

DIN 32981 Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) – Anforderungen

Im Oktober erschien die überarbeitete *DIN 32981*, die die Fassung von 2002 ersetzt. Die Norm regelt die akustischen und taktilen Signale, die blinden und sehbehinderten Menschen „das

- Auffinden der Fußgängerfurt sowie des Signalgebermastes mit Anforderungstaster und taktilen Informationen erleichtern,
- Erkennen des Freigabesignals für die Fußgängerfurt sicherstellen und
- sichere und geradlinige Überqueren der Straße ermöglichen.“ (DIN 32981: 2015-10)

Die Norm regelt ein wichtiges Detail des ‚Gesamtsystems Querungsstelle‘ mit Borden, Bordabsenkungen und Bodenindikatoren und ist damit eine wichtige Ergänzung zur DIN 18040-3 und DIN 32984.

Die akustischen und taktilen Systeme an Ampeln werden in der Neufassung nicht grundlegend geändert, eher elektro-technische Anforderungen differenzierter gefasst und ergänzt. Die Höhe der akustischen Signalgeber wird auf 2,10 – 2,50 m festgelegt, dass sie nicht durch Passanten abgeschirmt werden können. Zusätzlich ist ein Signal aus dem Anforderungstaster heraus, der in 85 cm Höhe anzubringen ist, möglich.

Für den Nutzer ist die wichtigste Änderung, dass taktiler Signale hiernach nur noch ergänzend zu akustischen gegeben werden dürfen. Diese Regelung steht im Widerspruch zur RILSA und zur DIN 18040-3, nach der akustische und taktile Signalgeber unabhängig voneinander oder in Kombination eingesetzt werden können. Die hierfür in der Norm angegebene Begründung ist für einen Normtext sehr ausführlich, schon durch seine Länge kommt zum Ausdruck, dass diese Regelung umstritten ist und Erklärungsbedarf gesehen wird:



Lichtsignalanlage mit akustischem und taktiler Zusatzsignal (Lautsprecher oben, Vibrator an der Unterseite des Tasters)

„Taktile Signalgeber können durch Wechselwirkung mit ihrer Umgebung (z. B. ausgelöst durch Schienenfahrzeuge) zu einer Schwingung angeregt werden. Diese Eigenschaft ist grundsätzlich kritisch zu bewerten, da eine Verwechslung mit dem Signalzustand „Freigabe Ein“ möglich ist. Da dieses Verhalten



Anforderungstaster an Lichtsignalanlage mit taktilem Signal (Vibrator), links Regelanordnung an der Unterseite, rechts ein Vibrator oben. Der Pfeil weist in die Querungsrichtung.

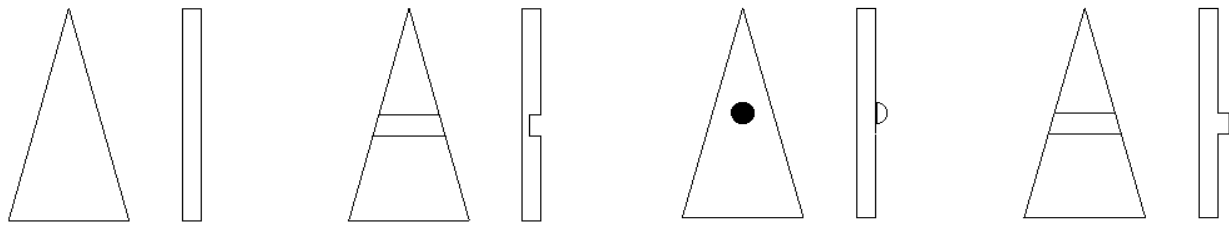
selbst durch ein Trennen der Ansteuerung von jeglicher elektrischer Energieversorgung nicht zu verhindern ist, müssen die sicherheitstechnischen Betrachtungen anders als bei optischen und akustischen Signalen erfolgen.“ (DIN 32981: 2015-10)

Von vielen Blinden und Sehbehinderten wird diese Gefahr so nicht gesehen und taktile Signale dann vorgezogen, wenn die Zuordnung eines akustischen Signals zu einer bestimmten Querung sonst nicht eindeutig ist. In der DIN 32981 selbst wird auf dieses Problem hingewiesen: Da akustische Signale sich nicht eindeutig zuordnen lassen, wenn der Abstand der Ampelmasten 5 m unterschreitet, sind dann zusätzliche taktile Signale erforderlich.

Auch bei einer Internet-Umfrage von Dietmar Böhringer unter blinden Menschen zeigte sich, dass die überwiegende Anzahl der Antwortenden bei jenen Furten über schmale Straßen, die sie regelmäßig queren, eine ausschließlich taktile Signalisierung für gut bzw. ausreichend und vor allem für sicher erachten.

Der Arbeitskreis Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum des Normausschuss Bauwesen sowie die FGSV haben dieser Regelung der DIN 32981 ausdrücklich widersprochen, nach der DIN 18040-3 und der RiLSA können je nach Situation taktile und/oder akustische Signale gegeben werden. Die neue RiLSA von 2015 wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im September 2015 für das Straßennetz des Bundes als verbindlich eingeführt. Letztlich muss der Planer so selbst abwägen, welche Regelung er dem derzeitigen Stand der Technik entsprechend ansieht und ob er sich in diesem Punkt an der DIN 32981 oder der DIN 18040-3 und der RiLSA orientiert.

Neben dem taktilen Signal bieten die Taster auch noch Zusatzinformationen, indem sie auf Besonderheiten der Signalisierung bei komplexen Querungen hinweisen.



*Richtungspfeil
für eine Furt*

*Richtungspfeil für
hintereinander lie-
gende Furten mit
nicht in Signalisie-
rung einbezogene
Sonderfahrstreife*

*Getrennte
Signalisierung
mehrerer
hintereinander
liegender Furten*

*Richtungspfeil
für Furt mit
Schutzinsel*

Noch eine weitere Regelung ist auch unter Blinden und Sehbehinderten durchaus umstritten: Grundsätzlich soll das Freigabesignal (Grünsignal) nach Anforderung erst zu Beginn der nächsten Grünphase gegeben werden. Viele wollen aber selbst entscheiden, ob sie sich noch in der laufenden Phase eine Querung zutrauen, und empfinden eine solche Regelung als Gängelung. Diese Sicht wird ebenfalls in einer Umfrage von Dietmar Böhringer bestätigt. In der Norm folgt auf diese Vorgabe allerdings ein ggf. interpretationsfähiger Nachsatz:

„Bei SVA mit langen Grünphasen, sowohl im Straßenverkehr als auch im Schienenverkehr (z. B. „Haupttrichtung-Dauergrün Schaltung“ nach RiLSA) sollte sichergestellt sein, dass der Benutzer seine Freigabe mit geringer Wartezeit erhält. Es ist sicherzustellen, dass die Grünphase ausreichend lang ist.“

Das heißt, dass bei sehr langen Grünphasen die Freigabe sofort erfolgen kann, wenn die Querung der gesamten Fahrbahn noch gewährleistet ist.