

VdK-Podcast “ÖPNV für alle”

Folge 1: Lars Geithner, Blinden- und Sehbehindertenverband Sachsen e.V., Vorsitzender der Kreisorganisation Chemnitz/Stollberg

Lars Geithner: Es werden sozusagen Hürden abgebaut. Also sie wissen dann beim nächsten Mal wie das ist, blind zu sein. Und wie sie mit mir umgehen sollen. Wir sind keine Exoten, wir wollen normal behandelt werden. Und so ist es auch.

Michael Thriemer: Hallo und Herzlich willkommen zum neuen Podcast des Projekts “ÖPNV für alle”. Sehr geehrte Zuhörerinnen und Zuhörer, mein Name ist Michael Thriemer, ich leite das Projekt “ÖPNV für alle” beim Sozialverband VDK Sachsen e.V., welches sich bereits seit 2011 für mehr Barrierefreiheit an Haltestellen, in Fahrzeugen und bei der Informationsweitergabe in der Region Südwestsachsen einsetzt.

Mehr als ein Viertel der Gesamtbevölkerung ist zeitweilig oder dauerhaft in der Mobilität eingeschränkt. Dazu zählen viele Arten von Mobilitätseinschränkungen, darunter auch ,aber nicht nur, Rollstuhlfahrer, sondern auch kognitiv eingeschränkte Menschen, gehörlose Menschen und auch blinde und sehbehinderte Menschen.

In der ersten Folge unserer geplanten Reihe möchte ich ihnen deshalb sehr herzlich vorstellen und begrüße hier Herrn Lars Geithner vom Blinden- und Sehbehindertenverband Sachsen e.V., der Kreisorganisation Chemnitz/Stollberg. Der also sowohl sehbehinderte als auch blinde Menschen entsprechend vertritt.

Hallo Herr Geithner, hallo Lars, schön, dass du da bist. Danke auch nochmal, dass du dich heute hier als Gast zur ersten Podcastreihe zur Verfügung gestellt hast. Stell doch einfach mal kurz deine Aufgaben beim Blinden- und Sehbehinderten Verband Sachsen vor.

Lars Geithner: Vielen Dank Micha für die Einladung. Ich bin stellvertretender Vorsitzender und meine Aufgaben liegen im Bereich Barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum.

Michael Thriemer: Ich denke, die Zuhörerinnen und Zuhörer wird sicherlich brennend interessieren, wie du dich als blinder Mensch im Alltag zurechtfindest. Beschreibe doch einmal unseren Zuhörerinnen und Zuhörern deinen Tagesablauf. Welche Hilfsmittel stehen dir beispielsweise zur Verfügung?

Lars Geithner: Ich sehe die Welt oder meine Umgebung alles in Umrissen. Ich sehe alles unscharf. Und kann mich noch mit den Augen orientieren im Alltag, ich nutze auch als Hilfsmittel einen Blinden-Langstock mit dem ich sozusagen erkennbar bin, dass ich sehbehindert bin. Da kann ich sozusagen mich im Alltag mit meinem Blinden-Langstock orientieren. Und kann sozusagen an Häusern entlanggehen, an der inneren Leitlinie, das ist immer von der Gefahr weg, also an der Hausseite entlang und gehe so durch den Alltag.

Muss natürlich viele Wege auswendig lernen, muss mir vorher überlegen, wie komme ich zu dem Ziel, wo muss ich lang, über welche Straßen, welche Ampel muss ich überqueren, so Fixpunkte setzen. Also was ist unterwegs alles so wichtig für mich, wie ich zu meinem Ziel komme.

Michael Thriemer: Lars, erklär uns doch mal oder erläutere uns doch mal ganz kurz, Wie sieht denn deine tägliche Ehrenamtliche Arbeit aus? Unter anderem bist du ja auch Mitglied der Arbeitsgruppe Chemnitz im Rahmen des Projekts "ÖPNV für alle". Zur Erläuterung, es gibt für die Region Südwest-Sachsen, in jeder einzelnen Region eine separate Arbeitsgruppe, so z.B. in Mittelsachsen, in Chemnitz, in Zwickau, im Erzgebirgskreis und auch im Vogtland. Lars Geithner ist Mitglied der Arbeitsgruppe Chemnitz.

Schildere doch einfach mal den Zuhörerinnen und Zuhörern, wie die tägliche Arbeit aussieht. Schaust du dir die Pläne an, machst du Begehungen, wie stellt sich das für dich dar?

Lars Geithner: Ich bin in verschiedenen Arbeitsgruppen ehrenamtlich tätig. Unter anderem in der AG "ÖPNV für alle" vom VDK. Dort treffen wir uns viermal im Jahr und besprechen verschiedene Themen zum Thema ÖPNV.

Und dann bin ich des weiteren Mitglied in der AG barrierefreies Bauen der Stadt Chemnitz. Da sind größere Themen was Bausachen betrifft oder Bauvorhaben. Wenn Haltestellen neu gebaut werden oder Straßenüberquerungen neu angelegt werden müssen.

Um sowas geht es, um die Themen dort bei der AG barrierefreies Bauen.

Dann bin ich noch Mitglied im Behindertenbeirat VMS. Da geht es dann viel um Fahrzeugbeschaffungen oder wie Neubaustrecken oder sanierte Straßenbahnstrecken, des ÖPNV angelegt werden oder neu gebaut werden.

Ehrenamtlich bin ich im Sinnreich. Das sind Erlebniswelten im Dunkeln.

Ich bin Guide und führe durch, erkläre den Leuten, wie das ist, blind zu sein.

Dann bin ich ehrenamtlich tätig im SFZ Chemnitz. Das ist Sächsisches Förderzentrum. Dort bin ich mit der Blindenschule in Kontakt und wir trainieren Goalball, die Blindensportart, dass die kleinen Kinder von Anfang an das richtig lernen.

Michael Thriemer: Der Begriff der Barrierefreiheit bedeutet ja vereinfacht gesagt, dass man alle Anlagen, Einrichtungen, auch die Fahrzeuge des ÖPNV zum Beispiel jederzeit und selbstständig erreichen können soll. Sicherlich von Interesse ist, in welchen Bereichen du dich derzeit noch am meisten in deiner Bewegungsfreiheit eingeschränkt siehst. Wo gibt es denn noch am meisten Barrieren?

Lars Geithner: Ich möchte erstmal sagen, dass für uns Betroffene, blind, sehbehindert oder anders behindert, für uns ist wirklich in den Städten die beste Orientierung. Also dort können wir uns am besten zurechtfinden, weil dort ist der ÖPNV da, also auf dem wir absolut angewiesen sind. Nutzen Bus und Bahn. Und sobald ich jetzt aufs Land zum Beispiel rauskomme, auf Dörfer oder so, da bin ich manchmal wirklich aufgeschmissen, weil vielleicht einmal am Tag oder zweimal am Tag bloß ein Bus fährt oder am Wochenende gar nicht. Und das ist für mich eine Rieseneinschränkung. Und deswegen wohnen geht nicht, das wird einfach nicht funktionieren. Und deswegen bin ich in der Stadt, dort habe ich meine Bus und Bahn, die fahren in gewissen Taktzeiten. Und damit kann ich mich gut orientieren. Dort habe ich richtige Fußwege und Straßenüberquerungen mit Ampeln, also gesicherte Querungen. Und das ist für mich sehr wichtig, das erleichtert mir auch den Alltag im Leben.

Michael Thriemer: Nun bist du aber ja im Rahmen deiner Kreisorganisation auch für den Bereich Stollberg, also für den ländlichen Raum zuständig. Vor dem Hintergrund deiner letzten Antwort. Was könnten wir denn tun oder was kann getan werden, damit auch im ländlichen Raum sich etwas verändert, zum positiven hinsichtlich der Barrierefreiheit? Wo können wir ansetzen oder wo siehst du Punkte zur Verbesserung, damit im ländlichen Raum sich etwas tut, hinsichtlich der Barrierefreiheit?

Lars Geithner: Dafür sind unsere AGs wichtig, also wie die AG ÖPNV für alle, dass wir in solche Städte oder ländliche Räume mal hingehen und uns mit der Stadtverwaltung in Verbindung setzen, was können wir hier tun? Ich bin auch immer interessiert, wenn Anfragen kommen aus den Regionen oder aus den Städten, wir können uns mal irgendwas angucken, eine Kreuzung oder wir wollen was sanieren, können sie mal drüber-gucken oder können wir mal herkommen und uns mal die Gegebenheiten vor Ort angucken. Dann können wir drüber sprechen und beraten, was brauchen wir an Barrierefreiheit, genau an dieser Stelle. Und das wünsche ich mir eben an vielen Orten, wo wirklich Bedarf ist. Weil wenn eine Baustelle erstmal angefangen ist und dann hinterher etwas zu ändern, das ist immer ganz schwierig. Und deswegen bin ich lieber gern vor Ort, am Anfang schon bei der Planung mit dabei, und dann können wir das richtig gestalten nach DIN-Norm.

Michael Thriemer: Also ist es sehr wichtig in dem Zusammenhang alle Beteiligten, seien es die Kommunen, die Bürgermeister, die Tiefbauämter, auch im Rahmen dieses Podcasts anzusprechen und ihnen zu sagen, es gibt Angebote, es gibt beim Blinden- und Sehbehinderten-Verband das Angebot, es gibt auch beim Sozialverband VdK Sachsen e.V. das Angebot, beispielsweise im Rahmen des Beratungszentrums für barrierefreies Planen und Bauen, wo es möglich ist, kostenfrei einen Architekten zu erhalten, der eine Beratung durchführt. Das wollen wir auch mit diesem Podcast erreichen, sie und euch aufrufen, auffordern, kommt auf uns zu, spricht uns an, wir unterstützen Euch. Wenn ihr etwas für die Barrierefreiheit tun wollt, dann kommt gerne auf uns zu. Es gibt diese Angebote, man sollte sie nur auch nutzen.

Lars, es gibt ja verschiedene Normen die eingehalten werden müssen um euch Betroffenen die Orientierung zu erleichtern. Worin besteht da die Herausforderung? Denn die Normen verändern sich ja auch ständig. Was ist das Wichtige hinsichtlich der Bodenindikatoren als Beispiel?

Lars Geithner: Es hat jeder im Alltag schon mal die weißen Gehweg-Platten gesehen. Wir nennen sie Bodenindikatoren und die geben uns wichtige Informationen.

Man hat sie ganz oft schon an Ampeln gesehen oder an Haltestellen, das sind ganz wichtige Punkte. Und dort helfen sie uns zur Orientierung, sozusagen uns zurechtzufinden an der Haltestelle oder wo komme ich meinetwegen zur ersten Tür im Bus.

Michael Thriemer: Wir stellen ja immer wieder fest, auch du sicherlich im Rahmen deiner Begehungen, dass diese nicht nach dem neuesten Stand verbaut werden. Es hakt oftmals noch bei der Umsetzung durch Planungsbüros und Ingenieurbüros. Was ist da das größte Problem für euch?

Lars Geithner: Also wir bekommen ganz oft von Planungsbüros Unterlagen, wo die Blinden-Leitsysteme falsch geplant werden. Zum Teil sind die Bodenindikatoren verdreht oder gar nicht richtig eingeplant, also gar nicht richtig gebaut und wir kontrollieren das nach den DIN Normen, nach den gültigen DIN Normen und geben unsere Stellungnahmen dazu ab.

Michael Thriemer: Dazu muss man natürlich logischerweise wissen, dass diese korrekte Umsetzung für euch als Betroffene eine große Herausforderung einerseits darstellt, der Planung und andererseits natürlich, wenn es dann falsch gebaut ist, dass es erhebliche Schwierigkeiten für euch gibt, den Weg korrekt zu finden, weil ihr ja im Rahmen eurer Schulungen, die ihr erhaltet, das anders gelernt habt. Wenn also eine solche Planung veraltet oder fehlerhaft ist, dann gibt es für die Blinden ein richtiges großes Problem und das ist sehr wichtig für uns auch hier im Rahmen dieses Podcasts mitzuteilen, dass wir wünschen und auch fordern, dass die DIN Normen eingehalten werden, dass sie auf dem aktuellsten Stand sind und dass auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit, bei der Planung und Bauausführung entsprechend berücksichtigt werden.

Lars, wir haben über Möglichkeiten für die Schulungen gesprochen. Auch das ist sicherlich ein interessantes Thema. Du hattest geschildert, dass du beim SFZ in Chemnitz auch dort ehrenamtlich mitwirkst. Wenn ein Mensch im Laufe seines Lebens erblindet, durch Erkrankungen oder Ähnliches, durch Unfälle, kannst du uns schildern, wie eine solche Schulung abläuft?

Lars Geithner: Wir vom Blinden- und Sehbehindertenverband bekommen tagtäglich Anrufe, wo wir gefragt werden: Was kann ich tun? ich drohe zu erblinden. Und dann geben wir Ratschläge, dass sie entweder bei uns vorbei kommen und sie bekommen bei uns eine Beratung, wie es jetzt irgendwie weitergehen kann oder was für Hilfsmittel zur Verfügung stehen, wo kann ich was beantragen, also Hilfsmittel bei wem, bei welchen Kostenträger.

Oder wir beraten auch mit diesen Bodenindikatoren, die zur richtigen Orientierung im öffentlichen Raum dienen. Da haben wir ein Baukasten, da können wir alles Mögliche nachbauen im Maßstab 1 zu 10 und da können wir richtig Ampeln nachbauen, Haltestellen und so weiter, also alles Mögliche. Und das geben wir auch gerne an Einrichtungen weiter oder wenn jetzt jemand kommt, auch ein Bauplaner zu uns kommt und er will eine DIN Schulung zum Beispiel haben, dann bekommt er sie bei uns. Also es gibt verschiedene Varianten, eben auch dieses Sinnreich, was ich vorhin erklärt habe, dass ist auch eine Möglichkeit, Öffentlichkeitsarbeit zu leisten, wo man sozusagen den Alltag eines Blinden nachempfinden kann oder Hilfsmittel ausprobieren kann oder wir erklären ihm, wie die Blindenschrift funktioniert und so weiter. Alltagsfragen können da geklärt werden und das kann man auch live alles ausprobieren.

Michael Thriemer: Also Lars, wir hören, dass es umfangreiche Möglichkeiten gibt für die gegenseitige Sensibilisierung. Ist denn dadurch auch ein besseres Miteinander im täglichen Umgang möglich? Kann man Menschen denen man es, sagen wir mal, in einer Erklärung eher weniger oder schlecht beschreiben kann, durch dieses eigene Erleben, kann man ihnen dadurch näher bringen, was eigentlich eure Art der Beeinträchtigung genau für Konsequenzen und Folgen hat?

Lars Geithner: Also mir macht es immer Spaß die Sensibilisierung durchzuführen, weil wir gehen ja auch an verschiedene Orte und wenn mir Fragen gestellt werden zum Thema Blindheit oder Sehbehinderung und die Leute verstehen, was wir meinen oder wie wir zurechtkommen. Es werden sozusagen Hürden abgebaut oder Hindernisse werden abgebaut. Also sie wissen dann beim nächsten Mal wie sie mit mir umgehen sollen oder oder derjenige kann ja so und so in seinem Alltag zurechtkommen, er hat seine Hilfsmittel. Wir sind keine Exoten, wir wollen normal behandelt werden. Und so ist es auch.

Michael Thriemer: Lars, wenn du mit deiner ebenfalls blinden Frau in den Urlaub fährst, auch ins Ausland, welche Herausforderungen siehst du bei der Nutzung von Bus und Bahn und welche sowohl negativen oder auch positiven Erlebnisse hast du dabei?

Lars Geithner: Wenn wir verreisen, müssen wir eine Woche vorher den Umstieg oder die Umsteigeilfe bei der Mobilitätszentrale beantragen. Wir sagen also in welchen Zügen wir fahren, wo wir hin wollen und dann geben wir unsere Zugverbindung den Mitarbeitern und die tun an den Bahnhöfen, an den Umsteigebahnhöfen, die Leute für uns sozusagen heraussuchen. Also wenn mir das bestätigt wird, ich bekomme ja von denen eine SMS, wo das alles nochmal drin steht oder eine Mail. Es gibt ja auch kleine Bahnhöfe, wo es gar keine Umsteigeilfen gibt. Dann ist es natürlich für uns ein Riesenproblem. Da können wir nur hoffen, dass der Zugbegleiter uns dann zum nächsten Zug bringt. Oder wir müssen Passanten fragen. In Deutschland, sag ich mal, klappt das sehr gut mit den Umsteigeilfen. Also wir haben bis jetzt immer sehr positive Resonanz. Also in Chemnitz, wenn wir da losfahren. Das klappt einwandfrei. Fahren über Berlin und da werden wir wirklich vom Zug abgeholt.

Die wissen, in welchem Waggon wir sitzen und bringen uns dann zum nächsten Zug, in dem wir weiterfahren wollen. Natürlich fragen wir dann immer mal die Leute, die Mitreisenden, ob sie uns helfen können mit der Nummer. In manchen ICE's sind die an den Kopfstützen beschriftet mit Punktschrift und auch mit Pyramidenschrift. Da können wir uns selbst orientieren. Aber das ist eben nicht in jedem Zug so. Wenn ich jetzt mal von Reisen ins Ausland spreche, kann ich nur von positiven Erlebnissen reden. Wir sind mal geflogen, von Leipzig aus nach Ägypten und das ist dasselbe Prozedere. Also ich muss beantragen beim Reiseveranstalter, die Umsteigegehilfen und die kümmern sich dann am Flughafen, dass ich sozusagen abgeholt werde, wo ich mein Koffer abgebe bis zum ich werde ins Flugzeug gebracht. Und dann, wenn ich in dem Zielflughafen ankomme, die holen mich wieder separat ab im Flieger auf meinem Sitzplatz, bringen mich in das Terminal und dort ist dann auch mein Gepäck, das finden die dann auch und bringen mich dann zum dem Reisebus, der mich ins Hotel bringt. Auch selbst der Busfahrer wird dann angesprochen und der bringt mich dann ins Hotel rein. Aber ich bin jetzt noch nicht so oft geflogen. Also das sind jetzt Flugziele, über die ich positiv reden kann.

Michael Thriemer: Wir hören also, es gibt durchaus noch erhebliche Barrieren unter dem Aspekt der Barrierefreiheit, unter der Definition, selbstständig zu jeder Zeit. Es gibt Anmeldefristen, es gibt Verspätungen, wo dann zwar gewartet wird, aber wo trotzdem immer irgendwo das Gefühl mitschwingt: Schaffen wir das? können wir unser Reiseziel erreichen? Deswegen ist es natürlich auch wichtig, das Fahrpersonal zu schulen. In diesem Zusammenhang haben wir in der Vergangenheit schon einiges bewegen können. Wir haben beispielsweise die Straßenbahnfahrerinnen und Straßenbahnfahrer der Chemnitzer Verkehrs-AG geschult. Hältst du das für sinnvoll und wichtig und kannst du uns beschreiben, wie diese Schulungen abgelaufen sind?

Lars Geithner: Also das war eine sehr tolle Schulung, die ging sechs Wochen lang, jeden Tag, anderthalb Stunden mit den Fahrern. Es ging sogar drei Stunden, es war recht lang. Also anderthalb Stunden Theorie, anderthalb Stunden Praxis und das war sehr toll, weil wir wirklich in der Theorie, da ging es um Ausweise, Behinderten-Ausweise, Merkzeichen oder ein Betroffener, wie sollte er sich kennzeichnen, dass er erkannt wird von den Busfahrern und so weiter, wie viele Behinderte oder wie viele Behinderungsarten gibt es in Sachsen. Also da war blanker Theorieteil und das war sehr wichtig, auch für die Fahrer mal zu hören, wie viele Behinderte oder wie viele Betroffene in Sachsen leben. Und der zweite Teil war dann der Praxisteil, wo dann wirklich mal, sie konnten sich Simulationsbrillen aufsetzen und mal verschiedene Augenkrankheiten an ihrem eigenen Bus ausprobieren. Also sie sollten in ihrem Bus einsteigen, die Fahrer und mal auf einen Platz sich setzen mit Simulationsbrillen, also mit verschiedenen Augenkrankheiten oder sogar ganz mutige, konnten auch mal unter der Dunkelbrille, also wo es richtig dunkel ist, mit dem Blinden-Langstock mal in ihren eigenen Bus einsteigen und einen Platz suchen.

Und das hat wirklich vielen Fahrern oder die ja mitgemacht haben, Teilnehmern, es hat ihnen richtig Spaß gemacht und die haben auch ganz viele Fragen gestellt und die haben das dann hinterher auch mit ganz anderen Augen gesehen, wie das ist blind oder sehbehindert in so ein Fahrzeug einzusteigen.

Wir haben auch Rollstühle mitgebracht, wo sozusagen die Fahrer mal mit einem Rollstuhl mit Rampe, ausklappen und dann in den eigenen Bus einrollen oder einsteigen, wie man es auch immer sagt, und wie stelle ich mich richtig in den Bus auf, also wie muss ich meine Position mit dem Rollstuhl einnehmen, rückwärts zur Fahrt oder vorwärts, wie stelle ich mich überhaupt auf, wie kann ich oben das Display lesen. Da sind auch viele Sachen aufgetaucht, wo die Fahrer sich gar keine Gedanken gemacht haben darüber. Wenn der Rollstuhlfahrer sich rückwärts aufstellt, also sozusagen mit dem Rücken zum Sitz, dann kann er gar nicht mehr das Display lesen, also sozusagen die Fahranzeige, also wo der Bus hinfährt. Solche Sachen sind da aufgetaucht, wo man darüber nachdenken muss als Verkehrsbetriebe, wie kann ich das anders lösen mit den Displays in den Bussen oder Bahnen. Und da wurden eben viele Fragen geklärt und das ist eben so ein schönes Miteinander. Also die Fahrer haben Fragen, wir haben Fragen an die Fahrer. Und das sollte es sich immer wieder wiederholen, von Jahr zu Jahr.

Michael Thriemer: Lars, wenn du in deinem direkten Umfeld unterwegs bist, was ist das Wichtigste, wenn du eine Reise mit dem öffentlichen Personen Nahverkehr unternimmst?

Lars Geithner: Wenn ich zu meiner Haltestelle komme, wo ich immer abfahre, dann haben wir bei uns an den Haltestellen die digitalen Fahrgastinfos oder dynamische Fahrgastinfos und die können alle sprechen. Und da hole ich mir erstmal die Informationen, wann mein nächster Bus fährt. Das wird mir alles angesagt und da weiß ich ungefähr, in so vielen Minuten kommt mein Bus. Danach gehe ich dann mit Hilfe der Bodenindikatoren auf das sogenannte Einstiegs-Feld. Das ist meistens in Fahrtrichtung immer ganz vorne. Es sollte immer ganz vorne sein. Bei Doppelhaltestellen ist ein bisschen was anderes, aber an normalen Einzelhaltestellen sollte es ganz vorne sein. Und da stelle ich mich drauf und ich habe meinen Blinden-Langstock in der Hand, also bin als Sehbehinderter oder Blinder gut erkennbar. Die Busfahrer sollten dann mit ihrem Fahrzeug zuhalten, dass ich die direkte Kommunikation zu dem Busfahrer habe. Also ich kann den Busfahrer fragen, welche Linie er ist. Weil es können ja auch mal mehrere Busfahrer an der Haltestelle abfahren oder durch irgendwelche Sachen, Umleitungen, fahren heute mal mehr Busse ab, als sonst. Und da frage ich den Busfahrer, welche Linie er ist und dann antwortet er mir. Oder in Chemnitz können auch die Busse alle schon selbst sprechen, sobald die erste Tür aufgeht, wird automatisch von dem Bus angesagt, Buslinie so und so. Und wenn das alles funktioniert, was für uns wirklich sehr wichtig ist, dass das funktioniert, dann steigen wir in den Bus ein. Wir hoffen, dass der Busfahrer so lange stehen bleibt, bis wir einen Platz haben, bis ich eine sichere Stange zum festhalten habe. Und dann kann er ja losfahren. Natürlich ist es am günstigsten, ich sitze auf den ausgewiesenen Plätzen.

Natürlich muss ich fragen, manchmal sitzen auch andere Leute drauf, ob ich mich hinsetzen kann. Aber ich bin ja sehbehindert, nicht gehbehindert, also ich kann auch zur Not stehen bleiben, muss mich aber festhalten. Also eine Haltestange ist ganz wichtig für uns. Und dann ist für uns noch wichtig, dass die Haltestellenansage in den Bussen funktioniert. Also das angesagt wird, die nächste Haltestelle so und so. Und die muss laut genug sein. Also ich erlebe das ganz oft in Überlandbussen, dass die Haltestellenansagen zu leise sind oder gar nicht an sind. Und das ist für uns ein Riesen Problem, ich kann nicht aus dem Fenster gucken und erkennen jetzt die Haltestelle, da muss ich aussteigen. Für uns sind am wichtigsten die Haltestellenansagen. Und dann muss ich eben auch den Drücker finden, dass ich ihm sagen kann, ich will aussteigen. Und dann muss ich mich durch die Leute dann zur Tür bewegen und da den Ausgang finden. Und das muss alles in der Zeit, wie der Bus steht, funktionieren. Und das ist für uns manchmal sehr schwierig, wenn dann noch Kinderwagen oder Rollatoren und so weiter, viele Menschen, das wird für uns dann echt eine große Herausforderung.

Michael Thriemer: Also fassen wir mal zusammen, ganz wichtig für Betroffene, für blinde und sehbehinderte Menschen: Zum einen das sogenannte Einstiegsfeld, als Detailinformation, Rippenplatte quer, bestenfalls mit der Größe 120 x 90 cm, gegebenenfalls der dazugehörige Auffindestreifen, um dieses Einstiegsfeld auch aufzufinden. Sehr wichtig, dass der Busfahrer mit der ersten Tür seines Fahrzeuges auch an diesem Einstiegsfeld anhält, gegebenenfalls bei zwei Fahrzeugen hintereinander auch nochmals das zweite Fahrzeug anhält, denn ihr könnt ja nicht erkennen, welches Fahrzeug in welche Richtung, mit welcher Linie es genau ist. Damit auch für euch beim Öffnen der Fahrertür eine Kontaktaufnahme mit dem Fahrpersonal möglich ist, um zu fragen, welche Linie seid ihr, wo fahrt ihr hin. Gegebenenfalls auch zu sagen, wo ihr aussteigen möchtet. Dann den Platz einzunehmen, den Haltewunsch-Taster entsprechend auffinden zu können, um rechtzeitig bekannt zu geben, wo ihr aussteigen möchtet, durch Drücken der Taste. Und ganz wichtig, die Ansagen der einzelnen Haltestellen, gegebenenfalls durch Außenlautsprecher am Fahrzeug. Lars, mir sind verschiedene Arten der Beschriftungen und Informationsweitergaben bekannt. Welchen Unterschied kannst du den Zuhörerinnen und Zuhörern hinsichtlich der Punkt bzw. Brailleschrift und der Profilschrift erläutern?

Lars Geithner: Im öffentlichen Raum erleichtert uns ganz oft Beschriftungen von Geländern oder von Türen. Und meistens wird mit Pyramidenschrift und Brailleschrift beschriftet. Und die Blindenschrift ist international gleich, egal ob Englisch, Französisch oder Deutsch. Die Pyramidenschrift ist sozusagen die Schwarzschrift, nur fühlbar gemacht. Also die Buchstaben, die Großdruckbuchstaben, kann man fühlen. Und das wird sehr oft, z.B. an Geländern angebracht. Da können wir z.B. wenn wir aus dem Zug aussteigen und laufen zur Treppe. Und bevor wir die Treppe runtergehen, können wir an dem Geländer lesen, wo die Treppe hingehet oder wo kann ich jetzt, wenn ich die Treppe runtergehe, wo komme ich da zu welchem Ziel, was wird mir da angeboten. Und ich kann auch ablesen, auf welcher Seite der Bahnsteig 1 oder Bahnsteig 2 sich befindet.

Und genauso ist das z.B. in öffentlichen Gebäuden, kann ich z.B. was in dem Zimmer sich befindet, meinetwegen Zimmer 1 befindet sich das und das. Also die Informationen kann ich da ablesen, ohne in die Tür reinzugehen.

Michael Thriemer: Lars, wenn du dir für die Zukunft etwas wünschen könntest, vor allen Dingen hinsichtlich natürlich der Barrierefreiheit. Was wäre das für dich, wo siehst du die größten Ansatzpunkte bei der Verbesserung der Zusammenarbeit?

Lars Geithner: Ich würde mir wünschen für die Zukunft, dass nicht jede Stadt in Deutschland was selber macht oder was denkt zu erfinden. Wenn sie sich alle an die DIN Normen halten, dann ist uns schon sehr weit geholfen oder dann wird es für uns schon leichter. Das Problem ist, dass wirklich viele Städte oder viele Verkehrsbetriebe in den Städten, jeder versucht etwas neu zu entwickeln, also angefangen von Apps über selbstsprechende Busse und so weiter und so weiter. Also wenn alle mal miteinander reden würden, also alle Verkehrsbetriebe in Deutschland und nicht jeder sein eigenes Ding macht, damit wäre uns schon geholfen. Weil es nützt mir nichts, wenn ich in jeder Stadt eine andere App brauche, um den Bus zu erkennen. Und das ist einfach viel zu viel. Und für uns ist es wirklich ein Riesenproblem, Orientieren im öffentlichen Raum und Kopfhörer ist ein Riesenproblem. Also ich kann nicht jedes Mal einen Kopfhörer im Ohr haben und ich muss mich auf den Straßenverkehr orientieren und so weiter. Also deswegen wünsche ich mir, dass das einheitlicher wird in Deutschland.

Michael Thriemer: Lars, wie kann man Teil eures Verbandes werden oder euch unterstützen?

Lars Geithner: Also wir sind telefonisch erreichbar. Das Gute an der Sache ist, dass Festnetz-Telefon wird auch auf mein Handy umgeleitet wird, also wir sind rund um die Uhr erreichbar. Und wir freuen uns darüber, wenn jemand sich anbietet, meinetwegen auf Ausflügen. Oder wir haben ja verschiedene Aktionen oder AGs und wo wir immer sehende Helfer benötigen können.

Michael Thriemer: Also fassen wir zusammen. Das Wichtigste ist das gegenseitige Verstehen, die gegenseitige Sensibilisierung, die Einhaltung der geltenden Normen, um Betroffenen Informationen, die sie benötigen, weiterzugeben und natürlich eine personelle Ausrüstung, die ermöglicht, dass den blinden und sehbehinderten im täglichen Erleben geholfen wird und das ist das Ziel dieses Podcasts, den Zuhörerinnen und Zuhörern einmal zu erläutern: Was sind die Schwierigkeiten? Was sind die Herausforderungen, die blinde und sehbehinderte Menschen im täglichen erleben?

Lars, ich darf mich und möchte mich ganz sehr herzlich für dein Kommen und deine Mitarbeit bedanken. Darf mich von dir verabschieden, wünsche alles Gute.

Lars Geithner: Ich bedanke mich auch und es hat mir großen Spaß gemacht und gerne bin ich für solche Themen empfänglich, also ich rede gern über das Thema Barrierefreiheit für Blinde und Sehbehinderte.

Michael Thriemer: Vielen Dank! Und von meiner Seite aus bis zur nächsten Folge unseres Podcasts des Projekts “ÖPNV für alle” beim Sozialverband VDK Sachsen e.V.