Bahn oder auch innerhalb von Bahnhöfen geleitet. Neu in der Entwicklung sind nicht nur die punktgenaue Ortung im Blindenstockradius oder die Ortung und Navigation innerhalb von öffentlichen Gebäuden, sondern auch die Berücksichtigung von Hindernissen und Gefahrenstellen. Die Navigation per Smartphone erfolgt über Sprache, akustische Signale, Vibration und stufenlose Vergrößerungen für sehbehinderte Menschen.

Das Navigationssystem „m4guide“ entsteht unter der Leitung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin mit Beteiligung des DBSV und weiterer Partner. Das Projekt wurde im Jahr 2012 gestartet und soll innerhalb von drei Jahren in die Informationssysteme des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg und der Berliner Verkehrsbetriebe integriert werden. Die Finanzierung stellt das Bundeswirtschaftsministerium sicher.

www.m4guide.de

A man and a woman are riding a tandem bicycle together. They are both wearing red cycling jerseys and helmets. The woman is in the front seat, smiling, and the man is in the back seat, also smiling. The bicycle is blue and has a yellow and blue bag on the front. The background is a clear blue sky and some greenery.

Tandem für immer

von **Dr. Thomas Nicolai**

Hat man nicht hier und da schon gehört, dass jemand – vielleicht aus Abenteuerlust, vielleicht, um mit einem solchen Gefährt Aufmerksamkeit zu erregen – zwei Fahrradrahmen zu einem doppelsitzigen Fahrzeug zusammengeschweißt hat? Das war früher gar nicht so selten. Heute kann man ein Tandem im Fahrradladen erwerben und hat die Qual der Wahl.

Das Tandem: Es ist etwas sperrig, kann sportlich aussehen oder als Oldtimer daherkommen, schlicht bleiben oder exklusiv aufgemotzt sein, zum Spazierenfahren dienen, auf Rennstrecken zu Hause sein oder lange Touren bewältigen; man kennt es klappbar, als Liegerad oder mit E-Motor ausgestattet.

Vielfalt und Preis sind, wie bei Einzelrädern auch, schier unbegrenzt. Entscheidend ist, dass man das Rad findet, das den eigenen Wünschen, Vorstellungen und Vorhaben entspricht, und dass man gut darauf sitzen oder liegen kann. Und wer das richtige Rad gefunden hat, für den ist das Tandemfahren im Alltag, bei der Urlaubsplanung und im Austausch mit anderen immer ein Thema.

Warum Tandem?


Auch für blinde und sehbehinderte Menschen geht es beim Tandemfahren um die Freude, zusammen auf einem Rad zu fahren, die Gemeinsamkeit zu erleben, Harmonie und gegenseitiges Verstehen,

Verlässlichkeit und Teamgeist zu entwickeln und schließlich auch gemeinsam und zur gleichen Zeit an einem Ziel anzukommen.

Für Menschen mit Seh einschränkung kommt ein wesentlicher Grund hinzu: Fahrradfahren heißt für sie fast ausschließlich Tandemfahren. Allein funktioniert das Radfahren für sie nun einmal schlecht und ist fast immer mit zu hohen Risiken verbunden. Deshalb steht das Tandem bei blinden und sehbehinderten Menschen hoch im Kurs, wobei nicht wenige – gerade auch jüngere Leute – erst einen Anstoß brauchen, um sich tandemfahrend zu bewegen.

Es ist auch mitunter nicht leicht, einen Piloten zu finden, der das Tandemfahren ebenfalls für sich entdeckt hat. Nicht immer hat der Lebenspartner Freude am Radfahren; manchmal kann er aus gesundheitlichen Gründen nicht als Pilot fungieren. In dieser Situation ist es ein Glücksfall, wenn ein Gleichgesinnter gefunden wird, sei es im Freundeskreis, über einen Radsportverband oder durch eine Anzeige.

Vereint auf dem Rad und im Verein

Für den Verein Tandem-Hilfen e. V. ist das Tandem Sportgerät, Mobilitätshilfe und Symbol zugleich. Es ist ein Paradebeispiel für Inklusion – ein Mittel zur Teilhabe in vieler Hinsicht. In diesem Sinne sind auch die Projekte des Vereins angelegt: Ob der „Tandem-Frühling“ 

zum Saisonauftakt, die Wochenfreizeit „Tandem für alle“, das „Internationale Tandem-Jugend-Camp“ oder „Tandem-Schnuppern“ für Einsteiger – immer geht es darum, die Freude am Tandemfahren und an der Gemeinschaft zu fördern, durch Bewegung etwas für die Gesundheit zu tun, Landschaft und Sehenswürdigkeiten verschiedener Regionen per Tandem kennenzulernen und neue Kontakte zu knüpfen. Dazu kommen Hilfsprojekte, bei denen das Tandem als Symbol für Gemeinsamkeit steht.

Tandem-Hilfen für andere

Nach den mit Hilfsprojekten verbundenen Tandem-Touren „Berlin–Athen“ und „Berlin–St. Petersburg“, bei denen Bildungseinrichtungen und Selbsthilfeorganisationen in 14 Ländern mit Hilfsmitteln im Gesamtwert von rund 75.000 Euro unterstützt wurden, gibt es im Jahr 2015 wieder ein Projekt, das Hilfe zur Selbsthilfe leisten will: „Kuba-Tandem 2015“.

Im Januar 2015 wollen vier Tandem-Teams auf eine Tour durch Kuba gehen. Sie werden Blinden- und Sehbehindertenschulen besuchen und so erfahren, welche Hilfsmittel dort am dringendsten gebraucht werden, sie wollen Schüler und Lehrer mit dem Tandemfahren bekannt machen und am Ende die vom Verein Tandem-Hilfen e. V. zur Verfügung gestellten und weitergespendete Tandems als Geschenke auf der Insel lassen.

Damit soll das Tandemfahren, das bisher auf Kuba kaum bekannt ist, blinden und sehbehinderten Jugendlichen neue Möglichkeiten zur Teilhabe eröffnen.

Das Motto „Es geht nur gemeinsam“ gilt nicht nur für die sicher recht abenteuerliche Tandem-Tour durch mehrere kubanische Provinzen, sondern für das Hilfsprojekt „Kuba-Tandem 2015“ insgesamt. Wenn es gelingt, durch Hilfsmittelspenden Blinden- und Sehbehindertenschulen in Kuba nachhaltig zu unterstützen und vielleicht auch kubanische Jugendliche zum nächsten Internationalen Tandem-Jugend-Camp für Blinde und Sehbehinderte nach Deutschland einzuladen, dann hat das Tandem mehr als nur Symbolkraft bewiesen. ■



Dr. Thomas Nicolai (*1950) ist seit früher Kindheit stark sehbehindert. Er war von 1979 bis 1990 beim Blinden- und Sehschwachenverband (BSV) der DDR und von 1991 bis 2008 beim DBSV als Referent für Öffentlichkeitsarbeit und als Redakteur tätig.

Weitere Informationen zum Verein Tandem-Hilfen e. V. unter: www.tandem-hilfen.de





Der Verein Tandem-Hilfen e. V. ist nur einer von zahlreichen Vereinen in Deutschland, die sich die Förderung des Tandemfahrens für blinde und sehbehinderte Menschen zum Ziel gesetzt haben. In den meisten dieser Vereine besteht Bedarf an sehenden Piloten. Wer gerne Fahrrad fährt und sich für die ehrenamtliche Arbeit als Tandem-Pilot interessiert, kann sich an eine der folgenden Adressen wenden:

Berliner Blinden- und Sehbehindertensportverein von 1928 e.V.
www.bbsv-online.org/A/pages/sportangebote/tandem-fahren.php

Behinderten-Sportverein München e.V.
bsv-muenchen-ev.de/sonstige.html

Weißer Speiche Frankfurt/Main e. V.
www.weissespeiche-ffm.de

Blinden-Tandemgruppe
Darmstadt-Südhessen
vsg-darmstadt1949ev.de/blindentandem

Tandemgruppe des ADFC Erkrath
www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-mettmann/ortsgruppen/erkrath/weisse-speiche-tandems.html

Tandemclub „Weiße Speiche“ Gießen
Klaus Schindwein
Tel.: 06 41 / 5 40 82

Tandemgruppe des Blinden- und Sehbehindertensportvereins Hannover e. V.
www.mi-co.de/tandem/info.htm

Tandem-Club
Weiße Speiche Hamburg e. V.
www.tandemclub.de

Tandemgruppe
Weiße Speiche Köln e. V.
www.weisse-speiche-koeln.de

Die Tandemerer München
www.tandemerer.de

Tandemclub Offenbach für Blinde, Sehbehinderte und ihre Freunde e. V.
www.tandemclub-offenbach.de

Tandemclub Franken
www.tandemclub-franken.de

Tandemgruppe der Kreisorganisation Chemnitz des Blinden- und Sehbehindertensportverbandes Sachsen e. V.
www.tandem-chemnitz.de



Mal klassisches,
mal Kettwiesel-
Tandem

von **Eckhard Seltmann**

Da bringst du ein famoses Tandem mit in die Ehe, extra nach Maß und von Hand gefertigt, ultrastabil, ultraleicht, ultrateuer – und dennoch passt es deiner neuen Lebenspartnerin nicht! Warum? Bloß, weil sein Herren-Herren-Rahmen ihrem feministischen Selbstverständnis widerspricht? Quatsch, natürlich nicht! Der Grund ist viel naheliegender: weil sie nicht 1,90 Meter wie dein früherer Vordermann, sondern nur ganze 165 Zentimeter misst. Folglich könnte sie auch bei niedrigster Sitzhöhe nur mit zehn Zentimeter dicken Plateausohlen die Pedale durchtreten. Und beim Anhalten müsste sie zwecks Bodenberührung jedesmal aus dem Sattel springen.

Selbstverständlich konnte und wollte ich das meiner Frau nicht zumuten, weshalb wir uns an einem kleiner dimensionierten Tandem versuchten. Aber auch hier wollte kein Fahrspaß aufkommen. Zwar stimmten jetzt die Abmessungen für die vordere Person, dafür aber hockte ich hintendrauf wie ein gestauchter Teddybär. Dazu kam die ungleiche Gewichtsverteilung, die zur Folge hatte, dass die Lenkung labil war und wir mehr in


Schlangenlinien denn stur geradeaus fahren. Uns auf diese Weise in den Verkehr mischen und längere Radtouren unternehmen? Völlig ausgeschlossen!

Die Lösung unseres Problems fanden wir bei „Haasies Radschlag“ in Germersheim, wo wir auf einem Liegedreirad, einem sogenannten „Kettwiesel“ der Firma HASE, Platz nehmen durften. Es war eine Mischung aus tiefergelegtem Rollstuhl und abgesenktem Chopper, mit hochgezogenem Sitz und seitlich angebrachten, leicht schräg stehenden 20-Zoll-Rädern sowie einem weit vorgebauten Frontrad, das über ein Gestänge mit dem unter dem Sitz befindlichen Lenker verbunden ist.

Wenn auch im ersten Moment ungewohnt, fanden wir an der leicht nach hinten geneigten Sitzposition zunehmend Gefallen. Es war, als fläze man sich in einen Gartenstuhl und bekäme gleich seinen Espresso serviert. Jetzt noch die Beine angehoben und nach vorne gestreckt, natürlich nicht auf den Gartentisch, sondern auf die Pedale – schon hatte man die faulenzigste Radhaltung seines Lebens eingenommen.

Ohne eine Hirnaktivität fürs Balancehalten oder Absteigen zu verschwenden, konnte man mit diesem Gefährt einfach so auf der Stelle verharren. Ein Aspekt, den meine Frau ganz besonders schätzte, wenn sie an



 rote Ampeln, Stoppschilder oder nicht gewährte Vorfahrt dachte. Wollte man sich mit dem Kettwiesel fortbewegen, musste man nur seine Beine bemühen, während die Hände sich auf den seitlich vom Sitz hervorragenden Lenkergriffen ausruhten. War man in Fahrt gekommen und hatte Anlass zum Schalten oder Bremsen, musste man nur Daumen und Zeigefinger etwas anspannen, um den gewünschten Effekt zu erzielen.

Konnte es eine bequemere Fortbewegungsart geben? Meine Frau war restlos begeistert und ich kurz darauf nicht minder, denn jetzt kam es zum größten Clou: Ein zweites Kettwiesel wurde herbeigeholt, sein Frontrad aus der Gabel entfernt, diese dann am Heck des vorderen fixiert – und schon war das Fünfrad perfekt, ein Liege-Tandem mit beeindruckenden dreieinhalb Metern Länge. Wie es sich wohl fahren ließe? Schon nach wenigen Proberunden war meiner Frau und mir klar, dass dieses Gefährt absolut alternativlos war.

Mittlerweile haben wir mit unserem Kettwiesel-Tandem schon mehr als 10.000 Kilometer zurückgelegt, quer durch Deutschland, ins Elsass, nach Vorarlberg, etappenweise sogar bis Budapest.

Unterwegs bekamen wir viele neugierige Fragen gestellt:

Wird man mit so einem Liegerad nicht leicht übersehen?

Nein, das verhindern unsere mannshohen Fiberglasstäbe mit den grellbunten, flattrigen Fahnen.

Ist das nicht anstrengend, ständig so nach vorne zu treten?

Im Gegenteil, man kann die Muskelpartien immer wieder entspannen, indem man die Beine einfach kurz durchhängen lässt.

Gibt es Probleme beim Schalten?

Überhaupt nicht, denn jeder hat eine eigene Gangschaltung und kann seinen individuellen Trittrhythmus bestimmen.

Und wie ist es mit dem Bremsen?

Auch unkompliziert, weil jedes Kettwiesel mit zwei Scheibenbremsen ausgerüstet ist, man also über vier verfügt, die einen sekunden-schnell zum Stehen bringen.

Wie flott kommt man mit diesem Riesenrad voran?

Nicht so flott wie mit einem klassischen Tandem, dafür aber ist man ausdauernder, weil einem selbst nach 100 Kilometern weder das Hinterteil noch die Handgelenke oder der Nacken wehtun.

Kann man mit einem Kettwiesel-Tandem überall fahren?

Nicht unbedingt, denn unbefestigte Wege kosten wegen des erhöhten Gewichts und der fünf Räder so ungemein viel Kraft, dass man manchmal lieber auf Landstraßen ausweicht, wenn es keine asphaltierten Radwege gibt.

Und wenn es steil bergauf geht?

Dann wechselt man in den Mountain-Drive, ein in das Tretlager integriertes Minigetriebe, das auf Knopfdruck reagiert und das 52er Kettenblatt so untersetzt, als hätte es nur noch 24 Zähne.

Und wie ist das Fahrverhalten bergab?

Dank des negativen Radsturzes so tadellos, dass selbst ein Meister Vettel von der Straßenlage beeindruckt wäre.

Sind die beiden Koffer am Frontrad alles, worin man sein Gepäck verstauen kann?

Leider, denn außer ihnen gibt es nur noch eine große Packtasche am Heck, und die ist in der Regel für Flickzeug, Wasservorrat und Tagesproviant reserviert.

Mit welchen Einschränkungen muss man sich sonst noch abfinden?

Dem Umstand, dass man sein Fünfrad nicht so ohne Weiteres im Zug oder auf einem Radtransporter mitnehmen kann.

Und welches ist das größte Manko eines Kettwiesel-Tandems?

Um ehrlich zu sein, der Preis, denn man muss sich ja gleich zwei dieser exklusiven Dreiräder zulegen, und für die braucht man dann schon ein besonders gut gemästetes Sparschwein.

Wo sonst könnte man diesen Tatzelwurm eines Tages noch zu sehen bekommen?

Vielleicht am Atlantikstrand bei St. Nazaire, wenn meine Frau und ich unseren Traum einmal verwirklichen sollten, am Ende der Scheffelstraße einfach rechts abzubiegen und dann für die nächsten 980 Kilometer immer nur stur geradeaus nach Westen zu radeln ...



Eckhard Seltmann (*1951) war Lehrer für Deutsch und Bildende Kunst. Nach seiner Erblindung aufgrund von Retinopathia Pigmentosa (RP) schied er aus dem Schuldienst aus, gab aber das Zeichnen nicht auf und zeigte seine Werke u. a. auf der „ART BLIND“ in Köln. Seit seiner Jugend begeistert er sich für den Radsport und so nennt er die Anschaffung eines Tandems – sein erstes erwarb er 1990 – die „logische Begleiterscheinung“ seiner Erblindung.



von **Konrad Gerull**

Wie Stein um Stein beim Domino
ein Weg entsteht nach irgendwo,
seh ich die Bahnfahrt wie ein Spiel,
das Spannung bietet bis zum Ziel.

Der weiße Stock ist mein Begleiter,
er schützt mich und er führt mich weiter.
Und andren dient er als ein Zeichen
zu helfen oder auszuweichen.

Bekannte Strecken kann ich wagen,
ganz ohne wen um Rat zu fragen,
und manches Mal half mir auch schon
die liebe Bahnhofsmission.

Meine Bahnfahrt, die ist lustig

ODER: BAHNFAHREN ALS DOMINO-SPIEL



Doch wenn ich mal ganz ratlos bin,
dann stell ich mich wie wartend hin,
und meist spricht mich bald jemand an,
und fragt, ob er mir helfen kann.

Dann frage ich, ob er wohl weiß:
Wie komme ich zu meinem Gleis?
Er zeigt es oder nimmt mich mit –
das war der nächste kleine Schritt.

Der Türgriff, seis hinaus, hinein,
muss meistens schnell gefunden sein.
Drum stelle ich mich hinten an
bei jemand, der das besser kann.

Nen Platz zu suchen ist nicht schwer:
sitzt da schon wer, so wehrt sich der.
Mein „Danke“ und mein „Tut mir leid“
macht andere gesprächsbereit.

Beim Reden geht es oft darum:
Wie gehen wir mit Krankheit um?
Ich höre mancherlei Geschick
und auch noch was zur Politik.

So geht die Zeit im Flug herum.
Schon hält der Zug, ich steige um.
Und auf dem Bahnsteig such ich froh
das nächste Stück vom Domino.

Und sollte ich nen Zug verpassen,
dann nehme ich das ganz gelassen.
Nur keinen Stress, die Wartezeit
birgt manche nette Kleinigkeit.


Nicht selten suche ich zum Schluss
nach einem Taxi oder Bus.
Zu Fuß schaff ich den letzten Rest,
und dann steh ich als Sieger fest. ■



Barrierefreiheit bei der Deutschen Bahn

von **Rainer Hahn**

Die barrierefreie Gestaltung stellt für nahezu alle Bahnreisenden eine Komfortsteigerung dar: Für etwa 30 Prozent ist sie sehr wichtig und für etwa 10 Prozent schafft sie erst den Zugang zum System Bahn. Blinde und sehbehinderte Menschen sind keine homogene Gruppe und finden sich daher in allen Teilgruppen wieder, hauptsächlich jedoch in der mittleren Gruppe. Das bedeutet, dass die Nutzung der Bahn für sie zwar meist möglich ist, aber durch verschiedene Gestaltungsmerkmale, Serviceangebote und systemübergreifende Erleichterungen wie den barrierefreien Zugang zu Fahrplaninformationen in Echtzeit wesentlich einfacher wird. Unsicherheiten und zusätzlicher Hilfebedarf können durch sie deutlich reduziert werden.

Die Verkehrsmittel im öffentlichen Personenverkehr waren in der Nachkriegszeit ohne Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen konzipiert worden und der Staat hatte sich entschieden, Parallelsysteme aufzubauen oder zu fördern, um die am stärksten betroffenen Bevölkerungsteile nicht völlig vom gesellschaftlichen Leben auszuschließen. Dies passte in die gängige Philosophie der Sonderbehandlung, die erst in den 1970er und 1980er Jahren zunehmend infrage gestellt wurde. Man überlegte nun, wie der öffentliche Verkehr als verbindendes Element zwischen den Lebensbereichen für behinderte Menschen erschlossen werden könnte. Zur gleichen Zeit mussten bei den großen Dienstleistungsunternehmen Bahn und Post aber massiv Rationalisierungen umgesetzt 

→ werden, um die öffentlichen Haushalte zu entlasten. Damit fielen die bis dahin bestehenden Improvisationsmöglichkeiten der Bahn fort, personelle Unterstützung an den nicht barrierefrei zugänglichen Bahnhöfen und in den Zügen anzubieten.

Heute sind an einer lückenlosen Reisekette behinderter Menschen viele Bereiche verschiedener Unternehmen im DB-Konzern beteiligt. Mit der Gründung der Deutschen Bahn AG 1994 wurde der neue Konzern dazu verpflichtet, nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen am Verkehrsmarkt zu agieren. In Deutschland wurde zugleich der Marktzugang zum Schienenverkehr liberalisiert, so dass die DB-Gesellschaften zu weiteren Rationalisierungen gezwungen wurden. So wurde im Konzern nicht nur die vollständige Trennung von Güter- und Personenverkehr vollzogen, sondern auch die Trennung der Infrastrukturunternehmen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen der Bahn sowie die Bildung der DB Vertrieb GmbH. Die Anmeldung von Umsteigegehilfen oder das Management bei Störungsfällen müssen also unternehmensübergreifend organisiert werden.

Einen großen Schub bekommen hat die Entwicklung barrierefreier Verkehrsangebote als Standard durch Neuerungen in der Gesetzgebung. So wurden u. a. die Schwerbehindertengesetzgebung und vor allem

das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) überarbeitet. Hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs wurde mit dem BGG vom 1. Juli 2003 auch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung entscheidend geändert. Seither ist darin festgeschrieben, dass es behinderten Menschen ermöglicht werden muss, die Bahnanlagen und Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis zu benutzen. Sie verpflichtet die Eisenbahnen zur Entwicklung von Programmen zur Gestaltung barrierefreier Anlagen und Fahrzeuge und legt fest, dass dazu die Spitzenorganisationen von Verbänden angehört werden müssen. Über das Anhörungsgebot des BGG hinaus hat sich die DB dazu verpflichtet, eine programmbegleitende Arbeitsgruppe zu installieren. In dieser diskutieren vom Deutschen Behindertenrat benannte Vertreter unter dem Vorsitz des ehemaligen Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, Karl Hermann Haack, in regelmäßigen Sitzungen aktuelle Fragen mit den zuständigen DB-Fachabteilungen und werden über neue Projekte informiert. So wurden z. B. die Regelungen einer neuen DIN-Norm zu Bodenindikatoren unter Mitwirkung der Verbände in eine Bahnrichtlinie eingearbeitet oder die Schulungskonzepte für die Mitarbeiter der DB im Kundenkontakt aufgrund von Anregungen der Verbandsvertreter und durch direkte Beteiligung an Schulungen deutlich verbessert.





➔ Mit dem Inkrafttreten der europäischen Verordnung TSI PRM wurden detaillierte Vorgaben europaweit bei neuen und grundlegend modernisierten Anlagen und Fahrzeugen verpflichtend. Die Betriebszulassung neuer Bahnhöfe und Züge wird versagt, wenn die Verordnung nicht vollständig erfüllt ist.

Das bedeutet natürlich nicht, dass Errungenschaften, die nicht gesetzlich vorgeschrieben sind, zukünftig entfallen. Die DB hat den Anspruch, die bisherigen Standards der Barrierefreiheit fortzuführen. So werden auch in Zukunft neue Züge im Fernverkehr ein Leitsystem erhalten, das blinden und sehbehinderten Reisenden die selbstständige Orientierung vom Eingang zum Sitzplatz oder ins Zugrestaurant ermöglicht. Neue Fernverkehrszüge verfügen erstmals über ein Türfindesignal, das blinden Menschen die selbstständige Türbedienung erleichtert. Diese Merkmale sind in der europäischen Verordnung nicht festgeschrieben. Überdies wurden in diesen Zügen die Außenanzeigen im Türblatt in Augenhöhe installiert, was einer Anforderung des Gemeinsamen Fachausschusses für Umwelt und Verkehr (GFUV) des DBSV entspricht. Solche neuen Merkmale müssen sich aber in der Praxis bewähren, bevor sie in weiteren Zügen umgesetzt werden können. Daher ist die Resonanz durch die Nutzer bzw. deren Vertreter für Hersteller und Betreiber sehr wichtig.

Die zunehmende Internationalisierung im Schienenverkehr und der freizügige Marktzugang werden dafür sorgen, dass zukünftig auch andere Züge in Deutschland verkehren, die lediglich dem Mindeststandard, also den Vorgaben der europäischen Verordnung, genügen. Um diese Mindeststandards um weitere Anforderungen für blinde und sehbehinderte Menschen zu ergänzen, ist die Intensivierung der Verbandsarbeit auf europäischer Ebene dringend erforderlich. Nur bei einer Verankerung der Anforderungen in der europäischen Gesetzgebung können Verbesserungen flächendeckend realisiert werden.

Da nur etwa jede zehnte Zugleistung im eigenwirtschaftlich zu betreibenden Fernverkehr erfolgt, ist die Durchsetzung neuer oder auch bisher über die EU-Vorgaben hinausgehender Forderungen vor allem im Nah- und Regionalverkehr notwendig. In diesem sogenannten „Bestellermarkt“ (die Bundesländer oder von diesen dazu beauftragte Zweckverbände oder Verkehrsverbände bestellen und bezahlen





die Leistungen) werden die Verkehrsverträge nach europaweiten Ausschreibungen vergeben. Auch hierbei hängt es von der Lobbyarbeit und von der finanziellen Ausstattung der Besteller und deren Prioritätensetzung ab, ob Merkmale, die für blinde und sehbehinderte Menschen wichtig sind, in der Ausschreibung berücksichtigt werden. Insofern ist das Anforderungsprofil an einen barrierefreien Regionalverkehr, das das Bundeskompetenzzentrum für Barrierefreiheit (BKB) erstellt hat, sicher ein guter Ansatz, erreicht aber noch keine einheitliche Gestaltung der Verkehrssysteme. Wirkungsvoller wäre auch hier die Ergänzung der EU-Verordnung, da diese in jedem Fall auch von den Aufgabenträgern im Nahverkehr eingehalten werden muss. ■



Rainer Hahn ist seit 1988 Angestellter bei der Deutschen Bahn AG. Er ist dort zuständig für die Belange von schwerbehinderten Fahrgästen, selbst sehbehindert und Mitglied des DBSV.



Barrierefrei Bahn fahren –



Maßnahmen
der Deutschen Bahn AG

- Beim Neubau und umfassenden Umbau von Bahnhöfen ist die Ausstattung mit Blindenleitsystemen gewährleistet
- Sprachmodule in Aufzügen werden seit 2010 i.d.R. standardmäßig realisiert
- Sprachmodule bei 5.430 dynamischen Fahrgastinformationssystemen zur Information bei Störungen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (nahezu alle Dynamischen Schriftanzeiger sind mit Akustikmodulen ausgestattet)
- Automatisierte Ansagen in Bahnhöfen und Zügen (Zuverlässigkeit und Verständlichkeit werden verbessert)
- Neues Zugportal zur verbesserten Unterwegsinformation
- Alle Reisezentren mit Kundenaufbausystemen sind mit einem Blindenleitsystem und barrierefreien Aufrufsystemen ergänzt worden
- Verbesserungen der App DB-Navigator (die Nutzbarkeit der wichtigsten Funktionen für Screenreadernutzer wird verfolgt)
- Vormeldung von Hilfeleistungen an das Zugpersonal im Nahverkehr
- Neue Fernverkehrszüge mit Türfindesignal und Blindenleitsystem
- Verbesserungen bei der Mobilitätsservice-Zentrale






Umsteige- hilfe

von **Theo Floßdorf**

„Nein, ich bin kein Bischof, sondern ich bin blind, und das ist mein Langstock.“ Ein kleiner Ruck nach hinten, jetzt stand der Zug. Schön, wie unkompliziert die Kinder alles fragen, was sie interessiert. Aber was ich von draußen hörte, war keineswegs schön. Ich zog die Augenbrauen zusammen. Pressluft-hämmer, ausgerechnet auf meinem Bahnsteig. Als sich die Türe öffnete, schlug mir der Lärm mit einer Keule ungebremst ins Ohr, hüllte mich vollkommen ein, deckte alles andere zu, machte mich doppelt blind. Da war hohe Konzentration gefordert. Drei Stufen, Bahnsteigkante, geschafft. Wie gut, auch bei diesem Lärm konnte ich meinem Stock vertrauen.

Zwei kleine Schritte vom Zug weg, aber was war das? Mein Stock fand ein Hindernis. Eine Holzlatte? Nein, es war sogar ein solider Zaun. Gott sei Dank, die Baustelle war abgesichert, also bestand keine Gefahr. Ich entspannte – fürs erste – vorsichtig, und ich horchte. Mindestens vier Pressluft-hämmer waren hier am Werke, wenn nicht fünf. Doch von den anderen Fahrgästen war nichts zu hören. 

➔ Sicher standen sie längst auf der Rolltreppe oder schlängelten sich schon unten durch die Bahnhofshalle. Aber waren sie hier oben nach rechts oder nach links gegangen? Oh, dieser Lärm!

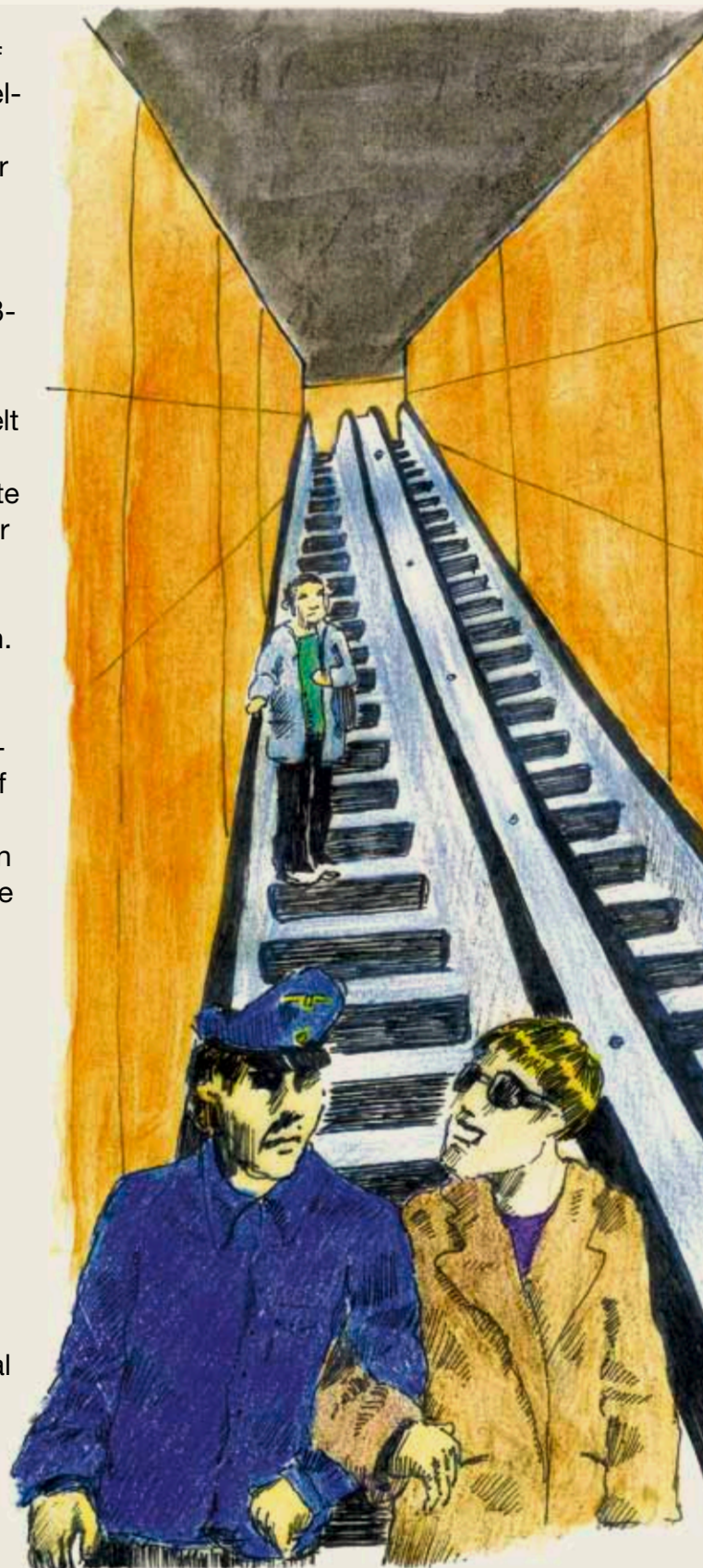
Ich lächelte. Einst hatte mein Großvater mir geraten, ich solle nie vom rechten Wege abkommen. Na schön, nach rechts also, doppelt blind, wie ich nun einmal war. Opa würde sich freuen. Jetzt konnte ich sie zählen; es dröhnten nur vier Presslufthämmer.


Meine Finger nestelten am Kragen. Weiter ging ich, den Bauzaun als Leitlinie nutzend. Ein paar wenige Schritte, dann legte sich unvermittelt, aber wohltuend eine Hand auf meinen Oberarm, und eine angenehme Bassstimme fragte dicht an meinem Ohr, nein, eigentlich schrie sie: „Kann ich Ihnen irgendwie helfen? Wo wollen Sie denn hin?“

Gerettet! „**Ich suche die Rolltreppe!**“, brüllte ich zurück.

„Das ist die andere Richtung. Wenn Sie meinen Arm nehmen möchten ...“

Glück gehabt. Die Falten auf meiner Stirn verschwanden. Der Mann half nicht zum ersten Mal einem blinden Mitreisenden. Das merkte man gleich. Meine Linke bei ihm eingehakt, gingen wir zügig Richtung Rolltreppe.





Es waren doch fünf Pressluft-hämmer, aber das war ja gleichgültig.

„Da sind wir. Ich bringe Sie noch hinunter.“

Ich winkte ab, vielmehr, ich versuchte, abzuwinken: „Das ist nicht nötig, danke, jetzt komme ich schon zurecht ...“

Mein Einwand kam zu spät. Langsam, aber immer deutlicher, verminderte sich der Baulärm. Wir konnten uns jetzt bereits beinahe in normaler Lautstärke unterhalten.

„Fahren Sie mit dem Zug, mit dem ich angekommen bin?“

„Ja, aber wie sieht das bei Ihnen aus, werden Sie abgeholt?“

„Nein, ich muss umsteigen. Sie könnten mir noch sagen: Geht es hier unten nach rechts oder nach links zum Gleis 9?“

„Ein gutes Stück nach links; ich bringe Sie schnell hin.“

„Aber Ihr Zug ...?“

„Das ist kein Problem, der fährt erst in einer Minute.“ Der Mann hatte wirklich die Ruhe weg.

Ich legte etwas Beschwörendes in meine Stimme: „Es ist wahnsinnig nett von Ihnen, aber ich möchte auf keinen Fall, dass Sie meinetwegen Ihren Zug verpassen.“

„Ach Unsinn.“ Der Bass blieb wohltönend. Er klang überhaupt nicht verunsichert.

Lautsprecher erzählten gleichzeitig von Wien, Paris, Mittenwald und Kopenhagen. Doch heute hatte ich keine Muße, in Fernweh zu schwelgen. Heute drängte alles zur Eile.

Ich versuchte es anders: „Sie kennen den Zug? Sicher hat er öfters Verspätung?“

„Manchmal – so, da sind wir, Gleis 9 sagten Sie?“

„Ja, herzlichen Dank, Sie haben mir wirklich sehr geholfen. Hoffentlich bekommen Sie jetzt Ihren Zug noch.“

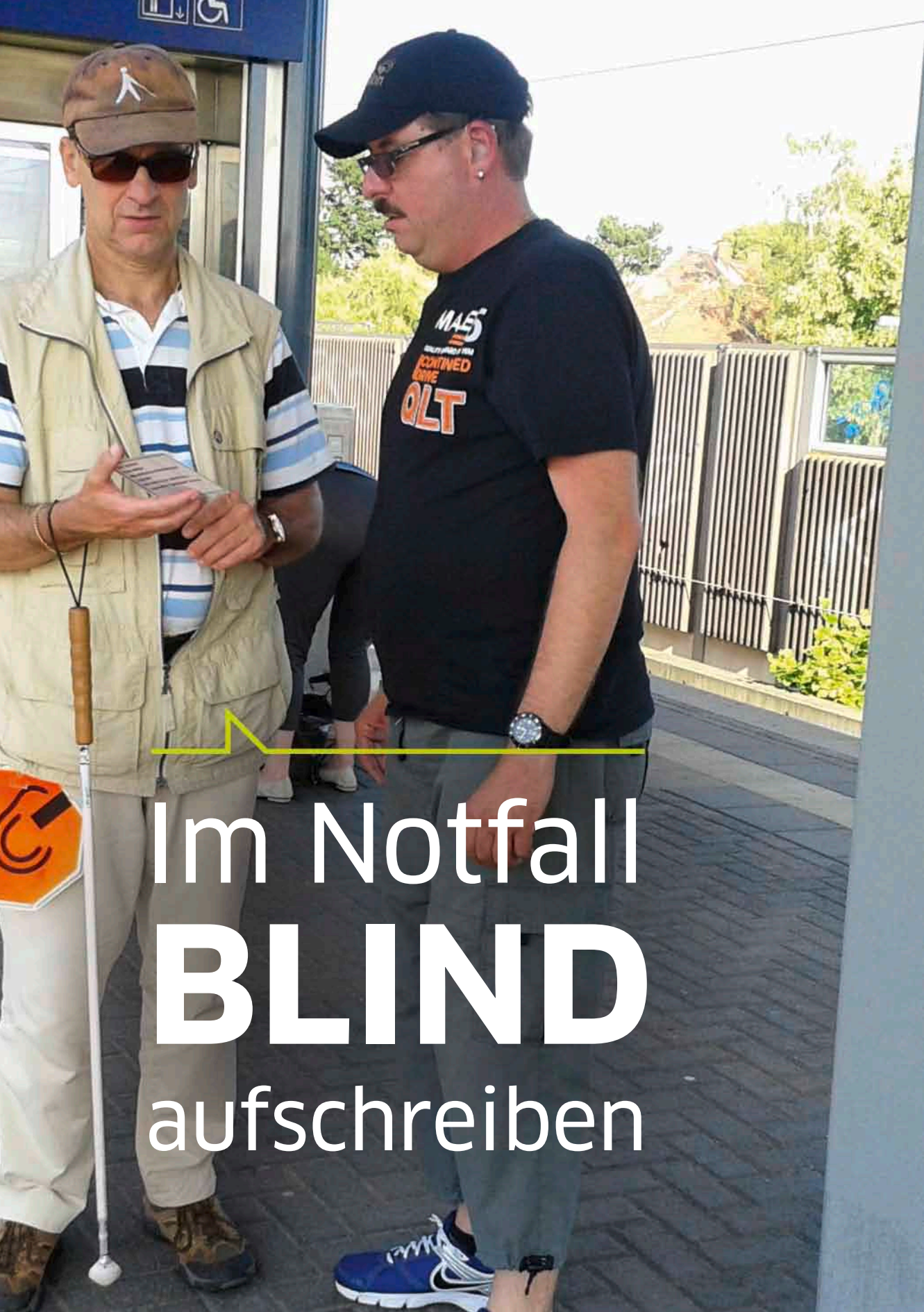
Er brummte gutmütig: „Wissen Sie was? Ich sehe da oben ein ziemlich-ches Gedränge, ich bringe Sie noch rauf auf den Bahnsteig.“

Er stand bereits auf der Rolltreppe und schwebte nach oben.

Ich blieb zwar freundlich, wurde aber im Grunde doch ärgerlich: „Sie, Ihr Zug ...!“

„Ach, hören Sie doch endlich auf mit dem Zug“, kam es zurück: „Der fährt nicht ohne mich. Ich bin der Lokführer.“





Im Notfall
BLIND
aufschreiben

Selbst nach all den Jahren und Schulungen im Umgang mit dem Langstock fordert mich der Kölner Verkehr jeden Tag aufs Neue heraus. Immer noch passiert so einiges, auf das ich nicht vorbereitet bin. Dann heißt es: improvisieren.


von **Georg Cloerkes**

Ich bin hörsehbehindert. Seit meiner Geburt bin ich taub und seit 1997 gesetzlich blind. Mein Sehvermögen ist sehr schlecht und verschlechtert sich weiter. Wenn möglich, orientiere ich mich an Leitlinien. Bei guten Lichtverhältnissen erkenne ich auch noch manche Kontraste, die mir Orientierung geben. Ich bin seit vielen Jahren in der Pendeltechnik mit dem Langstock geübt, und meine O&M-Trainerin brachte mir über die Jahre viele Techniken und Kniffe bei. In meinem Wohngebiet kenne ich mich gut aus. Auf meinem Weg vom Bahnhof nach Hause kann ich mich sicher orientieren, weil ich die Strecke sehr genau kenne.

Dennoch habe ich eines Tages auf dem Heimweg die Stationen vom Hauptbahnhof bis zu meinem Zuhause falsch gezählt. Als meine Assistentin Carla mich zur S-Bahn



am Bahnhof Messe Deutz brachte, war dichter Berufsverkehr. Meine S-Bahn war überfüllt, und als ich einstieg, musste ich deshalb stehenbleiben. Ohne Sitzplatz ist alles viel schwieriger, weil mein Gleichgewichtssinn durch meine Hörsehbehinderung gestört ist. Als die S-Bahn im Hauptbahnhof Köln hielt, konnte ich das Anhalten spüren. Dann geriet ich in eine dichte Menschenmenge. Während der Fahrt schwankte ich und hatte Mühe stehenzubleiben. Den nächsten Halt konnte ich kaum spüren. Draußen war es dunkel geworden. Ich kann die Brücke, den Fernmeldeturm und andere markante Punkte noch erkennen, wenn das Tageslicht mild und günstig ist. Nun erkannte ich nichts mehr. Ich war alarmiert, denn ich konnte keine Haltestelle mehr richtig zuordnen. Auch die Fahrzeit konnte ich nicht mehr einschätzen – meine Fahrt dauert immer 13 Minuten nach Lövenich. Was sollte ich nun machen?

Ich erinnerte mich daran, was ich in der O&M-Schulung vor einigen Jahren gelernt hatte. Da waren diese praktischen Kommunikationskarten, mit denen ich meine Mitmenschen auf meine Situation aufmerksam machen kann. 



ein und sagte zu dem Passanten: „Führen Sie mich bitte zum Aufzug.“ Er konnte meine lautsprachlich begleitete Gebärdensprache verstehen und führte mich zu meinem Ziel: Dieser Aufzug ist mein sicherster Orientierungspunkt. Dort angekommen, bedankte ich mich beim Passanten und verabschiedete mich von ihm. Ein Stück weiter zog ich meine weiße Markierungsweste an. Auf meinem Heimweg ging ich ruhig und sicher. Als ich zu Hause ankam, schickte ich meiner Assistentin Carla sofort eine SMS. Sie hatte mich um Rückmeldung gebeten, denn sie wollte wissen, ob ich gut zu Hause angekommen war. Es ist ein gutes Gefühl, selbstständig zu sein, Wege selbst zu bewältigen, mit dem Verkehr und auch mit Komplikationen zurechtzukommen. ■



Georg Cloerkes ist 57 Jahre alt und lebt in Köln. Der gelernte Technische Zeichner, der 20 Jahre lang in diesem Beruf gearbeitet hat, ist vom Usher-Syndrom betroffen, einer erblich bedingten Kombination aus Retinopathia Pigmentosa und früh einsetzender Innenohrschwerhörigkeit oder Gehörlosigkeit von Geburt an.

Selbstbestimmt unterwegs – mit Hörsehbehinderung und Taubblindheit

von **Regina Berg**

Oft werde ich verwundert gefragt, ob hörsehbehinderte oder gar taubblinde Menschen denn ein Orientierungs- und Mobilitätstraining (O&M) machen können. Selbstverständlich! Je nach Bedarf können Techniken der Sehenden Begleitung und zum Körperschutz etwas abgeändert werden, zum Beispiel, wenn der Klient Probleme mit dem Gleichgewicht hat. Das kommt bei Menschen mit Hörschädigung häufig vor, denn das Gleichgewichtsorgan befindet sich im Ohr. Bei den Orientierungstechniken gibt es mehr Schwierigkeiten. Wege und markante Punkte müssen gut überlegt und eingeübt sein. Die Höreinschränkung ist eine besondere Problematik. Beide Fernsinne sind betroffen und ein fehlender Sinn kann nicht durch den anderen kompensiert werden.

Den Umgang mit dem Langstock zu erlernen, ist nicht schwierig. Zwar kann fast keiner meiner Klienten

auf die akustische Auswertung der Geräusche des Langstocks beim Pendeln (Schall, Echo etc.) zurückgreifen, dennoch ist es ein großer Vorteil, den Weg abzutasten. Die Nutzung der großen Rollspitze, mit der der Stock über den Boden gleitet, bedeutet dauernden Bodenkontakt und somit mehr Informationen über die Wegbeschaffenheit und steten Kontakt zur tastbaren Leitlinie. Das hilft enorm bei der Orientierung.

Was bedeutet das selbstständige Gehen für hörsehbehinderte und taubblinde Menschen?

Jeder Schritt in die selbstbestimmte Unabhängigkeit ist eine Bereicherung. Ob jemand sich wieder alleine und ohne Angst in seiner Wohnung oder im Wohnheim bewegen oder den Einkauf erledigen kann, ob ein Besuch bei Freunden, im Restaurant oder in einem Café wieder klappt oder vielleicht sogar die Fahrt mit öffentlichen





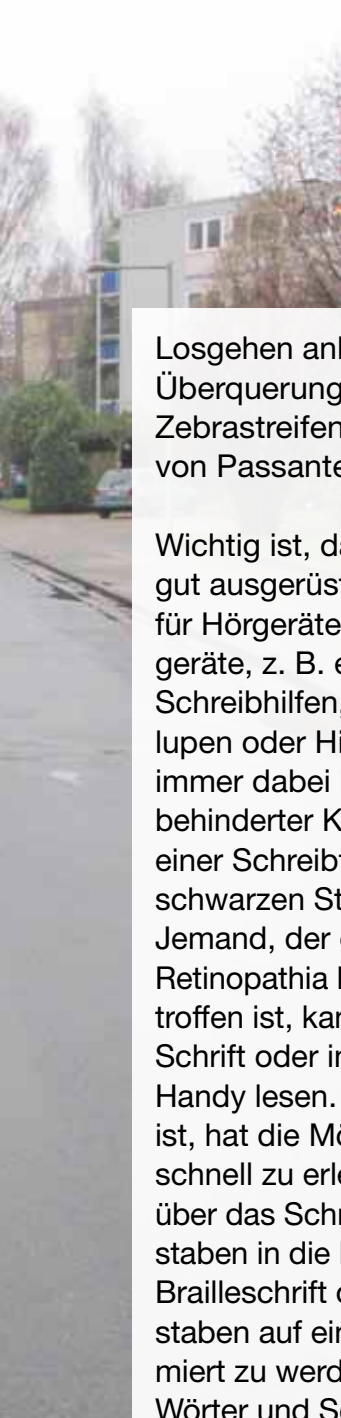
➔ Verkehrsmitteln – die Möglichkeiten sind vielfältig. Oft sind es schon die kleinen Dinge, die das Selbstbewusstsein stärken: mal wieder in den Garten oder den Park gehen oder vielleicht in der Bäckerei an der Ecke einen Kaffee trinken.

Bei der Zielsetzung ist zu beachten, wo die Grenzen jedes einzelnen liegen und wie sich die Wünsche mit den vorhandenen Fertigkeiten vertragen. Wie weit reichen die Orientierung und räumliche Vorstellung? Welche Erfahrungen und Kenntnisse sind vorhanden? Welche Gefahren birgt der Weg? Wie für jedes Lernen gilt, dass ein Schritt nach dem anderen kommt.

Ein O&M-Training für hörsehbehinderte und taubblinde Menschen läuft schon allein wegen der Verständigung anders ab als eines für ausschließlich seheingeschränkte Menschen. Ist der Klient schwerhörig und mit Hörhilfen ausgestattet, ist oftmals das Richtungshören eingeschränkt oder nicht möglich. Im lauten Straßenverkehr wird die Verständigung sehr schwierig. In diesem Fall und wenn der Klient gehörlos ist, muss auf alternative Verständigungsmittel zurückgegriffen werden. Dazu gehören, je nach Sehrest und Kenntnissen des Klienten, das Lormen (Fingeralphabet) und das taktile Gebärden oder es muss ein Dolmetscher dabei sein. Das wird in der Regel von den Krankenkassen übernommen.



Straßenüberquerungen sind mit einer doppelten Sinneseinschränkung besonders gefährlich. Ich vermittele eine Technik, bei der die Klienten zuerst mit dem Stock die Absicht zur Überquerung und dann mit dem freien Arm das



Losgehen ankündigen. Geschützte Überquerungen, also mit Ampel, Zebrastreifen oder mit Hilfe von Passanten sind vorrangig.

Wichtig ist, dass der Klient stets gut ausgerüstet ist: Ersatzbatterien für Hörgeräte, mögliche Zusatzgeräte, z. B. ein externes Mikrofon, Schreibhilfen, elektronische Lupen oder Hilfskarten sollte er immer dabei haben. Ein hörsehbehinderter Klient kann vielleicht mit einer Schreibtafel und einem schwarzen Stift gut kommunizieren. Jemand, der gehörlos und von Retinopathia Pigmentosa (RP) betroffen ist, kann Text als vergrößerte Schrift oder in Braille auf einem Handy lesen. Jemand, der taubblind ist, hat die Möglichkeit, über das schnell zu erlernende Lormen oder über das Schreiben von Blockbuchstaben in die Hand, vorbereitete Brailleschrift oder gar über Buchstaben auf einer Magnettafel informiert zu werden. Manchmal sind Wörter und Schrift als Sprache nicht die gewohnte Kommunikationsbasis und es gibt Probleme bei langen Sätzen oder komplizierten Erklärungen. Vereinfachte Sprache und kurzer Satzbau sind in der Regel angebracht.

Hilfskarten sind ein weiteres wichtiges Element, um für den



Notfall gewappnet zu sein. Wir erarbeiten Karten mit Schwarzschrift, Großdruck und/oder Brailleschrift und trainieren den Umgang damit. Der Betroffene zeigt eine solche Karte, z. B. an der Kasse oder an der Bushaltestelle. Aufschriften können lauten: „Ich bin gehörlos und kann nur wenig sehen. Bitte schreiben Sie mir den Betrag in die Handfläche und geben Sie mir das Wechselgeld direkt in die Hand. Vielen Dank!“ oder: „Ich bin gehörlos und blind. Bitte helfen Sie mir in den Bus Linie 120 Richtung ...“ Bei Bedarf hilft eine Karte mit der Adresse und der Bitte nach einem Taxi. Viele Eventualitäten kann man vorher durchdenken und so vorbereiten. Und gut vorbereitet zu sein, beruhigt! ■



Regina Berg (*1965) ist Reha-
lehrerin im Bereich O&M und seit
1989 als Erzieherin im Deutschen
Taubblindenwerk gGmbH tätig.
1993 schloss sie ihre Ausbildung
zur Orientierungs- und Mobilitäts-
trainerin am Institut für Rehabi-
litation und Integration Seh-
geschädigter (IRIS) in Hamburg ab
und ist seitdem Fachkraft für O&M.

Weitere Informationen unter:
www.taubblindenwerk.de



„Das kann
**Leben
retten**“

Maßnahmen zur U-Bahn-Sicherheit für
blinde und sehbehinderte Menschen in München

Melanie Egerer, Mitarbeiterin für Barrierefreiheit und Öffentlichkeit in der Bezirksgruppe Oberbayern-München beim Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund (BBSB), und **Martin Meister**, zuständig für das U-Bahn-Sicherheitstraining für blinde und sehbehinderte Menschen der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), beschreiben, wie in der bayerischen Landeshauptstadt die Zusammenarbeit von Selbsthilfe und U-Bahn-Betreibern funktioniert.


von **Dr. Susanne Niemuth-Engelmann**

Frau Egerer, Herr Meister, was die Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Fahrgäste betrifft, war die MVG in vieler Hinsicht Vorreiter in Deutschland. Bitte nennen Sie uns einige der Maßnahmen, die U-Bahn-Nutzern mit Seheinschränkung das Leben erleichtern.

Meister: Am Boden ist ein Leitsystem ertastbar, das blinden und sehbehinderten Menschen den Weg weist. Bereits seit den 1990er Jahren gehören in München Rillenstreifen an allen U-Bahnsteigen zum Standard. Blindenstöcke der jüngsten Generation laufen nicht mehr spitz zu, sondern tragen für bessere Geländetauglichkeit vorn eine tischtennisballgroße Spitze. Das erschwert das Ertasten der schmalen Bodenrillen. Als Reaktion werden bei künftigen Umbauten Bodenplatten mit breiterem Rippenprofil verlegt, wie es auch die Norm DIN 32984 für Bodenindikatoren im öffentlichen Raum vorsieht.

Die jüngst gebauten oder modernisierten U-Bahn-Gebäude sind mit einem durchgängigen taktilen Leitsystem versehen. An den Handläufen der Ab- und Aufgänge sind die Richtungshinweise in Braille- und in Profilschrift zum Ertasten aufgebracht. Bei der Beleuchtung der Leitsystem-Tafeln achten wir auf gute Kontraste für bessere Lesbarkeit.



 Die sogenannten C2-Züge, die künftig in München fahren, zeigen den Öffnungs- und Schließvorgang der Türen mit einem Ton und mit Leuchtbändern über die gesamte Türhöhe in Grün bzw. Rot an. An der Türdichtung verläuft eine taktile Kante über die gesamte Höhe.

Egerer: In den neuen U-Bahnen wurden automatisierte, klar verständliche Ansagen eingeführt. Dies betrifft die Info am Bahnsteig über einfahrende U-Bahnen ebenso wie die Ansage der Stationen während der Fahrt.

Die Zusammenarbeit zwischen Selbsthilfe, städtischem Behindertenbeirat und MVG scheint gut zu funktionieren. Wie muss man sich die Arbeit des Gemeinsamen Arbeitskreises Barrierefreiheit konkret vorstellen?

Egerer: Im Facharbeitskreis Mobilität des städtischen Behindertenbeirates werden Anliegen von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen gesammelt. Diese werden dann in den Arbeitskreis Barrierefreiheit der MVG weitergetragen und dort in regelmäßig stattfindenden Sitzungen besprochen, vom Haltestellenausbau bis zu Beschilderungslösungen. Die Abstimmung der Leitsysteme erfolgt direkt mit dem BBSB. Regelmäßig werden wir auch zu Vorstellungen neuer

U-Bahnen und Straßenbahnen eingeladen und können unsere Belange einbringen.

Im Dezember 2011 verwechselte ein blinder Mann beim Einstieg in die U-Bahn den Kupplungsbereich mit der Tür, stürzte ins Gleisbett und erlitt schwere Kopfverletzungen. Hatte dieser Unfall Auswirkungen auf die Planung des MVG?

Meister: Die MVG hat in ihrer U-Bahn-Neubestellung 21 ausschließlich durchgängige Gliederzüge ohne Kupplungsbereiche geordert. Außerdem werden Konzepte geprüft, wie möglicherweise bei älteren Zügen mit mehreren Fahrzeugteilen die Lücke gesichert oder geschlossen werden könnte.

Egerer: Es werden von der MVG zurzeit auch verschiedene Systeme zur Gleisbettüberwachung getestet, die zum Beispiel Gegenstände sofort melden, die ins Gleisbett fallen und damit die Einfahrt des nächsten Zuges verhindern sollen. Dem BBSB sind aber noch keine Ergebnisse bekannt.

Gemeinsam mit dem BBSB und der Münchner Volkshochschule (VHS) führt die MVG Sicherheitstrainings für blinde und sehbehinderte U-Bahn-Nutzer durch. Wie laufen diese Schulungen ab?



Meister:

Für die Schulung wird extra ein Gleis am Bahnhof Olympiazentrum reserviert. Dort wird ein Zug abgestellt, der während der Schulung ausschließlich für die Teilnehmer zur Verfügung steht. Vor Ort erläutern die MVG-Verkehrsmeister die verschiedenen Sicherheitseinrichtungen in der U-Bahn, mit denen sich die Fahrgäste ohne Furcht und Eile vertraut machen können.

Egerer: Zuerst gibt es einen Theorieteil, in dem uns die Notbremse, die Türmechanik, die Schwerbehindertenplätze in der Bahn, die Notrufeinrichtung etc. erläutert werden. Anschließend können wir das dann alles ausprobieren.

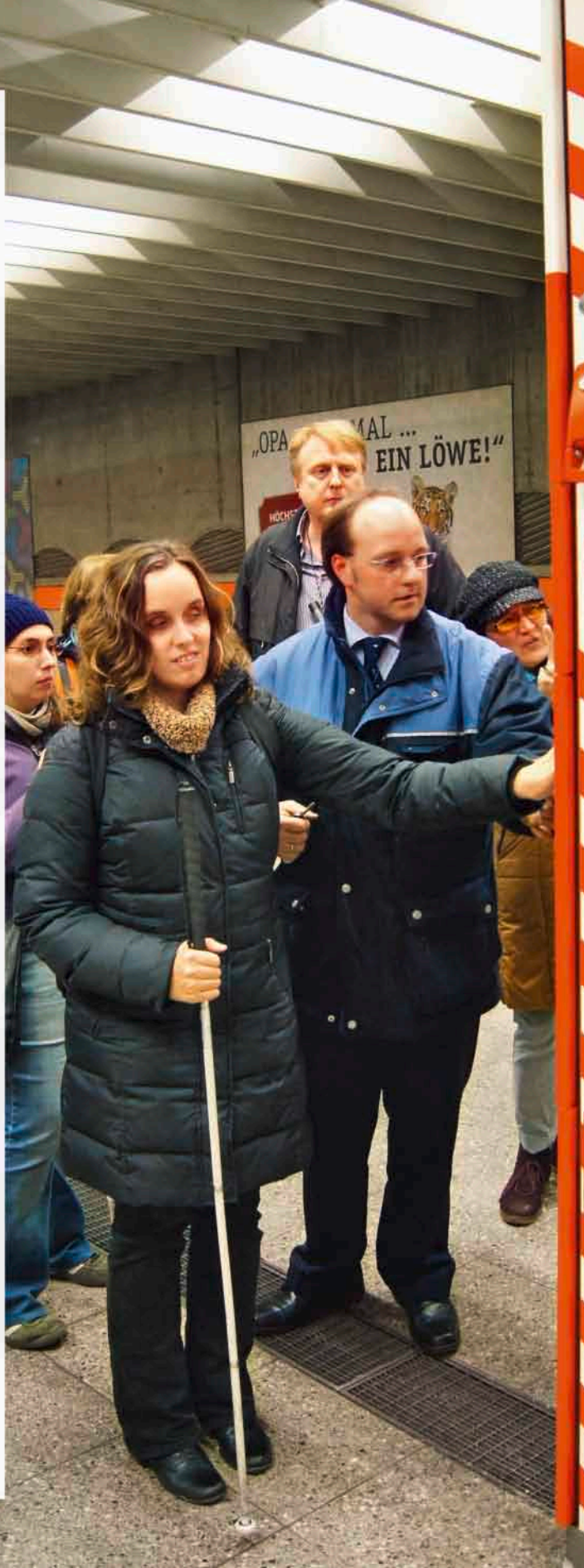



➔ Wenn wir im Inneren des Fahrzeugs fertig sind, gehen wir nach draußen, üben das Aus- und Einsteigen, lassen uns zeigen, wie man die Türen auffinden kann, und tasten die U-Bahnwagen ab, damit wir merken, wo die Zwischenräume, also die Kupplungsbereiche, sind. Anschließend kann jeder, der es möchte, ins Gleisbett steigen.

Herr Meister erklärt uns, was man im Falle eines Sturzes ins Gleisbett tun kann. Uns wird der Hohlraum unter dem Bahnsteig erklärt und man kann selbst austesten, wie breit er ist und wie viel Platz man dort hat. Man braucht sich nicht einmal flach hinzulegen, sondern kann in der Hocke dort sitzen. Wir können die Gleise abtasten und auch, wie die U-Bahn auf den Schienen steht.

Zu den jüngsten Entwicklungen der MVG gehören die Notfallsäulen in den Münchner U-Bahnhöfen. Wie wird sehingeschränkten Fahrgästen deren Nutzung erleichtert?

Meister: Die Notfallsäule ist übermannshoch, zentral aufgestellt und leuchtend rot gestaltet. Not- und Inforuf sind an der Säule in Brailleschrift ausgewiesen. Wer diese drückt, wird direkt mit dem MVG-Betriebszentrum verbunden, kann über den in der Säule integrierten Lautsprecher sein Anliegen äußern und bekommt konkrete Hilfsansagen von den Fachleuten.





Egerer: Die Notfallsäulen werden auch bei den Schulungen erläutert. Allerdings werden sie am Bahnsteig für blinde und sehbehinderte Menschen nicht kenntlich gemacht. Es gibt keinen Leitstreifen, der zur Säule führt. Ein blinder Mensch hat keine Chance, die Säule alleine zu finden.

Frau Egerer, Herr Meister, welche Wünsche oder auch konkreten Pläne haben Sie für die Zukunft hinsichtlich Barrierefreiheit und U-Bahn-Sicherheit?

Meister: Mein Wunsch ist, dass sich in Zukunft auch für unsere Mobilitätsschulungen mehr blinde und sehbehinderte Menschen anmelden. Durch die Teilnahme daran soll die Hemmschwelle abgebaut werden, die vorhandenen Sicherheitseinrichtungen im U-Bahnbereich im Gefahrenfall auch tatsächlich zu benutzen.

Egerer: Der BBSB wünscht sich natürlich, dass immer mehr alte U-Bahnen durch neue Fahrzeuge ohne Kupplungsbereich ersetzt werden. Dann kann niemand mehr einen Kupplungsbereich mit einer Tür verwechseln. Grundsätzlich wäre es gut, wenn Stürze auf das Gleis mit Wänden und sich automatisch öffnenden Türen an den Einstiegen verhindert werden könnten. Wegen der unterschiedlichen Türabstände bei den verschiedenen Fahrzeugtypen ist das aber nicht machbar.

Eine Schwierigkeit ist auch, geschlossene Türen aufzufinden. Entweder müssten sich alle Türen automatisch beim Halt öffnen oder es müsste auch an geschlossenen Türen einen Auffindeton geben.

An allen Bahnsteigen wünschen wir uns gut tastbare Rippenprofile und eine gute Beschilderung für sehbehinderte Menschen.

Die Fahrgastinformationssysteme sollten barrierefrei werden, nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Das heißt, es sollten immer zwei der drei Sinne Hören, Sehen oder Tasten angesprochen werden. Die Ansagen müssten in allen U-Bahnen automatisiert werden und klar verständlich sein, nicht nur in den neuen.

Die U-Bahn-Sicherheits-schulungen mit der VHS und der MVG werden gut angenommen und sind sehr hilfreich für blinde und sehbehinderte Fahrgäste. Vergleichbare Schulungen werden auch in anderen deutschen Großstädten wie Berlin oder Nürnberg von den Verkehrsgesellschaften angeboten.

Man verliert einen großen Teil seiner Unsicherheit, wenn man weiß, was im Falle eines Sturzes getan werden kann. Das kann Leben retten. ■



Licht

am Ende des Tunnels

von **Susanne Siems**

„Sorry, is this the train to Paddington Station?“ Mein Gegenüber gibt keine Antwort. Ich bin hilflos, die Anzeige sehe ich nicht, die Lautsprecherstimme erklärt mir, in welche Züge ich umsteigen kann, nicht aber, wohin der Zug fährt, der gerade hier hält. Aber ach, bei der Ansage der nächsten Reiseziele wird es mir klar. Es war das falsche Ziel und die falsche Sprache, die ich da eben benutzt habe. Wir sind nicht in London, auch wenn es mir vielleicht gerade so scheint. Wir sind in Leipzig, im Herzen von

Oder
Ein positives Beispiel für
barrierefreies Bauen

Mitteldeutschland, einer Großstadt, die meine Heimatstadt und weltoffen ist und trotzdem überschaubar. Und die seit Dezember 2013 eine richtige Untergrund-Bahn hat, wie eben London, wie Paris, Moskau und Berlin. Es ist beeindruckend, was da gebaut wurde. In vielen Jahren, gegen viele Widerstände. Auch ich habe es nicht gemocht, das City-Tunnel-Projekt. Wozu soll das gut sein, eine unterirdische Bahn, wer fährt schon vom Hauptbahnhof quer durch die Stadt zum Bayerischen Bahnhof. Und was das kostet! Im Gegensatz zu manch anderen hochinspirierten Projekten ist dieses aber nun endlich fertig geworden. Und nicht eines der schlechtesten. Mich, als behinderte Reisende, interessierte, wie es zur barrierefreien Gestaltung kam. Nicht alles ist optimal umgesetzt, aber vieles doch beachtenswert. Ich besuchte die Behindertenbeauftragte der Stadt Leipzig, Carola Hiersemann. Sie gab mir Auskunft über Baugeschichte und erfolgreiche Zusammenarbeit.

Am Anfang die Frage, die man jahrelang jedem Leipziger stellte: Frau Hiersemann, sind Sie für oder gegen das Projekt City-Tunnel Leipzig gewesen?


Ich fand es von Anfang an gut. Ich habe mir gesagt, seit 1913 will Leipzig diesen Tunnel. Schon als der Leipziger Hauptbahnhof fertig war, entstand die Idee, einen Tunnel zum Bayerischen Bahnhof zu bauen.

Für mich geht es bei solchen Tunnelprojekten auch darum: Was mache ich mit dem öffentlichen Raum, was mache ich mit dem öffentlichen Verkehr? Warum soll man nicht den Verkehr nach unten verlegen, das ist ungefährlich und man gewinnt oben ganz neue Räume. Für die DDR war das Projekt zu teuer. Aber auch nach der Wende verloren die Stadtplaner das Projekt nicht aus den Augen. Ich erhielt, übrigens über die Stadtorganisation Leipzig des sächsischen Blinden- und Sehbehindertenverbandes, die erste Order für Vorplanungen 2003. Wir, das heißt die Arbeitsgruppe Blindenleitsystem und Barrierefreiheit, setzten uns daraufhin erstmalig zusammen und überlegten, was dieser Bau für uns bedeutet und was zu tun ist. Seitdem beschäftigten wir uns regelmäßig mit dem Tunnelvorhaben.

Wer ist in der AG Blindenleitsystem und Barrierefreiheit vertreten?

In der Arbeitsgruppe sind Vertreter ganz verschiedener Behinderten- gruppen engagiert. 1996 wurde dieses Gremium unter Beteiligung der Kreisorganisation Leipzig Stadt des Blinden- und Sehbehindertenverbandes Sachsen gegründet. Die Arbeitsgruppe ist dem Behindertenbeirat der Stadt Leipzig zugeordnet und ich leite diese AG als Behindertenbeauftragte der Stadt Leipzig. Das Motto der Arbeit in dieser Gruppe: „Man kann als einzel-



 ner Behinderter, als einzelne Gruppe nur wenig erreichen. Es muss immer für alle passen, für den Blinden, den Körperbehinderten, den Vater mit Kinderwagen und die Rentnerin.“ Darum sind gerade beim Tunnel-Projekt auch Vertreter der Bahn, der Leipziger Verkehrsbetriebe und des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr an den Gesprächen beteiligt gewesen. Zukünftig soll auch der Seniorenbeirat mit am Tisch sitzen.

Zurück zum City-Tunnel. Wie wurden die AG und somit die Interessen behinderter Menschen in die Planung und Realisierung einbezogen?

Wir konnten von Beginn an auf unseren Erfahrungen mit dem Projekt Leipziger Hauptbahnhof aufbauen. Die gute Zusammenarbeit bei der Umgestaltung des Leipziger Hauptbahnhofes in den 1990er Jahren führte dazu, dass die Vertreter der Bahn direkt an den Blindenverband herangetreten sind und ihre Planungsbüros beauftragt haben, die Unterlagen frühzeitig zur Kenntnis zu geben. Natürlich hatten sich seit den 1990er Jahren auch die gesetzlichen Regelungen geändert, es war und ist nun verpflichtend, die Behindertenverbände bei der Planung von Bahnhöfen und Zügen zu hören.

Gab es Stolpersteine im Hinblick auf die Barrierefreiheit während der Bauphase?

Konfliktfrei verläuft so ein Prozess nie, aber dafür ist es ja ein Prozess. Insbesondere, wenn es um den Verkehrsraum ging, die Zugänglichkeit, sind wir sehr gut eingebunden worden. Ein Problem gab es am Leuschnerplatz. Die sogenannte Tausender-Regelung der Bahn besagt, dass Stationen nur zwingend barrierefrei sein müssen, an denen mehr als 1.000 Personen pro Tag ein- bzw. aussteigen. Darum sollte dort nur ein Aufzug für zwei Ausgänge geschaffen werden. Genau dort liegt aber die komplett barrierefrei umgebaute Stadtbücherei, die sogar Literatur in leichter Sprache zur Ausleihe anbietet. Da hat der Behindertenbeirat sich an den Stadtrat gewandt. Der Stadtrat hat gemeinsam mit der Verwaltung entschieden, die Kosten des zweiten Aufzugeinbaus zu übernehmen.

Mit dem neueingerichteten S-Bahn-System gibt es auch neue Züge. Sind die barrierefrei gestaltet?

Über die Wagen bin ich jetzt ganz froh, sie wurden in Sachsen präsentiert und waren am Anfang noch nicht so wie jetzt. Sie wurden auf Bestreben der Behindertenverbände noch mal verändert. Am Anfang wollte man sich auf die TSI berufen, eine europäische Norm für die barrierefreie Gestaltung von Bahnhöfen und Zügen. Die deutsche Norm ist aber sehr viel genauer, gerade für Rollstuhlfahrer. Nach der TSI hätte ein Rollstuhlfahrer in den

neuen Wagen nicht auf die Toilette gekonnt. Da wurde nachgebessert. Teilweise sind die Verbesserungsvorschläge aber noch nicht umgesetzt. So fordert zum Beispiel die Kreisorganisation in Leipzig größere Piktogramme an den Fahrzeugen. Das konnte bisher aus Designgründen noch nicht realisiert werden.

Immer wieder kritisiert von behinderten Reisenden werden die Sprachansagen. Die Ansagen erfolgen meist lange vor Einfahrt des Zuges, wenn der Zug am Gleis hält, wird nicht angesagt, welcher Zug es ist, lediglich die nächsten Anschlüsse. Zwar gibt es auf dem Bahnsteig eine Infosäule, die steht aber so weit am Ende des Bahnsteiges, dass eine kurzfristige Information bei Einfahrt des Zuges kaum möglich ist. Da ist das DB-Unternehmen „Station und Service“ und das Bahnhofsmanagement zuständig. Wir haben uns auch schon an das Bahnhofsmanagement gewandt, man hat uns auch Verbesserungen versprochen, doch müssen sie noch umgesetzt werden. Da heißt es am Ball bleiben, sich als Selbsthilfevereinigung auch immer wieder einbringen.

Können Sie die Zusammenarbeit insgesamt als erfolgreich bezeichnen?

Ja, es hat von Beginn an eine gute Zusammenarbeit gegeben, bis ins Detail. Wir konnten das Leitsystem vor Ort prüfen, es gab eine Bege-

hung durch die AG Blindenleitsystem und Barrierefreiheit im August 2013, wenige Monate vor Eröffnung des Tunnels. Dort wurde von uns zum Beispiel kritisch die Ansage im Aufzug geprüft. Wir durchwanderten den Tunnel einmal zu Fuß auf dem Notgang. Dabei konnten auch die Rettungswege getestet werden.

Wie sieht es mit der Sicherheit der Züge aus? Gibt es ein Sicherheitstraining?

Nein, bisher wurde kein Sicherheitstraining gemacht. Allerdings sind die Züge auch sehr sicher gebaut. Bevor sich die Türen öffnen bzw. schließen, wird außen am Zug eine zusätzliche Klappe ausgefahren, die die Tür mit dem Bahnsteig verbindet. Es ist also ein lückenloser Übergang vom Bahnsteig in den Zug immer gegeben. Die Türöffnungs- und Schließzeiten sind auch entsprechend lange, bevor sich der Zug in Bewegung setzt. Der blinde Fahrgast weiß also genau, wenn ein Spalt zwischen Bahnsteig und Zug ist, gibt es dort keine Tür.

Das Projekt City-Tunnel ist abgeschlossen, gibt es Nachfolgeprojekte?

Es gab eine ganze Reihe von netzergänzenden Maßnahmen, bei denen wir mit einbezogen worden sind. Ebenso wie in die Neugestaltung von Gleisen im Hauptbahnhof. Die werden bei Fertigstellung barrierefrei sein. ■



Stille Gefahr



von **Hans Kaltwasser**

In den vergangenen Jahren kamen verstärkt leise Fahrzeuge auf den Markt und die Produktionszahlen steigen weiter an. Auch blinde und sehbehinderte Menschen begrüßen die Vorteile, die mit dieser grünen Technologie einhergehen, wie verminderte Emissionen und damit geringere Umwelt- und Gesundheitsrisiken oder effektivere Treibstoffnutzung. Sie befürchten jedoch gleichzeitig, dass diese Fahrzeuge ihre Sicherheit im Straßenverkehr und ihre unabhängige Mobilität ernsthaft einschränken.

Grüne Technologie gegen Menschenrechte?

Wie die UN-Behindertenrechtskonvention bescheinigt, haben auch blinde und sehbehinderte Menschen Anspruch auf das Menschenrecht, sich sicher und unabhängig in den Straßen zu bewegen. Genau wie ihre sehenden Mitmenschen wollen sie einkaufen gehen, Theater oder Restaurants besuchen und sich mit Freunden treffen. Mit der Zunahme leiser Fahrzeuge ist dieses Recht jedoch gefährdet.

Am 3. April 2014 segnete das Europäische Parlament in zweiter Lesung den endgültigen Text

der Verordnung über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen ab, der 2013 zwischen dem Parlament und der Ratsversammlung ausgehandelt worden war. Obwohl diese Vorlage von europäischen Politikern, Umweltschutzaktivisten und Autoherstellern als entscheidender Durchbruch bei der Überwindung der fundamentalen Gegensätze zwischen Umwelterfordernissen und Sicherheitsbedenken gefährdeter Verkehrsteilnehmer gefeiert wird, gibt es noch immer einige offene Fragen aus der Sicht blinder und sehbehinderter Menschen.

Das Problem

Für blinde und sehbehinderte Fußgänger ist das Überqueren einer Straße eine sehr ernsthafte Angelegenheit. Sie verlassen sich dabei stark auf ihr Gehör und nutzen die Verkehrsgeräusche, um eine sichere Überquerung zu bewerkstelligen. Forschungen haben gezeigt, dass Elektro- und Hybridfahrzeuge zu leise sind, um wahrgenommen zu werden. Die Unfallrate dieser Fahrzeuge ist zweimal so hoch wie die von herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Es sind die typischen langsamen Fahrsituationen wie Anfahren, Abbremsen, Anhalten oder Einparken, die das größte Gefahrenpotential darstellen. Eine Ausfahrt, aus der ein solcher Wagen rollt,





➔ wird daher leichter zur gefährlichen Falle als eine befahrene Straße. Grundsätzlich sind alle Personengruppen gefährdet, blinde und sehbehinderte Menschen jedoch am stärksten, da sie leise Fahrzeuge weder hören noch sehen können. Es ist zu erwarten, dass diese Gefahr durch die Mischung von Elektro- und Hybridfahrzeugen mit herkömmlichen Automobilen noch verstärkt wird.

Das Lärm-Dossier der EU und die Handlungsaufforderung der Europäischen Blindenunion (EBU)

Im Dezember 2011 begannen die europäischen Institutionen die Arbeit an einer Verordnung, die zum Ziel hatte, Motorgeräusche drastisch zu verringern und gleichzeitig die Hörbarkeit von Elektro- und Hybridfahrzeugen zu gewährleisten. Es war das übergeordnete Ziel des Gesetzestextes, die Sicherheit blinder und sehbehinderter Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, ohne dabei die Geräuschbelastung der Umwelt übermäßig zu steigern.

Als diejenige Organisation, die 30 Millionen Menschen mit Seheinschränkung in Europa vertritt, stellte die EBU sowohl dem Parlament als auch dem Rat ihre Expertise zur Verfügung, um eine Verordnung zu erreichen, die ein Maximum

an Sicherheit für alle gefährdeten Verkehrsteilnehmer garantiert. Auf Grund der potentiellen Gefährdungen blinder und sehbehinderter Fußgänger forderte die EBU, dass die Verordnung eine Klausel enthalten müsse, die die Automobilhersteller verpflichtet, ihre Elektro- und Hybridfahrzeuge mit einer akustischen Warnvorrichtung (AVAS: Acoustic Vehicle Alerting System) auszustatten. Die Warnvorrichtung sollte deutlich den Zustand des Fahrzeuges anzeigen, also etwa das Einparken, Rückwärtsfahren usw., um auf diese Weise Gefahrensituationen zu verhindern. Die EBU wies ferner auf die Tatsache hin, dass der Text die Option der Hersteller vorsah, einen Schalter einzubauen, mit dem der Fahrer das AVAS abschalten könne. Da die Fahrer aber vergessen könnten, das Warnsystem wieder einzuschalten, müsse die Verordnung festsetzen, dass es automatisch innerhalb eines bestimmten Geschwindigkeitsbereiches arbeitet.

Die Schlüsselemente der neuen Gesetzgebung

Der vom Plenum angenommene Text enthält zwei Schlüsselemente, die für die Sicherheit blinder und sehbehinderter Verkehrsteilnehmer relevant sind und daher berücksichtigt werden müssen:



- **AVAS:** Automobilhersteller sind verpflichtet, das System in alle neuen Typen von Elektro- und Hybridfahrzeugen bis zum 1. Juli 2019 und in alle Elektro- und Hybridfahrzeuge bis zum 1. Juli 2021 einzubauen. Die Installation muss den technischen Anforderungen der Verordnung entsprechen.

- **Pausenschalter:** Der Schalter, mit dem ein Fahrer das Warnsystem ein- und ausschalten kann, wird ebenfalls verpflichtend eingeführt.

Die EBU begrüßt die Tatsache, dass Elektro- und Hybridfahrzeuge gesetzlich zum Erzeugen von Tonsignalen gezwungen werden, die blinden und sehbehinderten Menschen ihr Vorhandensein anzeigen, gleichzeitig ist sie jedoch enttäuscht, dass der Einbau eines Pausenschalters nicht untersagt wurde, obwohl die neue Verordnung immerhin vorsieht, dass das AVAS standardmäßig eingeschaltet ist, sobald das Fahrzeug gestartet wird. Ob der gewünschte Effekt erreicht wird, das System eingeschaltet zu lassen, um das ständige Ausschalten durch den Fahrer zu vermeiden, muss sich noch zeigen.

Für die EBU bedeutet das Fehlen des Pausenschalterverbots eine deutliche Schwächung der Verordnung, die damit einen Teil ihrer Vorteile verliert. Die offensicht-





→ liche Begründung zur Beibehaltung des Pausenschalters war die Annahme, dass das Warnsystem den Gesamtlärmpegel der Umwelt erhöhen könnte und dadurch das ambitionierte Ziel der Verordnung, die gesetzlich zulässigen Lärmgrenzwerte signifikant zu senken, gefährden würde. Im Lichte neuerer Forschungen der Universität Dresden hat sich jedoch gezeigt, dass man das AVAS so gestalten kann, dass die Bewegungen von leisen Fahrzeugen klar und deutlich angezeigt werden können, ohne dabei den Geräuschpegel der neuen Verordnung zu überschreiten.

In diesem Zusammenhang muss dringend die wichtige gesetzliche Frage geklärt werden, wer die Beweislast trägt, wenn ein blinder oder sehbehinderter Fußgänger von einem Fahrzeug angefahren wird, dessen Fahrer das Warnsystem ausgeschaltet hatte. Außerdem ist die von der Verordnung vorgesehene Übergangsperiode viel zu lang. Tausende von leisen Fahrzeugen ohne AVAS werden in den nächsten sieben Jahren auf den Straßen unterwegs sein. Dies ist eine erschreckende Perspektive für Millionen von gefährdeten Verkehrsteilnehmern in Europa.

Nach der Annahme der neuen Regulation durch die Plenarversammlung wird sich der Fokus der



EBU-Kampagne zu leisen Fahrzeugen auf die Mitgliedsstaaten der EU und die Automobilhersteller richten. Es muss eine gangbare Lösung für das Problem des Pausenschalters gefunden werden, damit Menschen mit Seheinschränkung sich weiterhin sicher und mit Selbstvertrauen in ihrer Umwelt bewegen können. Ermutigend ist, dass es der EBU in Gesprächen mit dem Europäischen Automobilherstellerverband (ACEA) gelungen ist, ein Bewusstsein für diese Problematik zu schaffen. ACEA hat zugesagt, dieses Thema den Mitgliedern nahezubringen und sie zu bewegen, nach Lösungen zu suchen, die für blinde und sehbehinderte Menschen akzeptabel sind. ■



Hans Kaltwasser ist Referent für internationale Zusammenarbeit beim DBSV und Vertreter der deutschen Blinden- und Sehbehindertenselbsthilfe in der Verbindungskommission der Europäischen Blindenunion. Seit 2012 koordiniert er die EBU-Kampagne zu geräuscharmen Fahrzeugen.



Forderungen der Weltblindenunion (WBU)

Das Weltforum der Vereinten Nationen zur Harmonisierung der Bestimmungen über Fahrzeuge arbeitet an einer globalen technischen Regulierung (GTR), die fordert, dass elektrische und Hybridfahrzeuge einen ausreichenden Geräuschpegel produzieren, um Sicherheit zu gewährleisten. Es ist geplant, im Herbst 2015 eine solche GTR vorzulegen. Sobald diese Regulierung von den Vereinten Nationen angenommen ist, muss sie jedoch noch in die jeweiligen nationalen Gesetze integriert werden.

Die GTR stellt die Anforderung an elektrische und Hybridfahrzeuge, bis zu einer noch festzulegenden Geschwindigkeit, die als Cross-over-Geschwindigkeit bezeichnet wird, ein Minimum an Geräuschen zu produzieren. Die Cross-over-Geschwindigkeit wurde noch nicht definiert, sie wird jedoch im Bereich zwischen 20 und 30 km/h liegen. Die Weltblindenunion (WBU) formuliert dazu die folgenden vier Schlüsselforderungen:

- 1. Fahrzeuge müssen, sobald sie gestartet sind, sich aber noch nicht bewegen, ein Geräusch verursachen.**
- 2. Es darf keine Möglichkeit für den Fahrer geben, die Geräuschentwicklung abzuschalten.**
- 3. Der allgemeine Geräuschpegel muss laut genug sein, um das notwendige Sicherheitsniveau zu garantieren.**
- 4. Die Cross-over-Geschwindigkeit muss so festgelegt werden, dass nach Erreichen dieser Geschwindigkeit das Reifengeräusch laut genug ist, um das entsprechende Sicherheitsniveau zu gewährleisten.**



Nur Fliegen
ist schöner

Seit mehr als 30 Jahren versuche ich, den Werbespruch auf seine Richtigkeit zu überprüfen. Wirklich überzeugt bin ich aber immer noch nicht. Flughäfen sind für viele Menschen ein nahezu undurchdringliches Labyrinth. Dies gilt umso mehr für blinde und sehbehinderte Menschen.

von **Peter Brass**

Glücklicherweise sind die Fluggesellschaften und das Flughafenpersonal meist hilfsbereit, hat man erst einmal den Check-in-Schalter gefunden. In den ersten Jahren meiner fliegerischen Abenteuer als allein reisender blinder Mensch, in den späten 1970er Jahren, wurde der blinde Passagier nach dem Einchecken von einer mehr oder weniger freundlichen Person in einen Wartebereich verfrachtet – in den Vereinigten Staaten oft mit dem Ansinnen, den Weg dorthin in einem Rollstuhl zurückzulegen. Nur heftiges Insistieren auf der Tatsache, dass meine Beine und Füße gesund sind, ersparte mir den für mich demütigenden Transport im Rollstuhl. Auf diese Situation stoße ich heute immer noch gelegentlich, auch wenn langwierige Diskussionen nicht mehr erforderlich sind. Allerdings wurde mir noch vor gut zehn Jahren in Chicago einmal die Begleitung zu meinem Anschlussflug verweigert, weil ich den Roll-

stuhl abgelehnt hatte. Mit der Hilfe anderer Fluggäste gelang der Umstieg dann schließlich doch noch.

Doch zurück zu den frühen Jahren: Im Wartebereich angelangt, verschwand die Assistenz sowohl mit der Bemerkung, man würde wieder abgeholt, als auch mit der Bordkarte. Eine gewisse Naivität und sicher auch ein Gefühl der Dankbarkeit für die Unterstützung führten bei mir zur stillschweigenden Hinnahme dieser Situation. Seit ich aber 1980 in Zürich einmal „vergessen“ wurde und aufgrund der fehlenden Bordkarte auch mit der Hilfe anderer Fluggäste meinen Anschlussflug nicht hätte antreten können, verlässt dieses kleine Stück Papier nicht mehr meine Hände. In den letzten Jahren hat allerdings auch keine der Assistenzkräfte mehr versucht, mir die Bordkarte abzunehmen.

Ist nun der Zeitpunkt des Einsteigens endlich gekommen, werden behinderte Passagiere üblicherweise als erste an Bord gebracht. Das ist ganz angenehm, da man noch Stauraum in den Gepäckfächern findet und sich ein wenig orientieren kann, um etwa Erkundungen nach dem Weg zur Toilette anzustellen. Bei manchen, aber längst nicht bei allen Fluggesellschaften erhält man eine englischsprachige Broschüre in Blindenschrift, die die Sicherheitsinstruktionen und eine Beschreibung des Flugzeugs enthält.



➔ Auf Langstreckenflügen, die ich in der Regel in der Economyklasse absolviere, beginnt dann irgendwann die Auseinandersetzung mit der Bordverpflegung. Da es mir meist gelingt, einen Platz am Gang zu sichern, bin ich beim Essen wenigstens nur auf einer Seite beengt. Ich bedaure immer diejenigen, die zwischen anderen Passagieren eingeklemt sitzen; auch ich habe diese Situation schon hin und wieder erdulden müssen. Das Einnehmen der gelegentlich merkwürdigen Mahlzeit auf engstem Raum ist dann kein lukullischer Höhepunkt. Der leider seltene Glücksfall eines Upgrades in die Businessklasse zeigt, dass es sowohl kulinarisch als auch räumlich sehr viel angenehmer sein kann ...

Kurz vor der Landung kommt meist ein netter Flugbegleiter und weist mich darauf hin, dass ich bitte warten soll, bis alle anderen ausgestiegen sind. Man würde sich dann um mich kümmern. Anfänglich bin ich dieser Bitte noch nachgekommen, heute schließe ich mich aber, nachdem der erste Sturm des Aussteigens abgeflaut ist, meinen Mitreisenden an und bewege mich zum Ausgang. Etwa bei jeder zweiten Ankunft muss ich allerdings erfahren, dass meine Assistenz noch nicht da ist; seltener hat man mich völlig vergessen. Die inzwischen schon etwas genervte Crew muss dann mit dem Bodenpersonal darüber verhandeln, dass endlich jemand „den Blinden“ abholen kommt. Oft haben die Assistenz-

kräfte aber tatsächlich reichlich zu tun, sodass eine prompte Abholung nicht immer klappt. Die Wartezeit holt man gegenüber den übrigen Passagieren jedoch schnell wieder ein, da man mit offizieller Begleitung die Einreiseformalitäten häufig sehr viel schneller erledigen kann.

Lässt man einmal die gelegentlichen Probleme wie verspätete Abflüge, gestrichene Flüge und verpasste Anschlüsse außer Acht, so ist das Fliegen für blinde und sehbehinderte Passagiere eine recht angenehme Art des Reisens. Insbesondere seit Inkrafttreten der EU-Richtlinie über die Behandlung behinderter Fluggäste sind die Assistenzkräfte in der Regel zuverlässig und meist empathisch. Allerdings zeigen meine wenigen Erfahrungen mit den sogenannten „Billigfliegern“, dass deren knappe Personaldecke und der Zeitdruck oft nur für ein Minimum an Assistenz ausreichen – und auch diese wird manchmal nur zähneknirschend gewährt. ■



Peter Brass (*1954) ist Oberstudienrat und Sonderschullehrer für blinde und sehbehinderte Menschen. Er gehört seit 2007 dem Vorstand des Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenvereins Berlin und seit 2010 dem Präsidium des DBSV an, und er ist langjähriger 1. Vorsitzender der Interessengemeinschaft sehgeschädigter Computerbenutzer (ISCB).



Impressum

Herausgeber: Deutscher
Blinden- und Sehbehinderten-
verband e. V. (DBSV)
Rungestraße 19, 10179 Berlin

☎ **030 / 28 53 87-0**

☎ **030 / 28 53 87-200**

E-Mail: info@dbsv.org

Internet: www.dbsv.org

Chefredaktion: Dr. Susanne Niemuth-
Engelmann

Redaktionsteam: Peter Brass, Christian
Dellert, Klaus Hahn, Helga Neumann,
Sabine Richter, Susanne Siems

Fotos: Claudia Anschütz: S. 44/45;
Regina Berg: S. 66/67, 68/69; Büro für
inklusive Kommunikation / Gregor Strutz:
Titel, S. 12/13, 14/15, 22, 26, 32/33, 34,
38, 40/41, 52, 80, 82/83, 84/85; Büro für
inklusive Kommunikation / Luise Bauer:
S. 6, 9, 10/11, 50/51; Büro für inklusive
Kommunikation / Konrad Hempel:
S. 59, 60/61; Georg Cloerkes:
S. 62, 64/65; DBSV / S. Schobbert: S.
54/55; Deutsche Bahn AG:
S. 56/57 oben; Deutsche Bahn AG /
Oliver Lang: S. 56/57 unten; Deutsche
Zentralbücherei für Blinde zu Leipzig:
S. 20/21, 37; Fraport AG: S. 86/87;
Tom Maelsa: S. 4/5; privat: S. 18;
Eckhard Seltmann: S. 46/47; Stadt
Leipzig / Frau Menge-Buhk: S. 76;
SWM/MVG: S. 70, 73, 74; Tandem-Hilfen
e.V.: S. 42/43; Jürgen Trinkus: S. 30/31

**Bildrecherche, Bildredaktion,
Gestaltung:** Gestaltung für alle,
Büro für inklusive Kommunikation, Berlin
Druck: Moeker Merkur Druck GmbH,
Köln **DAISY-Hörversion:** atz Hörmedien
für Sehbehinderte und Blinde e. V.,
Holzminden

Weitersehen 2015 ist auch als
Hörfassung im DAISY-Format
auf CD-Rom erschienen und bei
den DBSV-Landesvereinen erhältlich.

ISSN: 2198-3828

Autorenregister

Berg, Regina

S. 66 – 69

Böhm, Robert

S. 12 – 16

Cloerkes, Georg

S. 62 – 65

Cory, Dennis & Fischer, Jochen

S. 18 – 21

Dobrava, Gustav

S. 6 – 11

Floßdorf, Theo

S. 59 – 61

Gerull, Konrad

S. 50/51

Hahn, Klaus

S. 22 – 25

Hahn, Rainer

S. 52 – 58

Kaltwasser, Hans

S. 80 – 84

Nicolai, Thomas

S. 42 – 45

Niemuth-Engelmann, Susanne

S. 70 – 75

Trinkus, Jürgen

S. 26 – 31

Renzel, Gerhard

S. 38 – 41

Seltmann, Eckhard

S. 46 – 49

Siems, Susanne

S. 32 – 37 und 76 – 79

Der DBSV und seine Landesvereine

Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.

Rungestr. 19, 10179 Berlin

☎ 030/28 53 87-0

☎ 030/28 53 87-2 00

info@dbsv.org, www.dbsv.org

Deutsche Hörfilm gemeinnützige GmbH (DHG)

Novalisstr. 10, 10115 Berlin

☎ 030/2 35 57 34-0

☎ 030/2 35 57 34-33

info@hoerfilm.de, www.hoerfilm.de

Landesvereine im DBSV

Baden-Württemberg

Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein V. m. K.

Mannheim, ☎ 0621 / 40 20 31

info@bbsvvmk.de, www.bbsvvmk.de

Blinden- und Sehbehindertenverein Südbaden e. V.

Freiburg, ☎ 0761 / 3 61-22

info@bsvsb.org, www.bsvsb.org

Blinden- und Sehbehindertenverband Württemberg e. V.

Stuttgart, ☎ 0711 / 2 10 60-0

vgs@bsv-wuerttemberg.de

www.bsv-wuerttemberg.de

Bayern

Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e. V.

München, ☎ 089 / 5 59 88-0

info@bbsb.org, www.bbsb.org

Berlin

Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin gegr. 1874 e. V.

Berlin, ☎ 030 / 8 95 88-0

info@absv.de, www.absv.de

Brandenburg

Blinden- und Sehbehinderten-Verband Brandenburg e. V.

Cottbus, ☎ 0355 / 2 25 49

bsvb@bsvb.de, www.bsvb.de

Bremen

Blinden- und Sehbehindertenverein Bremen e. V.

Bremen, ☎ 0421 / 24 40 16-10

info@bsvb.org, www.bsvb.org

Hamburg

Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e. V.

Hamburg, ☎ 040 / 20 94 04-0

info@bsvh.org, www.bsvh.org

Hessen

Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e. V.

Frankfurt a. M., ☎ 069 / 15 05 96-6

info@bsbh.org, www.bsbh.org

Mecklenburg-Vorpommern

Blinden- und Sehbehinderten-Verein Mecklenburg-Vorpommern e. V.

Rostock, ☎ 0381 / 7 78 98-0

info@bsvmv.org, www.bsvmv.org

Niedersachsen**Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e.V.**

Hannover, ☎ 0511 / 51 04-0
 info@blindenverband.org
 www.blindenverband.org

Nordrhein-Westfalen**Blinden- und Sehbehindertenverband Nordrhein e.V.**

Meerbusch, ☎ 02159 / 96 55-0
 bsv-nordrhein@t-online.de
 www.bsv-nordrhein.de

Blinden- und Sehbehindertenverein Westfalen e.V.

Dortmund, ☎ 0231 / 55 75 90-0
 info@bsvw.de, www.bsvw.de

Lippischer Blinden- und Sehbehindertenverein e.V.

Detmold, ☎ 05231 / 63 00-0
 info@lbsv.org, www.lbsv.org

Rheinland-Pfalz**Landesblinden- und Sehbehindertenverband Rheinland-Pfalz e.V.**

Mainz, ☎ 06131 / 6 93 97-36
 info@lbsv-rlp.de, www.lbsv-rlp.de

Saarland**Blinden- und Sehbehindertenverein für das Saarland e.V.**

Saarbrücken, ☎ 0681 / 81 81 81
 Info-Telefon: 06838 / 31 10
 info@bsvsaar.org, www.bsvsaar.org

Sachsen**Blinden- und Sehbehindertenverband Sachsen e.V.**

Dresden, ☎ 0351 / 8 09 06-11
 info@bsv-sachsen.de, www.bsv-sachsen.de

Sachsen-Anhalt**Blinden- und Sehbehinderten-Verband Sachsen-Anhalt e.V.**

Magdeburg, ☎ 0391 / 2 89 62-39
 info@bsvsa.org, www.bsvsa.org

Schleswig-Holstein**Blinden- und Sehbehindertenverein Schleswig-Holstein e.V.**

Lübeck, ☎ 0451 / 40 85 08-0
 info@bsvsh.org, www.bsvsh.org

Thüringen**Blinden- und Sehbehindertenverband Thüringen e.V.**

Weimar, ☎ 03643 / 74 29 07
 bsvt.e.v@t-online.de, www.bsvt.org

Der DBSV**Immer auf dem Laufenden mit dbsv-direkt**

Durchbruch im Blindengeldkampf, neues Gerichtsurteil zum Hilfsmittelrecht oder Ergebnisse der Blindenfußball-Bundesliga – „dbsv-direkt“ berichtet über Themen rund um den DBSV. Der kostenlose E-Mail-Newsletter erscheint in loser Folge aus aktuellem Anlass. Weitere Infos: www.dbsv.org/newsletter/newsletter-anmeldung

Darüber hinaus gibt der DBSV zahlreiche Broschüren und Faltblätter rund um die Themen Blindheit, Sehbehinderung und Augenerkrankungen heraus. Tipps zur Bewältigung des Alltags, Informationen über Hilfsmittel, spezielle Rehabilitationsangebote oder rechtliche Regelungen werden vorgestellt. PDF-Downloads unter: www.dbsv.org/infothek/broschueren-und-mehr

Korporative Mitglieder des DBSV

Arbeitsgemeinschaft der Einrichtungen und Dienste für taubblinde Menschen

c/o Deutsches Taubblindenwerk
Hannover, ☎ 0511 / 5 10 08-16
agtb@taubblindenwerk.de

atz Hörmedien für Sehbehinderte und Blinde e. V.

Holzminden, ☎ 05531 / 71 53
atz@blindenzeitung.de
www.blindenzeitung.de

Bundesverband der Rehabilitationslehrer/ -lehrerinnen für Blinde und Sehbehinderte e. V.

(Orientierung & Mobilität / Lebenspraktische Fähigkeiten)
c/o Ulrike Schade
Leipzig, ☎ 07000 / 2 66 27 38
vorstand@rehalehrer.de, www.rehalehrer.de

bbs nürnberg → siehe Berufsbildungswerke und Berufsförderungswerke

Blindenhilfswerk Berlin e. V.

Berlin, ☎ 030 / 790 13 99 15
info@blindenhilfswerk-berlin.de
www.blindenhilfswerk-berlin.de

Blindeninstitutsstiftung

Würzburg, ☎ 0931 / 20 92-0
info@blindeninstitut.de
www.blindeninstitut.de

Bund zur Förderung Sehbehinderter e. V.

Düsseldorf, ☎ 0211 / 69 50 97 37
info@bfs-ev.de, www.bfs-ev.de

Bundesverband staatlich anerkannter Blindenwerkstätten e. V. (BsaB)

Lübeck, ☎ 0451 / 40 15 99
n-stolte@t-online.de, www.bdsab.de

Bundesvereinigung Eltern blinder und sehbehinderter Kinder e. V.

Oberschleißheim, ☎ 089 / 92 56 73 31
joerg.vanmelle@bebsk.de
www.bebsk.de

Dachverband der evangelischen Blinden- und evangelischen Sehbehindertenseelsorge (DeBeSS)

als zuständiger Arbeitsbereich im GSBS e. V.
Kassel, ☎ 0561 / 72 98 71 61
buero@debess.de, www.debess.de

Deutsche Blindenstudienanstalt e. V.

Bildungs- und Hilfsmittelzentrum für
Blinde und Sehbehinderte
Marburg, ☎ 06421 / 6 06-0
info@blista.de, www.blista.de

Deutsche Zentralbücherei für Blinde zu Leipzig → siehe Hörbüchereien

Deutscher Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e. V.

Marburg, ☎ 06421 / 9 48 88-0
info@dvbs-online.de, www.dvbs-online.de

Dt. Katholisches Blindenwerk e. V.

Bonn, ☎ 0228 / 5 59 49-29
info@dkbw-bonn.de, www.blindenwerk.de

Deutsches Taubblindenwerk gGmbH

Hannover, ☎ 0511 / 5 10 08-0
info@taubblindenwerk.de
www.taubblindenwerk.de

Esperanto-Blindenverband Deutschlands e. V.

Köln, ☎ 0221 / 24 34 96
theo.speckmann@t-online.de

**Frankfurter Stiftung
für Blinde und Sehbehinderte**
Frankfurt a. M., ☎ 069 / 95 51 24-0
info@sbs-frankfurt.de
www.sbs-frankfurt.de

Hamburger Blindenstiftung
Hamburg, ☎ 040 / 69 46-0
info@blindenstiftung.de
www.blindenstiftung.de

**Institut für Rehabilitation
und Integration
Sehgeschädigter (IRIS) e. V.**
Hamburg, ☎ 040 / 2 29 30 26
info@iris-hamburg.org
www.iris-hamburg.org

**Interessengemeinschaft Seh-
geschädigter Computerbenutzer e. V.**
c/o Peter Brass
Berlin, ☎ 030 / 79 78 13 01
vorsitzender@iscb.de, www.iscb.de

Leben mit Usher-Syndrom e. V.
c/o Michael Gräfen
Herzogenrath, ☎ 02407 / 57 25 22
info@leben-mit-usher.de
www.leben-mit-usher.de

**Mediengemeinschaft für blinde
und sehbehinderte Menschen e. V.
(Medibus)**
Marburg, ☎ 06421 / 60 63 15
info@medibus.info, www.medibus.info

PRO RETINA Deutschland e. V.
Selbsthilfevereinigung von Menschen
mit Netzhautdegenerationen
Aachen, ☎ 0241 / 87 00 18
info@pro-retina.de, www.pro-retina.de

**Verband für Blinden- und
Sehbehindertenpädagogik e. V.**
c/o Nikolauspflge – Stiftung für blinde
und sehbehinderte Menschen
Stuttgart, ☎ 0711 / 65 64-902
dieter.feser@vbs.eu, www.vbs.eu

Westdeutsche Blindenhörbücherei e. V.
→ siehe Hörbüchereien

Korporative Mitglieder
des DBSV sind außerdem alle
Einrichtungen in der Rubrik
Berufsbildungs- und Berufs-
förderungswerke (außer SRH
Berufliche Rehabilitation GmbH).



Vorteile für Mitglieder

Wer Mitglied in einem Landesverein des DBSV ist, profitiert von zahlreichen exklusiven Angeboten und Vergünstigungen. Bei Vorlage der DBSV-Karte gewähren viele DBSV-Partner Rabatte auf ihre Produkte und Dienstleistungen. So gibt es Nachlässe auf Hilfsmittel, Bücher oder Hotelübernachtungen.

Aktuelle Infos unter: www.dbsv.org/dbsv/mitglied-werden/dbsv-karte

Berufsbildungswerke und Berufsförderungswerke, Hilfsmittelzentralen

bbs nürnberg – Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte

Nürnberg, ☎ 0911 / 89 67-0
patrick.temmesfeld@bbs-nuernberg.de
www.bbs-nuernberg.de

Berufsbildungswerk Stuttgart Nikolauspflge – Stiftung für blinde und sehbehinderte Menschen

Stuttgart, ☎ 0711 / 65 64-103
bbw.stuttgart@nikolauspflge.de
www.nikolauspflge.de

Berufsförderungswerk Düren gGmbH

Zentrum für berufliche Bildung
blinder und sehbehinderter Menschen
Düren, ☎ 02421 / 5 98-0
info@bfw-dueren.de, www.bfw-dueren.de

Berufsförderungswerk Halle (Saale) gGmbH

Halle (Saale), ☎ 0345 / 13 34-0
info@bfw-halle.de, www.bfw-halle.de

Berufsförderungswerk Mainz

Zentrum für Physikalische Therapie gGmbH
Mainz, ☎ 06131 / 7 84-0
info@bfw-mainz.de, www.bfw-mainz.de

Berufsförderungswerk Würzburg gGmbH

Veitshöchheim, ☎ 0931 / 90 01-0
info@bfw-wuerzburg.de
www.bfw-wuerzburg.de

LWL–Berufsbildungswerk Soest

Förderzentrum für blinde
und sehbehinderte Menschen
Soest, ☎ 02921 / 6 84-0
bbw-soest@lwl.org, www.lwl-bbw-soest.de

RES-IT Ausbildungen an der blista e.V.

Marburg, ☎ 06421 / 1 21 39
it-ausbildung@blista.de, www.blista.de

SFZ Berufsbildungswerk für Blinde und Sehbehinderte Chemnitz gGmbH

Chemnitz, ☎ 0371 / 33 44-0
zentrale@sfz-chemnitz.de
www.sfz-chemnitz.de

SRH Berufliche Rehabilitation GmbH

Heidelberg, ☎ 06221 / 88-0
info@bfw.srh.de, www.bfw-heidelberg.de

Hilfsmittelzentralen

Deutscher Hilfsmittelvertrieb gGmbH (DHV)

Hannover
info@deutscherhilfsmittelvertrieb.de
www.deutscherhilfsmittelvertrieb.de
Verkauf Hannover: ☎ 0511 / 9 54 65-0
Verkauf blista Marburg: ☎ 06421 / 60 60

Landeshilfsmittelzentrum für Blinde und Sehbehinderte Sachsen (LHZ)

Dresden, ☎ 0351 / 8 09 06-24
lhz@bsv-sachsen.de, www.lhz-sachsen.de

Einige Landesvereine
unterhalten eigene Hilfsmittel-
verkaufsstellen bzw.
Hilfsmittelausstellungen.



Kur- und Erholungseinrichtungen

AURA-Hotel Timmendorfer Strand

Timmendorfer Strand, ☎ 04503 / 60 02-0
 info@aura-timmendorf.de
 www.aura-timmendorf.de

AURA-Hotel „Ostseeperlen“ Boltenhagen

Boltenhagen, ☎ 038825 / 3 70-0
 ostseeperlen@t-online.de
 www.ostseeperlen.de

AURA-Hotel Kur- und Begegnungszentrum Saulgrub gGmbH

Saulgrub, ☎ 08845 / 99-0
 aura-hotel@bbsb.org
 www.aura-hotel.de

AURA-Pension

Georgenthal, ☎ 036253 / 3 05-0
 info@aura-pension-georgenthal.de
 www.aura-pension-thueringen.de

AURA-Pension „Villa Rochsburg“

Lunzenau, ☎ 037383 / 83 80-0
 villa@bsv-sachsen.de,
 www.villa-rochsburg.de

AURA-Pension „Brockenblick“

Wernigerode, ☎ 03943 / 26 21-0
 info@aurapension.de, www.aurapension.de

AURA inklusive gGmbH

Bad Meinberg, ☎ 05234 / 9 04-0
 info@aura-zentrum.de,
 www.aura-zentrum.de

Einige Landesvereine bieten für ihre Mitglieder auch Ferienwohnungen bzw. Bungalows an.



Der DBSV

Akustische Reise durch die Blinden- und Sehbehindertenselbsthilfe

Einmal quer durch Deutschland hören – das geht nur mit DBSV-Inform. Auf der monatlichen DAISY-CD informiert das DBSV-Mitgliedermagazin „Gegenwart“ über Neues aus der Behindertenpolitik und Verbandsarbeit, spannt den Bogen von Recht über Rehabilitation bis zu Beruf und Freizeit, bietet

zahlreiche Veranstaltungstipps und lässt Betroffene zu Wort kommen. Daneben laden die Landesvereine mit ihren Publikationen zum Querhören ein.

Und das Beste: Inhaber der DBSV-Karte erhalten DBSV-Inform kostenfrei (Nichtmitglieder zahlen 44 Euro jährlich).

Weitere Infos unter: www.dbsv.org/dbsv/zeitschriften/dbsv-inform

Nähere Informationen zu DBSV-Inform, zur DBSV-Karte sowie Bestellung von DBSV-Broschüren unter der Rufnummer 01805 / 666 456 (0,14 Euro/Min. aus dem Festnetz / Mobilfunk max. 0,42 Euro/Min.).



Hörbüchereien

Bayerische Blindenhörbücherei e. V.

München, ☎ 089/12 15 51-0
info@bbh-ev.org, www.bbh-ev.org

Berliner Blindenhörbücherei gGmbH

Berlin, ☎ 030/82 63 111
info@berliner-hoerbuecherei.de
www.berliner-hoerbuecherei.de

Stimme der Hoffnung e. V. Blindenhörbücherei

Alsbach-Hähnlein, ☎ 06257/5 06 53-35
bhb@stimme-der-hoffnung.de
www.blindenhoer-buecherei.de

Deutsche Blinden-Bibliothek in der Deutschen Blindenstudienanstalt e. V.

Marburg, ☎ 06421/6 06-0
info@blista.de, www.blista.de

Deutsche Katholische Blindenbücherei gGmbH

Bonn, ☎ 0228/5 59 49-0
info@blindenbuechereibonn.de
www.blindenbuechereibonn.de

Deutsche Zentralbücherei für Blinde zu Leipzig (DZB)

Leipzig, ☎ 0341/71 13-0
info@dzb.de, www.dzb.de

Medibus → siehe Korporative Mitglieder

Norddeutsche Blindenhörbücherei e. V.

Hamburg, ☎ 040/22 72 86-0
nbh@blindenbuecherei.de
www.blindenbuecherei.de

Westdeutsche Blindenhörbücherei e. V.

Münster, ☎ 0251/71 99 01
wbh@wbh-online.de, www.wbh-online.de

Weitere Einrichtungen und Organisationen

Bund der Kriegsblinden Deutschlands e. V.

Diedorf-Anhausen, ☎ 08238/9 67 63 76
info@kriegsblindenbund.de
www.kriegsblindenbund.de

Literatur zum Blindenwesen (aidos) in der blista e. V.

Marburg, ☎ 06421/6 06-237
aidos@blista.de, www.blista.de

NOAH Albinismus Selbsthilfegruppe e. V.

Stuttgart, ☎ 0700/25 24 64 76 87
info@albinismus.de
www.albinismus.de

Reha-Beratungszentrum der blista e. V.

Marburg, ☎ 06421/6 06-500
rehaberatung@blista.de, www.blista.de

Stiftung Centralbibliothek für Blinde

Hamburg, ☎ 040/22 72 86-0
info@blindenbuecherei.de
www.blindenbuecherei.de

Taubblindendienst der Evangelischen Kirche in Deutschland (EKD) e. V.

Diakonie Fachverband
Radeberg, ☎ 03528/43 97-0
info@taubblindendienst.de
www.taubblindendienst.de

Verein für Blindenwohlfahrt Neukloster e. V.

Neukloster, ☎ 038422/30-0
info@rehazentrum-neukloster.de
www.rehazentrum-neukloster.de

Wissenschaftliche Bibliothek der DZB Leipzig (WBB)

Leipzig, ☎ 0341/71 13-115
info@dzb.de, www.dzb.de

Stiften Sie **Lebensfreude!**

Blinde und sehbehinderte Menschen zu unterstützen, ihnen Türen zu öffnen und ihr Leben zu bereichern - das sind die Ziele der **Blindenstiftung Deutschland**.

Die Stiftung ist vom zuständigen Finanzamt Berlin als gemeinnützig anerkannt und damit von der Schenkungs- und Erbschaftssteuer befreit. Ihr Beitrag für die **Blindenstiftung Deutschland** fließt ohne Abzug ins Stiftungsvermögen oder in Projekte, die blinde und sehbehinderte Menschen unterstützen.



Blindenstiftung
Deutschland

Stiftungskonto: Deutsche Bank Berlin
IBAN: DE 05 1007 0000 0015 8030 01
BIC: DEUTDEBBXXX

Telefon: 030/28 53 87-180
E-Mail: info@blindenstiftung.info
www.blindenstiftung.info

Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.

Rungestraße 19, 10179 Berlin

☎ 030 / 28 53 87-0

📠 030 / 28 53 87-200

info@dbsv.org, www.dbsv.org

Rat und Hilfe

erhalten blinde und sehbehinderte Menschen
unter der bundesweiten Rufnummer

01805 – 666 456

0,14 €/Min. aus dem Festnetz,
Mobilfunk max. 0,42 €/Min.

