

Mobilität ohne Barrieren

Reihe: Der bewegte Mensch – Unterwegs in der Zukunft (10/12)

Autorin: Vera Kuenzer

Redaktion: Detlef Clas

Regie: Günter Maurer

Sendung: Samstag, 27. September 2014, 8.30 Uhr, SWR2 Wissen

Erstsendedatum: 06.07.2013

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Mitschnitte auf CD von allen Sendungen der Redaktion SWR2 Wissen/Aula (Montag bis Sonntag 8.30 bis 9.00 Uhr) sind beim SWR Mitschnittdienst in Baden-Baden für 12,50 € erhältlich.

Bestellmöglichkeiten: 0722 1/929-26030

SWR 2 Wissen können Sie ab sofort auch als Live-Stream hören im SWR 2

Webradio unter www.swr2.de oder als Podcast nachhören:

<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/wissen.xml>

Manuskripte für E-Book-Reader

E-Books, digitale Bücher, sind derzeit voll im Trend. Ab sofort gibt es auch die Manuskripte von SWR2 Wissen als E-Books für mobile Endgeräte im so genannten EPUB-Format. Sie benötigen ein geeignetes Endgerät und eine entsprechende "App" oder Software zum Lesen der Dokumente. Für das iPhone oder das iPad gibt es z.B. die kostenlose App "iBooks", für die Android-Plattform den in der Basisversion kostenlosen Moon-Reader. Für Webbrowser wie z.B. Firefox gibt es auch so genannte Addons oder Plugins zum Betrachten von E-Books.
<http://www1.swr.de/epub/swr2/wissen.xml>

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert.
Jetzt anmelden unter 0722 1/300 200 oder swr2.de

Dieses Manuskript enthält Textpassagen in [Klammern], die aus Zeitgründen in der ausgestrahlten Sendung gekürzt wurden.

MANUSKRIFT

Radio Akademie Intro: Der bewegte Mensch – Unterwegs in der Zukunft

Ansage:

Mobilität ohne Barrieren
Von Vera Kuenzer

Cut 1: Atmo Training

Sprecherin:

Zum Glück bin ich keine Trainerin für Volleyball! Nein, es sind Seminare und Workshops, die ich gebe und die ich seit einiger Zeit vor allem im Sitzen gebe, denn das Gehen und Stehen fällt mir schwer. Mobil bin ich trotzdem, denn ich fahre zu meinen Kunden: mit dem Zug, mit dem Auto, manchmal auch mit der Straßenbahn oder ich nehme das Flugzeug. Meine beiden Walkingstöcke wurden dabei zu guten Freunden und meine Geschäftsreisen zu wahren Abenteuern. Erst jetzt mit der Gehbehinderung sehe ich, ich bin nicht alleine.

Sprecher:

Zum Thema „Barrierefrei bauen und planen“ forscht in Berlin der Ingenieur Wulff-Holger Arndt. Er hat in Deutschland den Überblick.

Cut 2: Wulff-Holger Arndt

Ich unterscheide immer zwischen den Einschränkungen im engeren und im weiteren Sinn. Im engeren Sinn sind es die, die wir immer im Blick haben: Sehbehinderte, Gehbehinderte beispielsweise, Greifbehinderte, also alle körperlichen, aber auch teilweise geistigen Behinderungen. Es geht aber noch weiter: Im erweiterten Sinne wie gesagt sind es auch temporäre Behinderungen beispielsweise, es könnte ne Krankheit sein, es können einfach Behinderungen sein durch viele Gepäckstücke, die ich habe, oder ich bin halt unterwegs, wo ich mich nicht auskenne, spreche die Sprache nicht oder ähnliches. Und insoweit sind wir ab und zu zumindest oder zeitweise alle etwas behindert und mobilitätseingeschränkter.

Sprecherin:

Ich möchte herausfinden, inwiefern Verkehrsplaner, Architekten und Stadtplaner die Erfahrungen von Menschen mit Behinderung in ihre Arbeit einfließen lassen, um Barrieren noch besser zu erkennen und sie in ihrer Planung zu vermeiden.

Cut 3: Atmo Bushaltestelle, darüber

Sprecherin:

Ich habe mich mit Petra Wontorra zum Busfahren in Bremen getroffen. Sie selbst nutzt seit einigen Jahren einen Rollstuhl und engagiert sich in der Initiative „Selbstbestimmt Leben“ für eine Stadt ohne Barrieren. An einem kalten Wintertag stehen wir zusammen an der Haltestelle und beobachten, wie zwei ältere Frauen in den Bus steigen.

Cut 3: Atmo Bushaltestelle, kurz hoch und dann ausblenden

Cut 4: Petra Wontorra

Eben hat ja eine Frau versucht, mit einem kleinen Trolley in den Bus zu kommen, und die hatte richtig Schwierigkeiten bei dem großen Spalt zwischen Bus und Bordstein der Haltestelle. Und auch die Frau mit dem Rollator, die musste richtig Kraft aufwenden und musste diesen Spalt, also ich würde sagen, 40, 50 cm war der, überbrücken. Und ich denke mir, wenn jemand wirklich auf so einen Rollator angewiesen ist, dann kann man das nicht voraussetzen, dass man diese Kraft auch hat. Das bedeutet ja nur, dass die fitten Hilfsmittelnutzer überhaupt noch ne Chance haben, das zu machen. Und die Leute, die mehr eingeschränkt sind, na, die haben einfach keine Chance.

Sprecherin:

Daran muss sich etwas ändern, beschloss Petra Wontorra schon vor einigen Jahren. Sie ging in die Politik und hat heute im Fachausschuss Bau und Verkehr ein Wörtchen mitzureden, wenn in der Stadt neu gebaut wird. Für die beiden Frauen zum Beispiel wäre ein Nullniveau ohne Spalten zwischen Haltestelle und Bus ideal. Mit ihrem Verein hat sich Petra Wontorra auch dafür eingesetzt, dass Rollstuhlfahrer heute selbständig Bus und Bahn benutzen können.

Cut 5: Petra Wontorra

(Hebebühne piept) So, die Hebebühne kommt jetzt rausgefahren und der Bus ist jetzt ganz toll rangefahren, das wird funktionieren, ich werd jetzt mit dem Rollstuhl da drauffahren, die Hebebühne geht hoch (Piept) und ich bin drin im Bus.

Sprecherin:

Alle sehen gespannt zu, wie die geübte Rollstuhlfahrerin zum Stellplatz in der Mitte des Busses fährt und dort ihre Bremsen einrasten lässt. Währenddessen klappt die Fahrerin die Hebebühne wieder ein und los geht's. Nicht immer allerdings so reibungslos wie heute, erzählt Petra Wontorra. Denn wenn Eltern mit Kinderwagen, Reisende mit Gepäck und eine Rollstuhlfahrerin denselben Platz beanspruchen, dann ist die Diskussion darüber, wer draußen bleibt, oft ziemlich unangenehm.

Sprecher:

Ende der 80er-Jahre waren es die Behindertenverbände, die durchgesetzt haben, dass Hub-Lifte und Niederflurbahnen nicht nur in Bremen zum Standard wurden.

[Sprecherin:

Das erzählt mir Jens-Christian Meyer, Pressesprecher der Bremer Straßenbahn. Sein Büro liegt direkt neben dem Straßenbahndepot Mit Blick auf den Hof erklärt er mir, wie sein Unternehmen regelmäßig Menschen mit Behinderung einlädt und so beide voneinander lernen.

Cut 6: Jens-Christian Meyer

Beispielsweise für Nichtsehende in Zusammenarbeit mit der BERA, der Bremer Blinden- und Sehberatung, gibt es hier bei uns genau so ein Programm. Das ist eine witzige Kombination: Auf der einen Seite machen wir das beim ersten Teil meistens so, dass die Nichtsehenden das Fahrzeug ertasten, sich darin zunächst mal orientieren und sich dann auch merken, wo ist der Platz für Schwerbehinderte, wenn ich den nutzen möchte, wo sind Griffstangen usw. Und hinterher dürfen sie dann sogar selbst noch mal eine Hofrunde drehen, um ein Gefühl für dieses fahrende Fahrzeug zu bekommen. Kommt total gut an und spricht sich unwahrscheinlich gut rum ...]

Sprecher:

Damit blinde und sehbehinderte Menschen ihr Fahrzeug und den Eingang sicher finden können, brauchen sie an den Haltestellen und an den Fahrzeugen sogenannte Aufmerksamkeitsfelder. Gerillte Fußplatten können anzeigen, wo der Wartebereich ist und fühlbare Streifen an der Straßenbahn zeigen den Weg zu dem Eingang, an dem ein Fahrer mit aufpassen kann.

Sprecherin:

Menschen mit einer Behinderung wie ich können nicht gut gehen oder nicht gut sehen oder nicht gut hören. Was wir aber besonders gut können: uns schon jetzt sehr gut in die Situation alter Menschen hineinversetzen. Und von denen wird es in Deutschland künftig viel mehr geben. Damit sind die Interessenverbände behinderter Menschen schon heute Pioniere und Verkehrsunternehmen entwickeln daraus ein Geschäftsmodell.

Jens-Christian Meyer ist Pressesprecher der Bremer Straßenbahn. Sein Büro liegt direkt neben dem Straßenbahndepot und mit Blick auf den Hof erklärt er mir, wie sein Unternehmen profitieren kann.

Cut 7: Jens-Christian Meyer

Denn ein Verkehrsunternehmen in einer Großstadt so wie hier, hat Rushhours einmal morgens, einmal abends, und dazwischen ist relativ wenig los. So neun Uhr, wenn alle, die Arbeit haben, irgendwann in den Büros angekommen sind, dann wird es schon etwas leerer in den Fahrzeugen. Das ist genau die Zeit, wo aber ältere Menschen zum Arzt fahren oder zum Einkaufen fahren. Und genau die, davon könnten wir noch mehr gebrauchen. Und deswegen sind wir auch so sehr daran interessiert, uns genau in dieser Richtung weiterzuentwickeln und zu verstehen und zu lernen, wie die Ansprüche da aussehen.

Sprecherin:

Schön. Dann arbeitet die Zeit für uns. Denn wo der Markt lockt, stimmt am Ende auch das Angebot. Das ist gut, denn Menschen mit Behinderung reisen heute mit größerer Selbstverständlichkeit und Bequemlichkeit. Das war nicht immer so. Der Karlsruher Technikhistoriker Kurt Möser:

Cut 8: Kurt Möser

In Gesellschaften, in denen Transport eher Luxus war, mussten sich viele auf die Straße begeben, die Mobilitätsprobleme hatten. Also auf den Straßen des 17., 18. Jahrhunderts hatten Sie Kriegsveteranen zum Beispiel, fanden Sie Behinderte, Bettler. Die waren extrem mobil zu dieser Zeit, weil sie nicht sesshaft werden durften. Die Städte und Dörfer wollten sie oft nicht haben, deshalb mussten sie auf die Straße gehen. Und sie haben auch Darstellungen z.B. von Kutschen des 17., 18. Jahrhunderts, wo Bettler auf dem Dach mitfuhren oder von Kutschern mitleidigerweise zum Beispiel auf die Fracht gesetzt wurden oder ähnliches.

Sprecher:

Dann gab es Zeiten, in denen behinderten Menschen der Transport schlichtweg verweigert wurde. Auch die ersten Eisenbahnen des 19. Jahrhunderts hatten keinerlei Einstiegshilfen.

Cut 9: Kurt Möser

Aber jetzt haben wir im Zug einer liberaleren, toleranteren und auch verantwortlicheren Gesellschaft die Tendenz, dass wir eigentlich allen Mobilitätsfreiheit garantieren wollen, potenziell allen. Und das bedeutet natürlich Infrastruktur umbauen, das bedeutet auch ein anderes psychisches Setting, wer alles an der Mobilität der Gesellschaft teilhaben sollte oder durfte.

Sprecherin:

Dafür haben viele selbstbewusste Behinderte gesorgt. Sie klagten immer wieder ein, was ihnen verwehrt war.

Sprecher:

Im Mai 2002 ist das deutsche Behindertengleichstellungsgesetz in Kraft getreten. Es definiert Barrierefreiheit unter anderem für Verkehrsmittel. Sie sollen ...

Zitatorin:

... für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.

Sprecherin:

Praktisch bedeutet das, dass Verkehrsunternehmen bei ihren Planungen die Behindertenverbände einbeziehen und anhören müssen. Jens-Christian Meyer von der Bremer Straßenbahn zeigt mir, wie die Betroffenen von Anfang an Einfluss nehmen. Denn schließlich werden jetzt die Fahrzeuge für die nächsten 20, 30 Jahre angeschafft, und wenn darin etwas fehlt, bleibt das Problem lange erhalten.

Cut 10: Jens-Christian Meyer

... dann holen wir uns ein sogenanntes Vorserienfahrzeug von dem Hersteller und stellen das Ding hier auf den Hof. Und dann gehen wir gemeinsam mit der Interessensvertretung in das Fahrzeug, gucken uns das an, wie das ausgestaltet ist, und überlegen dann gemeinsam, ob das unseren gemeinsamen Ansprüchen an die Barrierefreiheit genügt oder ob wir darin was umbauen müssen.

Sprecher:

Wachsam müssen die Verbände dennoch bleiben, denn längst nicht alle Projekte werden genauso verwirklicht, wie es vereinbart war.

Cut 11: Atmo Bahnhofsgeräusche, darüber

Sprecherin:

Früher bin ich oft spontan losgefahren. Heute, mit meiner Gehbehinderung, muss ich mehr planen. Schon vor der Reise habe ich vieles organisiert: Die Fahrkarte ist ausgedruckt, der Mobilitätsservice der Bahn ist gebucht und wenn ich Glück habe, muss ich nicht lange auf einen Menschen warten, der mein Gepäck trägt und mich zum Zug begleitet. Doch schon eine Gleisverlegung kann bedeuten, dass ich auf dem Bahnsteig stehe und meinen Zug verpasse.

Sprecher:

Die Bahn hat in den letzten Jahren viel investiert, um dem Ziel der Barrierefreiheit in Zügen und Bahnhöfen näherzukommen: Neben Hilfen beim Ein-, Um- und Aussteigen hat sich vor allem das verbessert, was man dynamische Fahrgastinformation nennt: die Möglichkeit, sich vor und während der Reise sowohl visuell als auch akustisch zu

informieren. Ein tastbares Leitsystem am Boden soll Passagieren, die schlecht sehen oder blind sind, die Orientierung erleichtern und sie in Aufzügen akustisch informieren. Rollstuhlnutzer finden ihre Wagenstandsanzeiger auf niedrigen Monitoren. Broschüren in einfacher Sprache und großer Schrift geben einen guten Überblick über diesen Service. Im Kleingedruckten allerdings steht: Nicht alle genannten Angebote sind an jedem Bahnhof verfügbar.

Sprecherin:

Ich stehe am Bahnhof einer Kleinstadt mit meinem Koffer vor einer langen Treppe, weil es keinen Aufzug gibt. Und ich frage mich: Werden wir, wollen wir überhaupt ohne die ganz einfache menschliche Hilfsbereitschaft auskommen?

Ich treffe den Bremer Behindertenbeauftragten Joachim Steinbrück in seinem Büro. Der Mittvierziger ist als Jugendlicher erblindet, hat dann Jura studiert und war viele Jahre lang Richter am Sozialgericht. Von ihm möchte ich wissen, wie sich ein blinder Mensch an einem Bahnhof zurechtfindet.

Cut 12: Joachim Steinbrück

Wenn ich an einem Bahnhof Hannover zum Beispiel umsteigen muss, dann gibt es dort zwar ein Blindenleitsystem und die Geländer zu den Bahnsteigen haben auch Beschriftungen in Blindenschrift, sodass ich erkennen kann, da geht's jetzt zu Gleis 12 oder 11 Richtung Bremen, aber wenn da Tausende von Leuten sich durch diesen Bahnhof wälzen und ich die Richtung gar nicht mehr halten kann oder von meinem Blindenleitsystem vielleicht auch abgedrängt werde, dann ist es für mich manchmal stressfreier, deutlich stressfreier, wenn mir jemand hilft, von Gleis 1 meinetwegen zu Gleis 11 zu kommen.

Sprecher:

Viele Behinderte haben ein zwiespältiges Verhältnis zur Hilfe ihrer Mitmenschen. Und viele dieser Mitmenschen sind sich unsicher, wie sie richtig helfen können.

Dass Behinderte und Nichtbehinderte immer öfter zusammen zur Schule gehen, an der Universität studieren oder sich bei der Arbeit begegnen hat dazu geführt, dass man respektvoller miteinander umgeht und selbstverständlicher miteinander spricht.

Cut 13: Joachim Steinbrück

Die heutige Hilfsbereitschaft ist mir in vielen Fällen lieber, weil sie oft unaufdringlicher ist. Also ich werde gefragt: „Kann ich Ihnen helfen?“, und wenn ich Ja sage, dann bekomme ich auch die Hilfe, während es früher schon mal passierte, dass mich jemand kräftig einhakte und erst mal in irgendeine Richtung zog, weil er glaubte, ich wolle nun über die Straße meinetwegen. Und dann musste ich also erst mal heftig klarmachen, entweder ich brauche *diese* Hilfe nicht oder ich will in dieser Situation gar keine Hilfe.

Sprecher:

Die meisten Fahrgäste legen sehr viel Wert darauf, selbständig zu reisen. Mobile Alte würden sich nie als behindert einstufen und nehmen folglich auch wenig offizielle Hilfeleistungen in Anspruch.

[Cut 14: Gerlinde Schmidt

Jetzt ist das schon besser geworden mit den Anzeigen, aber ich finde das schwieriger, das mit dem Gepäck, dass man das ja diese hohen Stufen da nicht hochkriegt, geschweige denn kriegt man das Gepäck oben in die Fächer. Da ist ja schon ein kleiner

Rucksack eine Zumutung, allerhöchstens kann ich noch meine Jacke da oben in diese Fächer legen, aber mehr kann ich auch nicht da oben hin legen.]

Sprecherin:

Gerlinde Schmitt ist pensionierte Hebamme und mit ihren 70 Jahren noch viel unterwegs. Wie viele Senioren nutzt sie zu Hause den Computer. Wenn sie aber am Bahnhof vor dem Fahrkartenautomaten steht und alles schnell gehen soll, dann kann sie schon verzweifeln.

Cut 15: Gerlinde Schmitt

An den Automaten in den Bahnhöfen, da kauf ich keine! Die Sprache versteh ich dann oft auch nicht, was man da anticken soll. Und dann hab ich prompt irgendwas verkehrt getippt und dann steh ich wieder da: Wie geht's jetzt weiter? Und auf dem Bahnhof, wenn dann andere Leute hinter einem stehen, das geht ja überhaupt nicht.

Sprecher:

Die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs wird sich in Zukunft an eine Gesellschaft anpassen müssen, in der es immer mehr alte Menschen gibt und in der Wohlstand nicht nur in Konsum, sondern in Lebensqualität gemessen wird.

Cut 16: Atmo Durchsage am Bahnhof

Sprecherin:

Anfang des Jahres bin ich mit dem Zug in die Schweiz gefahren. Ich hatte eine bequeme Reise mit bester Aussicht aus dem Fenster. Auf dem Rückweg war ein Teilabschnitt bei Freiburg gesperrt, denn wegen eines Sturmes war ein Baum auf die Oberleitung gefallen. Ein Busersatzverkehr sollte die Strecke umfahren. In solchen Situationen werde ich immer nervös: Schaffe ich das? Wie weit sind die Wege? Werden sie auf mich warten?

Natürlich fand ich Hilfe und natürlich schaffte ich es haarscharf, trotzdem bin ich inzwischen zur Autofahrerin geworden.

Cut 17: Atmo Auto fährt los

Sprecher:

Noch immer nutzen die meisten Menschen, die nicht oder schlecht gehen können, das Auto. Denn dies steht vor der eigenen Haustür und bringt sie ohne umzusteigen direkt ans Ziel. Sie sparen damit lange Fußwege, vermeiden unangenehme Überraschungen und müssen kein Gepäck tragen.

Sprecherin:

Auch für viele Senioren ist es heute selbstverständlich im Auto unterwegs zu sein. Sie sind in einer Zeit groß geworden, in der das Auto für Freiheit schlechthin stand; und es ist genau diese Freiheit, die sie auch im Alter schätzen. Doch wie müssen Autos aussehen, in denen ältere Menschen möglichst lange und dennoch sicher fahren können?

Sprecher:

An der nordenglischen Universität Newcastle findet man eines der europaweit größten Forschungsvorhaben für Assistenzsysteme – die Testpersonen sind Senioren.

Cut 18: Atmo, englische Stimmen, Autosimulator an

Cut 19: Pamela Stephens

If I know where I'm going, I'm fine. And I drive. But if I find I don't know the roads, I'm very, very cautious.

Übersetzerin:

Wenn mir der Weg vertraut ist, habe ich kein Problem. Aber wenn ich die Straße nicht kenne, bin ich sehr, sehr vorsichtig.

Sprecherin:

Pamela Stephens sitzt in einem Autosimulator. Die pensionierte Richterin hat einen Messgürtel umgeschnallt, der Puls und Hautfeuchte überwacht – Anzeichen für Aufregung und Angst. Über ihre Brille hat Pamela Stephens einen Blickbewegungsmesser gestülpt. Damit erfassen die Forscher, wohin sie beim Fahren schaut – auf die Straße oder auf die Anzeige von Tacho und Navi. Und los geht's!

Cut 20: Atmo Stimmen, "here we go"

Sprecherin:

Pamela Stephens hat ihren Führerschein schon 40 Jahre lang. Heute steuert sie ein virtuelles Auto und Computerbildschirme weisen ihr den Weg. Hochkonzentriert und ziemlich langsam fährt sie über die Landstraße. Dann kommt eine Stadt. Der Verkehr nimmt zu, am Straßenrand fordern Werbetafeln, spielende Kinder und Verkehrsschilder Aufmerksamkeit.

Cut 21: Stimme vom Navi

Sprecher:

Reaktionsvermögen, Sehkraft und Beweglichkeit nehmen mit zunehmendem Alter ab. Der Geograph Chris Emmerson leitet die Testreihe und möchte herausfinden, welche Assistenzsysteme für Senioren sinnvoll sind: verschiedene optische und akustische Warnungen vor Tempolimits, Einparkhilfen, Warngeräte für den blinden Punkt im *Seitenpiegel*, Navis, die unübersichtliche Kreuzungen vermeiden oder eine Nachtsichtbrille für Fahrten bei Dunkelheit.

Cut 22: Chris Emmerson

Most of these technologies are available on the market. But now it's acceptance. If not only do all the drivers accept the technology, but it is useful to them? Because the last thing we're gonna do is provide technology which causes an underload, whereby it makes driving so easy that you can actually become complacent behind the wheel. But in the same breath we don't want to make something of too much overload where driving becomes so difficult and you got so many flashing lights and bells and whistles going off, that actually it causes you driving in an unsafe manner. So it is a very fine balance.

Übersetzer:

Die meisten dieser Technologien gibt es schon zu kaufen. Aber werden sie auch akzeptiert? Und wenn sie akzeptiert werden, sind sie auch sinnvoll? Das letzte, was wir machen wollen, ist ja Technik einzuführen, die den Fahrer hinter dem Steuer unterfordert, sodass er unaufmerksam wird. Gleichzeitig wollen wir Überforderung

vermeiden, also Technik, die den Fahrer mit zu vielen blinkenden Lichtern, Alarm- und Warnmeldungen verunsichert. Es ist eine Gratwanderung.

Sprecher:

Tatsächlich warnt der Verkehrsclub Deutschland davor, dass zu viel technische Assistenz im Auto ältere Fahrer oft irritiert. Am Ende ignorieren sie dann ein Piepsen, das sie nicht verstehen und sind damit mehr gefährdet, als wenn sie ihre eigenen Defizite realistisch einschätzen und z.B. auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Sprecherin:

Verkehrsmittel nehmen wir in Anspruch, um längere Strecken zurückzulegen. Wie sieht es aber mit den Wegen aus, auf denen wir uns zu Fuß bewegen?

Joachim Steinbrück ist als blinder Mensch Experte für den öffentlichen Raum, denn wenn er mit seinem Stock durch die Stadt geht, muss er sehr aufmerksam sein.

Mich interessiert, wie er jeden Morgen von seiner Bremer Wohnung in die Innenstadt zur Arbeit kommt.

Cut 23: Atmo belebte Straße mit Autos, Fußgängern, Straßenbahn

Cut 24: Joachim Steinbrück

Mein Arbeitsweg ist zunächst mal relativ einfach, weil ich mit der Straßenbahn fahre.

Um die Straßenbahnhaltestelle zu erreichen, muss ich keine Straße überqueren, allerdings hab ich immer das Problem, dass ich über einen kleinen Platz muss, der Vormittags immer für die Geschäfte, die es dort gibt, für die Zulieferer benutzt wird und ich hab immer wechselnde Hindernisse als blinder Mensch. Heute Morgen zum Beispiel war mein normaler Weg mit Bierkisten, die grade angeliefert wurden, versperrt. Ich musste mich dann vorbeiführen lassen, da kam grade die Straßenbahn. Als ich hören wollte, ob sich die Tür öffnet, machte ein LKW seinen Motor an und meine akustische Ebene war völlig weg, das heißt Lärm ist da für mich eine Barriere.

Sprecher:

Eine ADAC-Stichprobe belegt, dass in vielen deutschen Stadtzentren längst noch keine uneingeschränkte und sichere Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet ist. Wulf-Holger Arndt kennt als Stadtplaner auch die eigene beschränkte Vorstellungskraft.

Cut 25: Wulff-Holger Arndt

Allgemein denkt man immer nur an die Rollstuhlfahrer, das machen nicht nur Ottonormalverbraucher, sondern oft auch Planer. Und das ist immer der eine Punkt des Problems (...), dass ein Planer die Breite der möglichen Barrieren und damit auch der Betroffenen meistens nicht adäquat abgebildet ist.

Sprecherin:

Richtig gefährlich wird es für blinde Menschen an Kreuzungen mit viel Verkehr.

Cut 26: Atmo Ampel mit Auffindton

Cut 27: Joachim Steinbrück

Dort ist es meines Erachtens wichtig, dass es gute Lichtsignalanlagen gibt, die eben blindengerecht ausgestattet sind, also ein Vibrator, der vibriert, wenn grün ist. Einen sogenannten Auffindton, also wenn die Ampeln so ein klackendes Geräusch von sich

geben, dann ist das ja der Auffindton, der uns in die Lage versetzen soll, die Ampel überhaupt zu finden.

Sprecherin:

Manchmal frage ich mich, was Architekten sich dabei denken, wenn sie Rampen nur am Hintereingang von Gebäuden anbringen. Die Nutzer jedenfalls fühlen sich wie Menschen zweiter Klasse. An anderen Tagen fluche ich über die schweren Türen, die heute jedes neue Gebäude auszeichnen. Inzwischen weiß ich, die Türen garantieren die Energieeffizienz der Häuser, aber viele Menschen können sie nur noch schwer öffnen. Beide Interessen zu vereinbaren, das wäre eine Aufgabe für schlaue Baumeister.

Cut 28: Joachim Steinbrück

Ich glaube, dass sich auch die Ästhetik von Stadtplanern und Architekten und auch von Denkmalpflegern verändern muss, dass es also selbstverständlich ist, dass zu einem denkmalgeschützten Gebäude auch eine Rampe gehört genauso wie der Brandschutz oder das Treppengeländer. Selbst wenn vielleicht in der mittelalterlichen Burg noch kein Geländer vorgesehen war. Schließlich stört sich auch keiner an elektrischer Beleuchtung in mittelalterlichen Gebäuden, obwohl es das damals ja auch nicht gab.

Sprecher:

In der Ausbildung von Architekten und Städteplanern hilft dann nur der Perspektivwechsel. Wulff-Holger Arndt praktiziert ihn in Berlin mit seinen Studierenden.

Cut 29: Wulff-Holger Arndt

Wir machen das mit den Studenten, dass die bestimmte Funktionen bewusst einschränken und sich dann im Verkehr bewegen. Also die ziehen z.B. einen Anzug an, der die Beweglichkeit stark einschränkt oder fahren mit dem Rollstuhl mal rum oder setzen eine Brille auf, die das Blickfeld einschränkt. Dann sehn sie praktisch aus der Perspektive des Nutzers, wie Verkehr dort wahrgenommen wird und wie die sich bewegen müssen, welche Einschränkungen sie haben. Wenn man so ein Bewusstsein mal selber erfährt halt, dann, denke ich, ist es die beste Voraussetzung für barrierefreie Planung.

Sprecherin:

In der Zwischenzeit helfen sich die Betroffenen selbst. Sie gründen interaktive Seiten wie wheelmap oder myhandycap. Dort werden öffentliche Orte wie Restaurants oder Bürgerämter nach ihrer Barrierefreiheit bewertet. So können sich etwa Rollstuhlfahrerinnen schon vor dem Kinobesuch informieren, ob sie überhaupt ins Kino hineinkommen.

Sprecher:

Die Stadtplanung für die Zukunft denkt aber schon weiter.

Cut 30: Wulff-Holger Arndt

Den Bahnhof barrierefrei zu gestalten ist schön, wenn die Menschen aber nicht reinkommen, nicht hinkommen, dann nützt der beste barrierefreie Bahnhof natürlich nichts.

Sprecher:

Die wahre Herausforderung für Reisende und Verkehrsbetriebe sind heute die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln, öffentlichen Plätzen und Gebäuden. Im Fachjargon: die ganze Reisekette. Matthias Zimmermann steht für die Bremer Straßenbahn als Planer mittendrin.

Cut 31: Matthias Zimmermann

Wenn man die Reisekette insgesamt betrachtet, gibt's da noch Riesenlücken. Wo jeder isoliert was macht, aber es nicht zusammenpasst. Der Hauptbahnhof ist ein typisches Beispiel. Wir haben da jetzt zwei isolierte Systeme. Wir haben das Blindenleitsystem auf unserer eigenen Anlage, es gab ein Leitsystem im Bahnhof selber. Wir mussten am Bahnhofsvorplatz das dort nicht vorhandene Blindenleitsystem neu erstellen, der Bahnhof musste seine Sachen anpassen, wir mussten etwas anpassen, sodass diese Systeme jetzt dem Sehbehinderten ein wenig helfen, dass er praktisch ne durchgängige Führung hat. Aber es war, das muss man auch sagen, kein leichtes Unterfangen, das war ganz schön schwierig.

Sprecher:

Nahtlose Reise- oder Mobilitätsketten sind deswegen das Thema der Zukunft. Verkehrsexperte Wulf-Holger Arndt meint, hier könnten wir viel von Japan lernen, denn dort gibt es schon deutlich mehr alte Menschen als bei uns.

Cut 32: Wulff-Holger Arndt

Dort gibt es ein Erreichbarkeits- oder Zugänglichkeitsgesetz, das vorschreibt, dass bestimmte wichtige Punkte in der Stadt wie der Bahnhof beispielsweise, aber auch öffentliche Gebäude, erreichbar sind direkt vom Wohngebiet. Da geht es nicht nur um einzelne Elemente der Kette, sondern wirklich um die gesamte Kette. Und das müssen die nachweisen bei Neubaugebieten beispielsweise, dass die Zugänglichkeit gewährleistet ist.

Sprecher:

Tatsächlich fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung derzeit bundesweit 14 Verbundprojekte, die innovative Mobilitätslösungen entwickeln. Diese Forschungsprojekte haben vor allem die große Zahl älterer Menschen im Blick.

Sprecherin:

Schon heute werden die Menschen im Schnitt 30 Jahre älter als zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Im Jahr 2060 wird bereits jeder Dritte mindestens 65 Lebensjahre erreicht haben und es werden doppelt so viele 70-Jährige leben wie Kinder geboren werden. Wir werden Dank hohen Lebensstandards und medizinischen Fortschritts aktiv und vor allem selbständig leben wollen. Der Schlüssel zu einem solchen Leben heißt Mobilität und Austausch mit anderen Menschen: zur Ärztin mit der Straßenbahn, zu den Enkeln nach Konstanz im Zug und zu einer Ausstellung auf dem Land werden wir mit dem Auto fahren.

Sprecher:

Mithilfe neuer Technologien sollen vor allem aktuelle Informationen die Mobilität von Senioren erleichtern: mit einer Applikation auf dem Smartphone könnten sie dann auch erfahren, wo der kürzeste Weg zum Bahnsteig verläuft, wo ein Fahrstuhl zu finden ist und ob er auch funktioniert und ob ein Zug Verspätung hat.

Sprecherin:

Für blinde Menschen wie Joachim Steinbrück gehört die elektronische Unterstützung zum Alltag. Sein Navigationsgerät ist schon heute ein Beispiel dafür, wie Assistenzsysteme in Zukunft funktionieren. Im praktischen Einsatz zeigt sich aber auch, welche Grenzen sie haben.

Cut 33: Atmo Naviansage für Blinde

Cut 34: Joachim Steinbrück

Und was generell ein Problem ist, ist natürlich selbständige Orientierung. Wenn man sich nicht so gut auskennt, d.h. wenn ich einen Weg nicht richtig gelernt, einstudiert habe, dann ist es manchmal schwierig, einfach in einem Stadtteil zu sagen, ich geh jetzt zur Lübecker Straße, wenn ich nicht mal weiß, ist das jetzt die vierte oder fünfte Straße, die von der Hauptstraße abgeht. Sodass ich da im Grunde genommen entweder Hilfe brauch durch Passanten, die ich frage, oder eben ein Navigationssystem bräuchte, die es auch schon gibt, die aber eben doch relativ ungenau sind. Also nicht auf den Meter genau, was ich als Blinder bräuchte, sondern mehr so 20, 30 Meter genau sind. Und das ist für einen blinden Menschen zu wenig, weil ich ja den Blick nicht schweifen lassen kann.

Sprecherin:

Letztlich denke ich, eine körperliche Einschränkung wird immer eine Einschränkung bleiben, das ist so hart wie wahr. Wenn eine Gesellschaft aber das Potenzial von behinderten Menschen und die Erfahrung ihrer Alten in Zukunft nutzen will, dann sollten sie selbstverständlicher und mobiler Teil dieser Gesellschaft sein.

Dazu gehören möglichst gut verbundene und barrierefreie Verkehrsmittel, kurze Wege zum Einkaufen, zum Arzt und zu den Freundinnen. Leben in einer möglichst intakten Nachbarschaft und Gesellschaft, in der gegenseitige Unterstützung gewünscht ist. Und eines gilt dabei sowohl für diejenigen, die unsere Mobilität planen als auch für die, die sie nutzen: Barrierefreies Leben ist vor allem auch barrierefreies Denken.

* * * * *