

wir wollen gesehen werden

BLINDEN SEHBEHINDERTEN BUND

Positionen der Fachgruppe „Mobil in Frankfurt“ (MiF)

zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung in **Frankfurt am Main und Umgebung**
(Stand: November 2010)

Kooperierende Mitglieder von MiF:



**PRO RETINA
Deutschland e.V.**

Selbsthilfevereinigung von Menschen mit
Netzhautdegenerationen



Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Einleitung	3
2. Allgemeine Grundsätze zu Bodenindikatoren (Rippe, Noppe, angrenzender Bodenbelag, Kontraste, Funktion)	3
2.1 Rippenplatten.....	3
2.2 Noppenplatten.....	4
2.3 Angrenzender Bodenbelag.....	4
3. Frankfurter Standardlösung zum Einsatz von Bodenindikatoren	4
3.1 Querungsstellen.....	4
3.1.1 Querungsstellen an Fußgängerüberwegen.....	5
3.1.2 Überwege mit Lichtsignalanlage (LSA).....	5
3.1.3 Querungsstellen mit Mittelinseln.....	5
3.1.4 Ausnahmen (schmaler Bürgersteig, Querungsbereich kleiner als 4 m)...	5
3.2. Haltestellen.....	5
3.2.1 Bus- und Straßenbahn-Haltestellen.....	5
3.2.2 U-Bahn-/ S-Bahn-Haltestellen.....	6
3.3 Unterscheidbarkeit von Haltestellen und Querungsstellen.....	7
3.4 Plätze/ Fußgängerzonen/ Radwege.....	7
3.4.1 Plätze.....	7
3.4.2 Fußgängerzonen.....	8
3.4.3 Radwege und niveaugleiche Verkehrsflächen.....	8
4. Blindengerechte Zusatzeinrichtungen an Lichtsignalanlagen (LSA)	8
5. Baustellenabsicherungen, Hindernisse	9

1. Einleitung

MiF ist eine Fachgruppe des Blinden- und Sehbehindertenbundes in Hessen e.V. (BSBH), speziell der Bezirksgruppe Frankfurt am Main, die sich für die barrierefreie Mobilität von blinden und sehbehinderten Menschen in Frankfurt am Main und Umgebung einsetzt.

Die Mitglieder setzen sich zusammen aus blinden und sehbehinderten Menschen verschiedener Organisationen (BSBH, Frankfurter Stiftung für Blinde und Sehbehinderte, Pro Retina) sowie zwei Rehabilitationslehrerinnen für Blinde und Sehbehinderte als beratende Mitglieder.

Die Positionen harmonisieren mit dem Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, der zugehörigen Zusatzvereinbarung mit dem DBSV vom 02.04.2008, sowie den Gesamt-BSBH-Positionen.

Ziel des Positionspapiers ist, eine Handreichung für städtische Ämter zu bieten, um die Bedürfnisse von blinden und sehbehinderten Menschen bei der Orientierung im Verkehrsraum zu kennen und bei der Verkehrsraumgestaltung zu berücksichtigen.

Bei blinden und sehbehinderten Menschen fällt der für die Orientierung dominanteste Sinn aus oder ist wesentlich eingeschränkt. Dadurch müssen für die Orientierung und Sicherheit dieser Personengruppe besondere Gestaltungsmerkmale im Verkehrsraum vorhanden sein, um eine selbstständige Teilhabe zu ermöglichen. Diese Merkmale werden im Folgenden erläutert. Vorrangig handelt es sich um taktile und akustische Merkmale.

Aus Gründen der Vereinfachung wird in den vorliegenden Ausführungen nur die männliche Anredeform verwendet.

2. Allgemeine Grundsätze zu Bodenindikatoren (Rippe, Noppe, angrenzender Bodenbelag, Kontraste, Funktion)

2.1 Rippenplatten

Rippenplatten haben eine **Leitfunktion** und sollten dafür mindestens 30 cm breit sein.

Der Abstand der Scheitelpunkte benachbarter Rippen (Rippenmitte bis Rippenmitte) darf 30 mm im Außenbereich und 25 mm im Innenbereich nicht unterschreiten. Dadurch können die heute üblichen Rollspitzen des Blindenlangstocks tiefer in die Rippenstruktur eindringen und verursachen einen größeren taktilen Kontrast als bei früher üblichen schmalen Rippenbreiten.

Die Rippen sollen eine besser erkennbare Trapezstruktur aufweisen im Gegensatz zu früher verwendeten Rippen mit Sinusstruktur.

2.2 Noppenplatten

Noppenplatten haben eine **Aufmerksamkeitsfunktion** und werden für Aufmerksamkeitsfelder (mindestens 90 x 90 cm) und Auffindestreifen (mindestens 60 cm tief) verwendet.

Noppen sollen an Stellen, wo eine Entscheidung getroffen werden muss zum Einsatz kommen (Richtungsänderung, z.B. an einer Stelle des Leitstreifens; an Querungsstellen, bei denen eine Hinwendung zum Straßenrand erforderlich ist).

2.3 Angrenzender Bodenbelag

Bei Bodenindikatoren muss in jedem Fall ein **taktile Kontrast** zum angrenzenden Bodenbelag gegeben sein. Ansonsten wird der Bodenindikator nicht wahrgenommen und erfüllt somit nicht seine Funktion. Dazu ist u.a. ein „positives“ Verlegen der Bodenindikatoren erforderlich (d.h. die aus der Platte herausragenden Noppen und Rippen überragen das Umgebungsmaterial = talbündig).

In Fällen von Kopfsteinpflaster oder fugenreichem Pflaster muss der Bodenindikator einen „Begleitstreifen“ (mindestens 30 cm breit auf beiden Seiten) mit glatter Oberflächenstruktur bekommen (DIN 32984).

Für sehbehinderte Menschen ist ein **optischer Kontrast** von Bodenindikator und angrenzenden Bodenbelag wichtig (hell-dunkel oder dunkel-hell, DIN 32975). Gleiches gilt für die Bordsteinkante und das Umgebungsmaterial als Trennlinie zwischen Geh- und Fahrweg.

3. Frankfurter Standardlösung zum Einsatz von Bodenindikatoren

3.1 Querungsstellen

Alle Querungsstellen sollen nach der Leitfadenvariante einer sog. **Doppelquerung** gestaltet sein (getrennte Führung). Ist dies baulich nicht umsetzbar muss nach der bisherigen Standardbauweise (Erhalt einer Bordsteinkante von 3 cm im gesamten Überquerungsbereich) verfahren werden.

Die Doppelquerung beinhaltet eine Teilung des Überquerungsbereiches in einen Bereich mit auf Nullniveau abgesenktem Bordstein für Rollstuhlnutzer, Kinderwagen etc. und einen Bereich mit einer für blinde und sehbehinderte Menschen gut fühlbaren Bordsteinkante (Bordhöhe 6 cm, Rundung der Kante max. 15 mm Radius). Dabei befindet sich der Bereich für blinde und sehbehinderte Menschen auf der kreuzungsabgewandten Seite.

Der Nullniveaubereich wird mit einer 60 cm tiefen Rippenplatte davor versehen, bei der die Rippen parallel zur Fahrbahn verlaufen. Die Rippen sollen dem blinden und sehbehinderten Fußgänger den nicht sicheren Bereich anzeigen und haben in diesem Fall eine Warnfunktion.

Im Bereich der gut fühlbaren Bordsteinkante werden 60 cm tiefe Rippenplatten in Gehrichtung verlegt, die die Überquerungs-Gehrichtung anzeigen. Ist die Querung

nicht rechtwinklig zum Bord vorzunehmen, muss bei der Verlegung besonders darauf geachtet werden, dass die Rippen genau in Gehrichtung zeigen.
Es sind Übergangsteine im Bordsteinbereich zu verwenden, die die unterschiedlichen Bordsteinhöhen allmählich ausgleichen.

Ein Auffindestreifen quer über den gesamten Fußgängerbereich führt den blinden und sehbehinderten Fußgänger zum Bereich der gut fühlbaren Bordsteinkante. Dieser Streifen ist möglichst 90 cm breit. Es ist zur Unterscheidbarkeit zum Auffindestreifen an Haltestellen die Variante „Noppe-Rippe-Noppe“ anzustreben (30cm Noppen - 30cm Rippen in Gehrichtung zur Fahrbahn hin - 30cm Noppen).

Zur leichteren Überquerung für blinde und sehbehinderte Menschen, ist die Lage des Überquerungsbereiches im Kurvenbereich zu vermeiden. Die Bereiche für blinde und sehbehinderte Menschen auf beiden Straßenseiten müssen sich ohne Versatz genau gegenüber befinden.

3.1.1 Querungsstellen an Fußgängerüberwegen

Querungsstellen an Fußgängerüberwegen haben keine andere Ausstattung als einfache Querungsstellen und sind somit als **Doppelquerung** zu gestalten.

3.1.2 Überwege mit Lichtsignalanlage (LSA)

Überwege mit LSA unterscheiden sich durch die Lage des Auffindestreifens von einfachen Querungen. Der Auffindestreifen führt auf die Seite der gut tastbaren Kante direkt neben dem LSA-Mast zu, der in der Mitte der beiden Bereiche (Nullniveau, gut tastbare Kante) steht.

3.1.3 Querungsstellen mit Mittelinseln

Die Mittelinsel entspricht in den Querungsbereichen einer **Doppelquerung**. Die Inselköpfe sind erhöht und mit einer Kante gut fühlbar. Sind die Inseln sehr groß oder beinhalten Richtungswechsel, sind sie zusätzlich mit Leitstreifen zu versehen.

3.1.4 Ausnahmen (schmaler Bürgersteig, Querungsbereich kleiner als 4 m)

Ist eine bauliche Lösung als Doppelquerung nicht möglich, wird die „Drei-Zentimeter-Lösung“ gebaut, wie im Punkt 2.1 beschrieben.

Alle anderen Ausnahmen sollen individuell mit dem Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V. abgestimmt werden.

3.2. Haltestellen

Grundsätzlich ist auf das 2-Sinne-Prinzip im ÖPNV zu achten. Das heißt Informationen die optisch angeboten werden, sind auch akustisch oder taktil zu vermitteln.

3.2.1 Bus- und Straßenbahn-Haltestellen

Der **Auffindestreifen** besteht aus Noppen, ist 90 cm breit und verläuft über die gesamte Breite des Bürgersteigs. Er mündet in das Einstiegsfeld, das aus einem

90x120 cm breiten Rippenfeld besteht (Rippen parallel zur Fahrbahn = hier nicht die Straße überqueren).

Über die gesamte Länge der Haltestelle verläuft bis zum Einstiegsfeld parallel zum Busboard ein 30 cm breiter Rippenleitstreifen, der auch als **Sicherheitsstreifen** dient. Er soll mindestens 30 cm Abstand zum Busboard besitzen, so dass der Gesamtabstand zur Fahrbahn mindestens 60 cm beträgt.

Das **Haltestellenschild** steht genau angrenzend zum Einstiegsfeld auf der dem Sicherheitsstreifen abgewandten Seite.

Ein Signalgeber und ein Lautsprecher für die **akustische Wiedergabe** der Dynamischen Fahrgast-Informationen-Anzeige werden in der Wartehalle angebracht, auf den ein vom Sicherheitsstreifen abzweigender Rippenleitstreifen zuführt. Die Abzweigung wird durch ein Aufmerksamkeitsfeld (Noppen) kenntlich gemacht. Die Entfernung zwischen Einstiegsfeld und diesem Abzweigefeld muss so gering wie möglich sein.

Die an die Haltestellen **angrenzenden Überquerungsstellen** sollen bei Umbau, Erneuerung, Neubau einer Haltestelle unbedingt in das barrierefreie Konzept einbezogen und als Doppelquerungen gestaltet werden.

3.2.2 U-Bahn-/ S-Bahn-Stationen

An den Abgängen zu U- und S-Bahn verläuft ein 90 cm breiter **Auffindestreifen** über die gesamte Breite des Bürgersteigs bis zu den Lauf- und Fahrtreppen sowie den Aufzügen mit Rippenstruktur (Rippen parallel zur Fahrbahn).

In den B-Ebenen ist ein **Leitsystem** bis zu den Abgängen zu den C-Ebenen zu verlegen (30 cm breite Rippenstreifen leiten, 90x90 cm Noppenfelder zeigen Verzweigungen an).

Treppenstufen werden generell (zusätzlich zu den optischen Kontraststreifen auf allen Stufen) mit Noppen vor der ersten Treppenstufe (90 cm tief, über die gesamte Breite der Treppe bzw. Fahrtreppe) angezeigt. Die Kontraststreifen sind dauerhaft und kontrastreich anzubringen (mindestens $K=0,4$ vgl. DIN 32975).

An beiden Enden der ca. 90 cm hohen Treppenhandläufe sind **taktile Hinweisschilder** in Braille- und erhabener Profilschrift mit Angabe des Treppenziels und der -richtung anzubringen.

Auf den Bahnsteigen verläuft der **Sicherheitsstreifen** über die gesamte Länge des Bahnsteigs.

An einer Tür (möglichst 1. Tür) befindet sich ein **Einstiegsfeld** aus Rippen analog zur Bushaltestelle. Da das Auffinden des Einstiegsfeldes oft sehr mühsam ist (menscheneiche Bahnsteige, umherstehendes Gepäck, Ankommen im hinteren Bereich des Bahnsteigs), ist ein gut hörbares dezentes „Tock-Signal“ an allen Türöffnungstastern während der gesamten Türfreigabephase erforderlich. Aus Erfahrung ist ansonsten das Auffinden der Türen, wenn kein Öffnen durch andere Fahrgäste erfolgt, äußerst schwierig und hat in der Vergangenheit zu Unfällen geführt.

Aufmerksamkeitsfelder aus Noppen (90x90 cm) im Sicherheitsstreifen, zeigen **Abzweigungen** zu Treppen, Aufzügen, Info- und Notrufsäulen an. Die Leitfunktion zu den Abzweigezielen übernehmen dann wieder 30 cm breite Rippenplatten.

Zusätzlich zur **akustischen Wiedergabe** der **DFI-Anzeigen** auf Anforderung (mit Ansage der Zuglänge) wird eine **Einfahrtsansage** kurz vor Einfahrt der Züge gewünscht mit Angabe der Linie und Richtung. Außerdem müssen Besonderheiten im Zugverkehr, wie Störungen, Schienenersatzverkehr, Schließung von Ausgängen etc., angesagt werden. An oberirdischen Stationen ist die Lautstärke individuell einzustellen, um Beeinträchtigungen der Anwohner zu vermeiden. Die akustische Wiedergabe der DFI-Anzeige muss sich in der Nähe des Einstiegsfeldes befinden und durch eine Abzweigung vom Sicherheitsstreifen analog zur Bushaltestelle kenntlich gemacht werden.

Aufzüge sind mit einem Sprachmodul auszustatten, das die Fahrrichtungen der Züge auf dem jeweiligen Bahnsteig und die zu erreichenden Ausgänge/ Straßennamen vermittelt. Die Bedienelemente außen und innen sind kontrastreich und erhaben zu gestalten sowie mit taktiler Schrift (Braille- und erhabener Profilschrift) zu kennzeichnen.

Info- und Notrufsäulen sind so zu gestalten, dass sie auch von blinden und sehbehinderten Menschen aufgefunden und bedient werden können. Die Hinführung kann durch Bodenindikatoren oder einen Pilotton erfolgen. Die Tasten müssen erhaben und kontrastreich sein, Sensortasten sind zu vermeiden. Es ist eine taktile Beschriftung anzubringen.

3.3 Unterscheidbarkeit von Haltestellen und Querungsstellen

Auffindestreifen an Haltestellen sollen von Auffindestreifen an Querungsstellen unterscheidbar sein. Wir favorisieren dazu die Variante, einen Rippenstreifen zwischen zwei Noppenstreifen an Querungsstellen zu verlegen im Gegensatz zu Haltestellen, bei denen nur Noppen verwendet werden. Eine andere Variante der Unterscheidbarkeit ist gegeben, indem Querungsstellen durch Auffindestreifen aus Noppen und Haltestellen durch Auffindestreifen aus Rippen (parallel zur Gehwegrichtung) angezeigt werden.

3.4 Plätze/ Fußgängerzonen/ Radwege

3.4.1 Plätze

Plätze sind für blinde und sehbehinderte Fußgänger schwer zu bewältigen, da es großflächig keine taktilen Anhaltspunkte gibt, um die Richtung zu halten. Deshalb ist ein kontrastreiches und taktiler **Leitsystem** für die Hauptgehrichtungen anzustreben. Dabei sind stark frequentierte und allgemein wichtige Ziele auf Plätzen, z.B. U-Bahnzugänge, Querungsstellen, Aufzüge, Toiletten zu berücksichtigen.

Das Leitsystem muss individuell an jeden Platz angepasst werden. Natürliche Leitlinien (Grünflächenkanten, Abwasserrinnen etc.) können dabei in das Leitsystem einbezogen werden.

Werden herkömmliche Bodenindikatoren für blinde und sehbehinderte Personen benutzt, sind Noppen und Rippenplatten in ihrer jeweiligen Funktion zu kombinieren (30 cm breite Rippenplatten leiten, 90x90 cm Noppenplatten für Richtungswechsel).

Der Einstieg in das Leitsystem erfolgt durch Auffindestreifen und/ oder direkt an Querungsstellen.

3.4.2 Fußgängerzonen

In Fußgängerzonen finden blinde und sehbehinderte Menschen oft ähnliche Verhältnisse vor, wie auf Plätzen (ein breiter unstrukturierter Bereich ohne taktile oder optische Leitsysteme). Bei Fußgängerzonen kommen häufig, z.B. durch Warenstände im Außenbereich oder Sitzgelegenheiten, im Gehbereich befindliche Hindernisse hinzu. Deshalb sind taktile und kontrastreiche Hilfen in Form eines **Leitsystems** erforderlich.

Dies kann in Form von Leitlinien mit herkömmlichen Bodenindikatoren (Noppen-/ Rippenplatten) oder durch „kreative“ Leitelemente mit gut tastbaren Materialunterschieden zum Begleitmaterial in möglichst hindernisfreien Bereichen (aber in Gebäudenähe) gestaltet werden. Lücken im Leitsystem und das Zustellen durch Warenträger, Sitzgelegenheiten etc. sind zu vermeiden. Abzweigungen in Nebenstraßen sind anzuzeigen.

Bei Warenständen etc. ist darauf zu achten, dass sie mit dem Blindenlangstock nicht unterpendelbar sind (keine Verschmälerung bis zum Boden).

Der Einstieg in das Leitsystem wird mit einem Auffindestreifen erleichtert und/ oder erfolgt an Querungsstellen.

3.4.3 Radwege und niveaugleiche Verkehrsflächen

Für blinde und sehbehinderte Menschen sind Radfahrer in den meisten Fällen akustisch nicht wahrnehmbar. Ist keine optisch und taktil wahrnehmbare Trennlinie vorhanden, laufen blinde und sehbehinderte Fußgänger häufig unbewusst auf dem Radweg. Dies ist gefährlich und nur durch einen **Niveauunterschied** oder durch einen **optisch und taktil erkennbaren Trennstreifen** zu vermeiden.

Der Trennstreifen muss mindestens 30 cm breit und kann, z.B. durch Kleinpflaster, Profilsteine oder Grünstreifen, gestaltet sein. Die Erkennbarkeit kann durch Aufwölbung oder Muldenstruktur verbessert werden. Die Trennstreifen sollen mit dem Blindenlangstock und mit den Füßen gut wahrnehmbar sein und einen starken taktilen und optischen Kontrast zum Umgebungsmaterial aufweisen. Ein Materialwechsel bei Fuß- und Radweg ersetzt nicht den notwendigen Niveauunterschied oder Trennstreifen.

Die taktilen Trennstreifen sind auch bei Fußgängerbereichen, die niveaugleich an Busspuren, Gleiskörpern oder andere Fahrstreifen angrenzen, einzusetzen. Dabei muss der Abstand zu den Fahrspuren mindestens 60 cm betragen. Der niveaugleiche Verlauf von Fußgängerbereichen und Fahrspuren ist aber aus Sicherheitsgründen möglichst zu vermeiden.

4. Blindengerechte Zusatzeinrichtungen an Lichtsignalanlagen (LSA)

Blindenteknische Zusatzeinrichtungen an LSA müssen folgende Elemente aufweisen:

- a) Der Orientierungston (Klopftton) zeigt dem Betroffenen an, dass er es mit einem LSA-Mast zu tun hat und an diesem Pfosten die Anforderungstasten bedienen muss. Er dient dem Auffinden des LSA-Mastes und sollte aus 5 m Entfernung hörbar sein.
- b) Das taktile Freigabesignal (Vibration) zeigt dem Betroffenen unverwechselbar an, dass die Grünphase für Fußgänger begonnen hat.
- c) Das akustische Freigabesignal (sog. Piepstön) gibt dem Betroffenen, wenn er sich auf der Fahrbahn befindet, den Hinweis, wo genau er auf der anderen Straßenseite ankommen muss (akustischer Leuchtturm).
- d) Der tastbare Pfeil mit Zusatzsymbolen (für Verkehrsinsel, Schienen, etc.) zeigt die Gehrchtung an und gibt Zusatzinformationen zur Beschaffenheit der Überquerungsstelle.

Hierbei ist es ausreichend, wenn die Funktion c) nur auf Anforderung, d. h., bei Bedarf funktioniert. Ist dies nicht der Fall müssen die Freigabesignale bei unterschiedlichen, nahe beieinander liegenden Querungen unterscheidbare Frequenzen aufweisen (z.B. auf Verkehrsinseln). Dies gilt auch für den Klopftton.

Die Funktionen a) und c) sollten sich bezogen auf die Lautstärke automatisch den Umweltgeräuschen anpassen.

Die Zusatzeinrichtungen sind grundsätzlich an allen LSA erforderlich, müssen jedoch mit besonderer Priorität an Bedarfsschwerpunkten installiert werden (bei hohen akustischen Störgeräuschen, bei ansonsten unvertretbar großen Umwegen, bei bekannter häufiger Nutzung durch blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer etc.). Bei neu zu bauenden Querungsstellen mit LSA sollen die Zusatzeinrichtungen gleich mit vorgesehen werden, um ein aufwändiges und langwieriges Nachrüsten zu vermeiden.

Eine Nachtabschaltung der akustischen Anlagen wegen Lärmbelästigung der Anwohner ist vermeidbar, wenn das Freigabesignal nur auf Bedarf ausgelöst und der Pilotton (Klopftton) nachts ggf. leiser gestellt wird.

5. Baustellenabsicherungen, Hindernisse

Baustellen müssen aus Sicherheitsgründen immer mit bis auf den Boden reichenden (ansonsten mit dem Blindenlangstock unterpendelbar), lückenlosen und stabilen Abtrennungen abgesperrt werden. Die Absperrungen müssen auch optisch sehr gut erkennbar sein. Es dürfen keine Stolpersteine (z.B. Aufstellerhalterungen) hervorragen. Bei Baustellen in hochfrequentierten Bereichen, z.B. Umsteige-Knotenpunkten, sind Sonderlösungen zur Orientierung für Blinde und Sehbehinderte ggf. in Absprache mit dem BSBH e.V. zu realisieren.

Hindernisse im Gehbereich, z.B. Telefonzellen, Briefkästen sowie Haltestellenschilder und Infotafeln mit hervorstehenden, unterpendelbaren Kanten, sind wegen der Verletzungsgefahr unbedingt zu vermeiden.

Wenn eine Unterbauung überstehender Teile nicht möglich ist, kann das Hindernis durch einen Sockel, der mit dem Blindenlangstock ertastbar ist, gesichert werden.

Bei Hindernissen auf dem Gehweg muss ein Fußgängerbereich von 1,50 m erhalten bleiben (StVO).

Glasscheiben quer im Gehbereich sind, soweit sie nicht vermeidbar sind, mit kontrastreichen Aufklebern für sehbehinderte Menschen kenntlich zu machen.

Impressum:

Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V. (BSBH)
Bezirksgruppe Frankfurt am Main
Fachgruppe „Mobil in Frankfurt“
Eschersheimer Landstr. 80
60322 Frankfurt am Main
e-mail: frankfurt@bsbh.org
Web: www.bsbh.org

Redaktion und Mitarbeiter der Arbeitsgruppe:

Brigitte Buchsein
Anneliese Hahn
Rainer Hahn
Günter Hohenstein
Gert Schulz
Heiko Mundo
Chantal Le Nestour
Kurt Steffenhagen
Margit Thomas
Mirvat Kortam
Silke Scharf
Susanne Säum