

Vorlage Nr.: **70**  
Verantwortlich: **Dez. 6**  
Dienststelle: **TBA**

## Straßenschilder für Sehbehinderte

### Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Ausschuss für öffentliche Einrichtungen	24.06.2021	5	x		

### Beschlussantrag

Der Ausschuss für öffentliche Einrichtungen nimmt von der Vorlage Kenntnis und empfiehlt die testweise Einführung von Straßenschildern für Sehbehinderte an einem noch zu bestimmenden Ort.

Gleichzeitig startet und koordiniert das Tiefbauamt ein Pilotprojekt, „Ansage von Straßennamen an signalisierten Übergängen“ (über LOC-ID), als mögliche Alternative zu den Straßenschildern.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen   Erträge (Zuschüsse und Ähnliches)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	5.000 – 10.000 Euro		

Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden

Ja

Nein  Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen:

Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik)

Umschichtungen innerhalb des Dezernates

Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu.

CO <sub>2</sub> -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung   Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridortheema:	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

## Ergänzende Erläuterungen

Die Gemeinderatsfraktion FW Karlsruhe/Für Karlsruhe hat im Februar 2020 einen Testversuch für ertastbare Straßenschilder rund um das Durlacher Tor (Haltestelle) beantragt. Als Vorbild hierzu sollen die in der Stadt Wedel angebrachten Schilder dienen.

In ihrer Stellungnahme hatte die Verwaltung angeführt, dass das Durlacher Tor für einen solchen Versuch nicht ideal sei, da es über ein umfangreiches Blindenleitsystem verfügt, welches zu den verschiedenen Signalmasten führt. Diese sind aufgrund ihres großen Durchmessers aber nicht für die angedachten Zusatzschilder geeignet.

Der Gemeinderat hat den Antrag in seiner Sitzung vom 18. Februar 2020 zur weiteren Abstimmung und Beratung in den Behindertenbeirat und den Ausschuss für öffentliche Einrichtungen verwiesen.

Unter Federführung der Kommunalen Behindertenbeauftragten befasste sich eine Arbeitsgruppe aus Betroffenen, Tiefbauamt, KIT und Mobilitätstrainer mit der Thematik und hat einen Umsetzungsvorschlag erarbeitet.

## Ausgangslage

Für Menschen mit einer Sehbehinderung mit einem geringen Sehrest sind die konventionellen Straßennamenschilder in 2,50 m Höhe nicht lesbar.

Für die Erkennung aus kurzer Entfernung sind große Schriftzeichen weniger geeignet. Es werden Schilder benötigt, die kleine Schriftzeichen haben und an die man, zum Beispiel mit einer Lupe als Sehhilfe, dicht herantreten kann.

Ein pensionierter und selbst erblindeter Ingenieur hat aus diesen Erkenntnissen die Zusatzschilder entwickelt, welche in seiner Heimatstadt Wedel nach einer Testphase mittlerweile flächendeckend angebracht wurden.

Die Straßennamenschilder bestehen aus zwei Brückenbögen, die an ihren Stoßkanten am Mast eines konventionellen Straßennamenschildes in Sichthöhe (130 cm bis 140 cm) fixiert werden.

Die äußeren Abmessungen der Schilder sind normalerweise 10 x 10 x 3 cm. Sie bestehen aus Aluminium und sind blau/weiß lackiert

Die 1,2 cm hohen Schriftzeichen sind erhaben, sodass man sie auch abtasten kann.



**Bild: Volker König, Beispiel für ein Straßenschild**

Kunststoff könnte mit spitzen Gegenständen oder brennenden Zigaretten beschädigt werden.

Der Mastdurchmesser beträgt heute in der Regel 6 cm. Bei diesen Abmessungen ragen die kleinen Zusatzschilder in Sichthöhe am Mast jeweils 2 cm in alle Richtungen über den Mastdurchmesser hinaus. Die kleinen Zusatzschilder werden so ausgerichtet, dass diese von Sehbehinderten, Rollstuhlnutzern und Kindern vom Gehweg aus gelesen werden können.

## **Die Zielgruppe**

Auf Braille-Schrift wurde in Wedel bewusst verzichtet, weil einerseits nur wenige überhaupt die Blindenschrift beherrschen und andererseits blinde Langstocknutzerinnen und Langstocknutzern vermutlich nur zufällig den Mast eines Straßennamenschildes finden werden. Auch die weitere Orientierung gestaltet sich ohne anschließendes Blindenleitsystem schwierig. Für vollständig erblindete Menschen sind die Zusatzschilder daher weniger geeignet.

Für die wesentlich größere Gruppe der Menschen mit einem Sehvermögen kleiner als 30 Prozent (bundesweit etwa 4,5 Millionen) können die Schilder eine zusätzliche Hilfe darstellen.

## **Herstellung und Kosten**

Die Schilder wurden von einer Firma für Modellbau- oder Feinwerktechnik hergestellt. Auch Behindertenwerkstätten mit entsprechender Maschinenausstattung und geeigneten Anleitern könnten solche Schilder herstellen.

Die Kosten pro Schild sind von der Bestellmenge der Schilder abhängig.

In Wedel kosteten die ersten Schilder (Kleinmenge) Stück zirka 200 Euro pro Stück (Rohling, Fräsen und Lackieren). Die weiteren Schilder haben im Durchschnitt circa 130 Euro pro Stück gekostet.

## **Ergebnisse der Arbeitsgruppe in Karlsruhe**

Für Menschen mit einem Sehrest können die Schilder eine Orientierungshilfe sein. Es gibt jedoch auch aus dieser Gruppe kritische Rückmeldungen.

Auch außerhalb von Corona werden die Tastschilder von einigen Betroffenen als sehr unhygienisch wahrgenommen und das Material im Winter als zu kalt empfunden.

Zudem müssen die Schilder gefunden werden. Nicht immer gibt es tatsächlich überall separate Schildermasten, manchmal sind die Straßenschilder an Hauswänden oder an Abspannmasten angebracht.

Ein großer Teil der Menschen mit einer Sehbeeinträchtigung nutzt bereits heute mobile Apps. Der Anteil der Nutzerinnen und Nutzer von Smartphones und den entsprechenden Apps wird in Zukunft zunehmen. Eine mobile Anwendung über das Smartphone könnte daher eine Alternative sein und auch die Gruppe der vollständig erblindeten Menschen miteinschließen.

Das Tiefbauamt kann sich vorstellen, dass Straßennamen an signalisierten Kreuzungen über LOC-ID angesagt werden. LOC-ID ist ein auf Bluetooth basierendes System, das vor allem im Bereich von Lichtsignalanlagen oder für Fahrgast-Informationen im Öffentlichen Personennahverkehr zum Einsatz kommt. Bisher kann zum Beispiel beim Annähern an einen Lichtsignalmast automatisch das akustische Auffindesignal über eine Handy-App angefordert werden. Mit Sprache ist das System bisher allerdings noch nicht im Einsatz.

Ein Teil der Befragten – insbesondere Vertretungen aus den Nutzergruppen – wünscht sich dennoch einen Test mit den ertastbaren Straßennamenschildern. Da dies am Durlacher Tor eher unrealistisch ist, wäre es denkbar, an anderer Stelle eine Möglichkeit für einen Test zu schaffen.

Die Arbeitsgruppe schlägt daher folgende Umsetzung vor:

- a) Ausstattung einer Straßenkreuzung mit ertastbaren Straßennamenschildern. Das Tiefbauamt und der Beirat für Menschen mit Behinderung werden gemeinsam einen geeigneten Testort festlegen.
- b) Das Tiefbauamt wird sich mit den Anbietern des LOC-ID Systems zusammensetzen und ein Pilotprojekt „Ansage von Straßennamen an signalisierten Übergängen“ entwickeln.

Die Kosten für einen Test der Straßenschilder und für ein Pilotprojekt mit LOC-ID werden zwischen 5.000 Euro und 10.000 Euro geschätzt. Der Aufwand ist abhängig von den noch auszuwählenden Teststellen.

Das Tiefbauamt weist ausdrücklich darauf hin, dass die Schilder nur als Ergänzung an vorhandene Straßennamenschilder angebracht werden können und nicht separat an Übergängen. Für das gesamte Stadtgebiet betrachtet wären dies bei vollständiger Umsetzung geschätzt zwischen 20.000 und 30.000 Straßennamenschilder.