

Durchdachte Lebensräume

Auf den 1. Nordhessischen Verkehrstagen 2008 diskutierten Fahrgäste und Fachleute über die Barrierefreiheit in Städten und im ÖPNV mit Bahnen und Bussen.

TEXT UND FOTOS: ACHIM UHLENHUT

Im Jahr 2008 blickte die im nordhessischen Borken ansässige Firma Profilbeton auf ihr zehnjähriges Bestehen zurück (siehe **Regionalverkehr** 10-2008). Aus diesem Anlass wurde zwar auch gefeiert, im Mittelpunkt aber stand eine Fachtagung: die »1. Nordhessischen Verkehrstage«. Bei dieser Tagung ging es weniger um Stadtverkehr, mehr um Städtebau. Genauer um menschengerechten, nachhaltig nutzbaren Städtebau, was – wie Negativbeispiele aus dem Erfahrungsschatz einzelner Referenten zeigten – gar nicht so selbstverständlich ist. Profilbeton selbst liefert mit seinen Produkten einen Beitrag dazu, hat insbesondere die Nutzerfreundlichkeit für in ihrer persönlichen Mobilität eingeschränkte Personen im Auge. Bemerkenswerterweise und der Logik gelebter Nutzernähe folgend, hatte das Team um die Profilbeton-Geschäftsführer Wolfgang und Carsten Hasch sowie Verkaufsleiter Lars Schaubhut nicht nur Vertreter guter Kunden – Verkehrsbetriebe und Kommunen – sowie Städtebauexperten zur Teilnahme eingeladen, sondern auch ganz unmittelbar und tagtäglich Betroffene: Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte und Blinde.

So rückten die Nutzer und Nutznießer abgesenkter Bordsteine, genoppter Platten und spezieller Haltestellenborde in den Mittelpunkt der Vorträge und Diskussionen – und damit des ganzen Firmengeburtstags. Entsprechend fachkundig waren die Diskussionen, entsprechend zielgenau die Nachfragen, entsprechend tiefgehend manch anschließendes Gespräch. Faktentausch statt Smalltalk. Nur eines fehlte völlig – Meinungsverschiedenheiten, denn allen Teilnehmern ist klar: Es wird teilweise schon viel getan, aber es ist noch ungleich mehr zu tun, bis sich Körperbehinderte im Rollstuhl und Mütter mit Kinderwagen, Blinde und Hörbehinderte eigenständig und sicher bewegen können. Gut gemeint ist auch hier oft noch lange nicht wirklich gut gemacht. Manche Forderungen für bestimmte Nutzerkreise schließen einander sogar aus. Die Suche nach Möglichkeiten, sie dennoch vereinbar zu machen, gab dieser etwas anderen Geburtstagsfeier letztlich eine weit über Profilbeton und seine öffentlichen Kunden hinausreichende Bedeutung. Seniorchef Wolfgang Hasch hat daher eine nächste Tagung bereits in Aussicht gestellt.

Barrierefreiheit gehört zur Baukultur

»Barrierefreie Mobilität in der alternden Gesellschaft« – unter diesem Titel eröffnete Prof. Dr.-Ing. Hartmut H. Topp, seit 40 Jahren an verschiedenen internationalen Hochschulen in Sachen Urban Design und Verkehr tätig, die Diskussion. Sein Credo, kurz gefasst: »Barrierefrei nutzt allen.« Eine barrierefreie Umgebung ist nicht nur Mobilitäts erleichterung für viele Personengruppen und sogar Mobilitätsvoraussetzung für eingeschränkt mobile Menschen, sondern auch ganz einfach »Mobilitätskomfort für alle Menschen«. Mobilität sei Freude, fördere Eigenständigkeit. Die klassische Barrierefreiheit müsse daher unbedingt zum »Design für alle« weiterentwickelt werden. Wer das verinnerlicht, plant anders und sieht den Stadtraum mit ganz anderen Augen.

Topp konnte mit fundierten Zahlen aufwarten, zum Teil vom Karlsruher imove Institut für Mobilität & Verkehr ermittelt. Wenig überrascht, dass ältere Menschen einen wachsenden Teil der Gesellschaft bilden – dass damit aber auch der Prozentsatz zu Fuß zurückgelegter Wege deutlich zunimmt, ist nicht von vornherein klar. Sitzgelegenheiten sind wichtig, Toiletten auch, was Verkehrsunternehmen als Chance für ihre eigenen Anlagen begreifen könnten. Die Realität freilich sieht anders aus. Dass andererseits sogar eigentlich barrierefrei ausgebaute Innenstädte mit Werbeständern und anderer »Möblierung« bis nahe an die Unbenutzbarkeit blockiert werden, wissen gerade Mobilitätsbehinderte nur zu gut. Dabei gibt es gute Konzepte, Planungshinweise und Beispiele in großer Zahl, unter anderem in Internet (zum Beispiel www.mobil-und-barrierefrei.de). Von sorgfältiger Planung, detaillierter Gestaltung und gelegentlicher Kontrolle profitieren dabei ganz offensichtlich alle Nutzer. Höhengleiche Zugänge zum Nahverkehr sind solch eine Errungenschaft, die nebenbei anerkanntermaßen zu kürzeren Haltezeiten führt. »Die tägliche Ohnmacht«, sie wartet aber noch allzu oft in Form von Einstiegsstufen, nicht gekennzeichneten Treppen, verkehrt herum verlegten Blindenleitstreifen, mangelndem Kontrast der Bodenbeläge oder falsch verstandener Designverspieltheit. Selbst in Freitreppen an Baudenkmalen lassen sich andererseits korrekt ausgebildete Rollstuhlrampen integrieren, und die Hal-

Linke Seite: Genaue Verlegepläne gehören für Profilbeton zum Angebot für die kommunalen Kunden, wie Carsten Hasch anhand einer Kreuzung mit Straßenbahnwendeschleife zeigt. Das Unternehmen hält zahlreiche Bauelemente für die barrierefreie Stadt bereit – nicht nur aus Beton.



Im Werk war der Weg von der Theorie zur Praxis nur kurz.

testelle davor wird mit dem Kasseler Sonderbord ganz unauffällig ebenfalls barrierefrei. So ist es zu verstehen, wenn Professor Topp fordert: »Vorrang für Design für alle. Barrierefreiheit gehört zur Baukultur.« Allerdings: »Bislang wurden Verkehrsräume an den Belangen junger, dynamischer Menschen orientiert, das bedeutet jetzt hohe Nachrüstkosten.« Tröstlich ist immerhin, dass die Kosten des »Designs für alle« dagegen beim Neubau kaum ins Gewicht fallen.

Konflikte überall, Lösungen aber auch

Barrierefreiheit ist eine Philosophie, für Silke Schwarz-Emmrich sogar noch etwas mehr: »Freiheit und Lebensqualität«. Dass die studierte Freiraumplanerin dies so betont, zeigt nur, dass noch viel zu tun ist. Sie selbst ist seit einem Unfall auf Hilfsmittel angewiesen, sagt »meine neue Sicht auf die Welt aus nur noch 1,33 statt vorher 1,83 Metern Höhe sowie die Räder unter mir veränderten meine Denkweise als Mensch und Planerin nachhaltig«. Ebenso wichtig wie die Mobilitätskette sei eine Kommunikationskette. Das spiegelt sich im Planungsprinzip »Orientierung – Mobilität – Kommunikation«. Wer barrierefrei planen und bauen wolle, müsse zunächst einmal die Bewegungsabläufe der Menschen beachten – auch von Rollstuhlfahrern, Menschen mit Gehhilfen, Blinden – und zur Orientierung stets den Dreiklang von Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit im Blick behalten. Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes müssten Lebensräume und Gegenstände so durchdacht und gestaltet werden, dass eine möglichst eigenständige Nutzung ermöglicht wird. Das klingt nach Selbstverständlichkeit, ist es aber bei weitem nicht, wie Emmrich aus der eigenen Erfahrung als Planerin, Beraterin und zugleich Rollstuhlfahrerin mit vielen Beispielen belegen kann. Planungs- und Baunormen helfen nicht immer weiter: Sie geben nur Mindestanforderungen vor. Es sei nicht verboten, besser als die Norm zu sein.

Verkehrsmittel sind jedoch nur einer von mehreren relevanten Bereichen des täglichen und des öffentlichen Lebens. Und es gibt Nutzer- oder Zielkonflikte. Einige davon ließen sich bei der

Tagung auch gleich am Objekt erproben und diskutieren. Geradezu ein Klassiker ist der Widerstreit in Sachen Übergang vom Fußweg zur Straße. Viele Mobilitätsbehinderte wollen gar keine Stufe, Blinde aber benötigen zur Orientierung zumindest eine erfühlbare Kante an der Grenze zwischen »sicher« und »gefährlich«. Da Profilbeton auf dem Werksgelände nicht nur eine mustergültig ausgestattete Haltestelle für Übungszwecke aufgebaut, sondern auch unterschiedliche Platten und Überwegsmodule verlegt hat, ließ sich dieser kleine, aber wesentliche Unterschied gleich vor Ort erfahren und ertasten. Inzwischen ist eine kombinierte Bauweise zu haben (Kasseler Querungsbord), die den Anforderungen einer noch größeren Nutzerschar gerecht wird. Die Bauherren müssen nur dran denken – und einen entsprechenden Auftrag erwägen. Arbeit haben sie damit kaum: Carsten Hasch weist in seinem Büro auf großformatige Pläne, mit denen Profilbeton aufzeigt, wo an einer Kreuzung, einem Omnibusbahnhof oder auch einer ganz normalen Haltestelle sinnvollerweise welches Element einzubauen ist.

Lieber gleich richtig bauen

Dass Bushaltestelle nicht gleich Bushaltestelle ist, manifestiert sich nicht nur an der Form der Bordsteinkante. »Busverkehrsflächen sind oft die höchstbelasteten Verkehrsflächen«, stellte der freischaffende Landschaftsarchitekt und wissenschaftliche Berater Dr. Sönke Borgwardt über seinen Beitrag. Es gebe zwar entsprechende Merkblätter, »aber wer sich dran hält, macht Fehler«. Als Gutachter nach baulichen Schäden an Bushaltestellen und Busspuren weiß er, dass die beliebte Pflasterung ab einer bestimmten Belastung (Taktfolge, Fahrzeuggewichte, Spur- und Kurvenfahrt, Brems- und Beschleunigungsvorgänge) einfach nicht mehr zulässig sein sollte. Entgegen landläufiger Meinung sind eine sorgfältige Fugenausbildung wichtig und Pflastersteine sogar eher nachtragend, wenn sie falsch behandelt werden: »Kaputte Busspuren können Veruntreuung von Steuergeldern sein.« Dann lieber vorher genau abwägen, eigene Standards hinterfragen und das langfristig eingesparte Geld in eine sinnvolle Haltestellenausstattung investieren. Borgwardts Ausführungsvorschläge jedenfalls beinhalten auch den Kasseler Sonderbord, der offenbar vor knapp 19 Jahren so erdacht wurde, dass er bis heute allen Anforderungen gerecht wird und inzwischen Grundlage eines breiten Programms ist.

Auch wenn der nutzer- und reifenfreundlich ausgeformte Kasseler Sonderbord stets irgendwie Teil einiger Betrachtungen war und wiederholt als gutes Beispiel diente, so war die Tagung doch keineswegs eine Werbeveranstaltung. Die detailliert und kenntnisreich vorgebrachten Diskussionsbeiträge der Referenten und auch vieler Teilnehmer hätten eher ein noch größeres Forum verdient. Dieselbe Veranstaltung könnte als Roadshow im besten Sinne durch die Lande touren und würde doch trotz oft so nahe liegender Erkenntnisse immer wieder auf erstaunte Mienen treffen. Motivierte Nutzer als gefragte, kenntnisreiche Berater, denen Fachleute höchst aufmerksam zuhören, Diskussionen, die zu konkreten Vorschlägen führen, Gäste, die sich engagiert einbringen – was für eine Geburtstagsfeier! |

Messen

