

Behinderte und normale Fahrgäste:

Behindert durch Kommerz

Universelles Bauen und Gestalten tut Not

Von Rainer Engel



➤ Öffentliche Bauten und öffentlicher Verkehr sollen behindertengerechter werden. Seitdem das Behindertengleichstellungsgesetz in Kraft getreten ist, hat diese Forderung eine neue Qualität gewonnen. Noch befindet sich das Anliegen, den öffentlichen Verkehr und öffentliche Bauten behinderten-

gerecht zu gestalten, im Versuchsstadium, aber das neue Gesetz wird dazu zwingen, allgemein gültige Normen zu entwickeln. Eine Tagung in Leipzig zeigte den Weg auf, der gegangen werden muss: Universelles Bauen und Planen für Behinderte und Nichtbehinderte ist das Gebot der Stunde.

Vorbildliches Leipzig

„Leipziger sind Kämpfer.“ Das ist nicht erst seit den Montagsdemonstrationen so, die ein ganzes Staatssystem zum Einsturz brachten. Und so ist es geblieben: Auch wenn die Stadt Leipzig nach der Wende mit dem schnellen Zusammenbruch überkommener Industriestrukturen zu kämpfen hatte, haben mutige Planer doch den Grundstein für eine neue Zukunft gelegt. Leipzig wirkt weltoffen und modern. Die Innenstadt gleich gegenüber dem Hauptbahnhof hat tags wie nachts eine angenehm lebendige Atmosphäre. Der Hauptbahnhof beherbergt in seiner Querhalle ein vielfältiges Einzelhandelsangebot, „Promenade“ genannt, das viele Kunden anzieht. In das Neue Rathaus in Leipzig hatte der Arbeitskreis Umwelt und Verkehr des Verbandes der Blinden- und Sehbehindertenpädagogen eingeladen

zu einer Tagung am 26.–28. September 2002 über „barrierefreies Bauen und Gestalten für sehbehinderte Menschen“. Was haben Fahrgäste von barrierefreiem Bauen? Dieser Frage wollte *derFahrgast* nachgehen.

Einstmals war Leipzigs Hauptbahnhof mit 26 Gleisen der größte Kopfbahnhof Europas. Die riesige Querhalle und das angrenzende Bahnhofsgebäude sind viel zu groß für die heutigen Bedürfnisse, und so wurde es für 99 Jahre an eine Betreibergesellschaft verpachtet, die den Baukomplex neu gestalten und durch die Entwicklung von Geschäften mit neuem Leben erfüllen sollte. Früh schalteten sich die Behindertenverbände ein und fanden bei den Bauherren offene Ohren. An zahlreichen Stellen wurden die Vorschläge der Behinderten umgesetzt.

Eine fachkundige Führung durch den Hauptbahnhof machte Erfolge, aber auch ungelöste Probleme deutlich. Mancher Widerstand konnte überwunden werden, aber mancher Widerstand führte zu Kompromisslösungen, die nicht glücklich sind.

Insgesamt sind die Vertreter der Behinderten und die Behinderten selbst mit den Einrichtungen im Leipziger Hauptbahnhof recht zufrieden. Die ebenerdige Erreichbarkeit der

Gleise ist sichergestellt, das Blindenleitsystem ist eine große Erleichterung.

Aber wo neue Ideen verwirklicht werden, werden auch – aus verschiedensten Gründen – Fehler gemacht. Erst die Fehler lassen lernen, wie man es beim nächsten Mal noch besser machen sollte. Gerade deshalb lohnen sich ein Besuch im Leipziger Hauptbahnhof und eine Fahrt mit der Leipziger Straßenbahn.

→ Durch Winkel und Ecken

Im Hauptbahnhof wurde ein Blindenleitsystem eingerichtet: Profilierte Platten, die von den Blinden mit dem Langstock abgetastet werden können, weisen den Weg von der Straßenseite zum Reisezentrum, zum Servicepoint, zum behindertengerechten WC und zu den Bahnsteigen.

Die meisten Reisenden betreten von der Straßenbahnhaltestelle her den Bahnhof durch die Ost- oder die Westhalle. Wer meint, dass das Blindenleitsystem hier anfangen sollte, sucht es vergebens. Das Blindenleitsystem beginnt am mittleren Eingang. Zurzeit gibt es von der Straßenbahn hierher keinen direkten Übergang, die Blinden müssen sich ihren Weg entlang dem Gebäude suchen, wo ihnen Pfähle, Poller und abgestellte Fahrräder im Weg sind. Nur mit dem Taxi können sie direkt vorfahren.

Verantwortlich dafür ist der Denkmalschutz. Er wollte es nicht zulassen, dass der Blindenleitstreifen durch die Ost- oder die Westhalle führt. Abweichend vom historischen Vorbild wurde aber in den Boden der Westhalle ein großes Loch geschnitten, das den Blick in die darunter liegende Einkaufspassage gewährt. Und die Osthalle ist meist durch Veranstaltungen und Ausstellungen verstellt, die nicht nur behinderten, sondern auch nicht-behinderten Reisenden im Weg sind. Gleich hinter dem Mittelgang ist das Reisezentrum, das über den Blindenleitstreifen angeschlossen ist. Hier hat die Denkmalschutzbehörde den Leitstreifen zugelassen, obwohl dafür der ebenfalls unter Denkmalschutz stehende Fußboden verändert werden musste.



Foto 1

Foto 1: Kommt man durch den Mitteleingang in den Bahnhof, so führt der Weg geradeaus in das Mittelgeschoss der Ladenpassage „Promenade“. Der „normale“ Reisende muss sich nun nach links

oder rechts wenden und durch die Ladenpassage gehen, um Rolltreppen, Laufbänder oder Aufzüge zu erreichen. Weil aber dieser Teil der Ladenpassage nachts abgeschlossen werden soll, befindet sich noch vor dem Eingang ein verwinkeltes Treppenhaus mit Aufzug, durch das die Blinden geführt werden und nachts auch die anderen Reisenden. Wie gut, dass die Blinden nicht sehen können, welche Strecke man sie führt.



Foto 2

Foto 2: Für einen normalen Reisenden ist ein solches unübersichtliches Treppenhaus eine Zumutung: Man sieht nicht, ob einen hinter der nächsten Ecke böse Gestalten erwarten. Zwar wird – wie berichtet wurde – das Treppenhaus ständig durch die 3-S-Zentrale überwacht, aber das Unwohlsein bleibt.

Dafür hat man für die Blinden andere Schikanen eingebaut: drei motorisch betätigte Türen, die zur Seite aufschlagen. Vom Bauherren war zugesagt worden, dass diese Türen ständig offen stehen und nur im Brandfall geschlossen werden – tatsächlich sind sie aber immer geschlossen und bilden so ein ständiges Hindernis. Treffen sich hier zwei Blinde, die sich verständlicherwei-

se nicht sehen können, so betätigt der eine den Türöffner und schlägt mit der Tür dem anderen günstigstenfalls nur den Blindenstock weg oder drängt ihn in eine Ecke ab, sodass er erst eine Weile zwischen Tür und Wand eingeklemmt darauf warten muss, dass sie sich wieder schließt.

Warum konnte der vordere Bereich der Passage nicht für den Nachtbetrieb freigegeben und auch hier ein Aufzug zur nächsten Ebene eingebaut werden, auf der die Gleise liegen? Im Rahmen der Errichtung des S-Bahn-Tunnels, der Leipzig durchqueren soll, sollte dieser Frage erneut nachgegangen werden.

Hat der Blinde dann das nächste Stockwerk mit der Ebene, auf der die Gleise liegen, erreicht, so gelangt er problemlos an den Anfang der Bahnsteige. Hier aber hört der Leitstreifen auf. Der Blinde kann sich nur noch mit seinem Stock an der Bahnsteigkante entlangtasten. Der Grund ist der Wechsel der Zuständigkeit: Für die Halle ist der Bauherr der „Promenade“ zuständig, für die Bahnsteige DB Station & Service. Da die Bahnsteige keinen neuen Belag erhielten, sondern nur saniert wurden, wurden weiter gehende Veränderungen von der DB aus Kostengründen abgelehnt.

➔ **Sichtbare und tastbare Informationen**



Foto 3

Foto 3: Doch wehe, wenn eine Information schnell hinzugefügt werden muss – dann sollte man Adleraugen haben. So fand sich ein Hinweis auf den Bus nach Dresden, der wegen des Hochwassers anstelle des Zuges fuhr, in weißer Schrift auf gelbem Grund. Auch an anderer Stelle wird gute Information hoch gehalten – im wahrsten Sinne des Wortes. Die große Anzeige der Zugabfahrten hängt nicht knapp über Augenhöhe, sondern im dritten Stockwerk über dem Fahrgast.

Foto 4: Aus der Froschperspektive müht sich dann der Sehbehinderte, die ferne Information zu erfassen. Die Neuausstattung der Halle mit manchen Anzeigen, unter anderem viel zu kleinen, kontrastarmen Uhren, führte zu Protesten der Behindertenvertreter

Bemerkenswert sind die Informationssäulen mit Wegweisern, die an markanten Punkten im Hauptbahnhof aufgestellt sind. Sie weisen den Weg von den Eingängen zu den Gleisen und von den Bahnsteigen zu den Ausgängen. Klare, kontrastreiche Beschriftung in Augenhöhe und eine tastbare Ausbildung der Schrift erleichtern es Sehenden und Blinden, sich zurechtzufinden.

und die meisten Mängel sind beseitigt. Aber die Zuganzeiger an den Bahnsteigen sind immer noch schlecht zu lesen, weil einfalles Licht sich auf den Glasscheiben spiegelt.

Foto 5: Weiße Schrift auf blauem Grund erweist sich hier als schlechter lesbar als die klassische Gestaltung mit schwarzer Schrift auf weißem Grund.



→ **Gute Wege für alle?**



Foto 6

Da der für Blinde vorgezeichnete Weg für andere Reisende eine Zumutung ist, suchen sie sich andere Wege. Tagsüber stehen den Rollstuhlfahrern zwei Aufzüge innerhalb der Ladenpassage zur Verfügung, die weithin sichtbar sind, aber nachts müssen sie sich ebenfalls durch das unübersichtliche Treppenhaus zwängen, durch das der Blindenleitstreifen führt.

Andere Reisende können die vielen, großzügig angelegten Treppen benutzen. Die Treppenstufen in den historischen Hallen sind einheitlich aus einem sehr dunklen Material und eine Kennzeichnung der Stufen mit weißen Kontrasten lässt der Denkmalschutz nicht zu. Handläufe, die nicht ergonomisch gestaltet sind und vor dem Ende der Treppe aufhören, gehören ebenfalls zum denkmalgeschützten Bestand.

Foto 6: Merke: Denkmalschutz ist gewährleistet, wenn man die Treppe hinunterfällt, die man schon immer hinuntergefallen ist.

→ **Falle Kommerz**

Aber nicht nur der Denkmalschutz baut Fallen. Einen Verkaufsraum an der Westseite betritt man zunächst durch eine kaum sichtbare Glastür. Dahinter befinden sich drei Treppenstufen nach unten – ohne Handlauf und ohne Kennzeichnung. Wenn man diese Treppe hinuntergefallen ist, kann man von Glück sagen: Man ist in eine Apotheke gefallen, in der erste Hilfe gewährleistet sein sollte.

Foto 7: Die Post wollte es besser machen: Ein Leitstreifen führt ebenerdig vom Eingang zum Schalter. Doch seitdem die

Post zu einem Gemischtwarenladen umstrukturiert worden ist, steht schon nach zwei Metern auf dem Leitstreifen ein großer Verkaufsstand mit Waren im Weg.

Auch in der Querhalle wird der Blindenleitstreifen durch Kommerz verstellt. Was der Bauherr sinnvoll gebaut hatte, wird durch den Betreiber zugestellt. Mittlerweile sind es drei Verkaufsstände, die direkt neben dem Leitstreifen eingerichtet worden sind und an denen man belegte Brötchen oder Blumen kaufen kann.

Foto 8: Achtlos stehen die Reisenden auf dem Streifen, wenn sie etwas einkaufen, oder sie lassen ihre Koffer hier stehen.



Foto 7



Foto 8



Foto 9

Foto 9: Ein Stück weiter hängt ein großer Bildschirm direkt über dem Leitstreifen. Den Blinden, die das Leitsystem nutzen, ist er eine sehr wichtige akustische Orientierung – aber weniger praktisch ist, dass der Bildschirm so ausgerichtet ist, dass sich dort viele Reisende ansammeln, wenn es etwas Spannendes zu sehen gibt. Dass immer wieder Aufsteller mit Werbeplakaten mitten auf dem Leitstreifen postiert werden, ist nicht verwunderlich. Auf Hinweis werden sie oft wieder weggeräumt, aber es ist auch schon vorgekommen, dass der Bundesgrenzschutz nicht gegen die Aufsteller auf den Wegen der Behinderten eingeschritten ist, sondern gegen Fahrgäste, die sie aus dem Weg räumten.



➔ **Auch Lärm behindert**

In der Querhalle, die die Bahnsteige untereinander und mit der Stadt verbindet, ist der Hauseigentümer Deutsche Bahn AG nur noch Gast. Akustische Informationen für die Reisenden finden hier nicht mehr statt. Die große Halle dient in erster Linie dem Kommerz – auch akustisch.

Foto 10: Ob Sonderveranstaltungen in der Querhalle selbst oder Darbietungen auf der Bühne des Untergeschosses der „Promenade“ – der Lärm schallt durch die gesamte Halle und macht es fast unmöglich, dass Reisende untereinander ein Wort wechseln. Auch am Anfang der Bahnsteige wird die Ansage der Züge beeinträchtigt. Alle, die auf ihr Gehör besonders angewiesen sind, um sich zu orientieren, werden so behindert.



Foto 10

Weiter mit der Straßenbahn

Vor dem Hauptbahnhof liegt die viergleisige Haltestelle der Leipziger Straßenbahnen. Sie liegt allerdings in der Straßenmitte und ist über zwei Ampeln erreichbar, die vor der Ost- und Westhalle liegen – gegenüber dem mittleren Eingang fehlt eine Fußgängerfurt, obwohl sie den Verkehr nicht behindern würde. Die Ampeln sind mit akustischen Signalen für Blinde

ausgestattet, doch die Gleise, auf denen Straßenbahnen und Busse fahren, sind nicht in die Signalisation einbezogen. Während die alten, lauten Tatra-Wagen sich akustisch gut bemerkbar machen, wird das Fahrgeräusch der neuen Niederflerstraßenbahnen und -busse vom übrigen Verkehrslärm so überdeckt, dass sie nur noch schwer zu hören sind.



Foto 11

Foto 11: An der Haltestelle herrscht ein unglaubliches Gewusel, und wenn man als Fremder zum ersten Mal auf den Platz kommt, weiß man nicht, wo man sich hinstellen soll, weil überall Straßenbahnen zu fahren scheinen. Das gleichmäßig graue Straßenpflaster bietet keine Orientierung, doch das soll sich bald ändern: Die Haltestellenanlage soll nach modernen Gesichtspunkten umgebaut werden.

Behindertengerechte Haltestellen gehören nämlich in Leipzig zum Standard. Hier wurde bereits 1995 damit begonnen, vorhandene Haltestellen mit einem Blindenleitstreifen auszurüsten – derzeit sind es 90 Haltestellen. Die ersten Bahnsteige, die einen ebenerdigen Einstieg in die schon vorhandenen Niederflurstraßenbahnen erlauben, sind fertig. Noch steht aber nicht alles zum Besten. Es sind noch viele hochflurige Tatra-Wagen unterwegs, aber an manche sind schon Niederflur-Beiwagen angehängt. An manchen Haltestellen muss man sich regelrecht in den Straßenverkehr stürzen, um von oder zur Bahn zu kommen.

Foto 12: Selbst an ampelgesicherten Kreuzungen gibt es Fallen: Gleich hinter dem Neuen Rathaus gibt es eine Rechtsabbiegerspur, die die Autos mit hoher Geschwindigkeit passieren – ohne gesicherten Überweg. Erst dahinter beginnt die durch die Ampel gesicherte Kreuzung, über die man zur Haltestelle kommt.

Foto 13: Die wichtige Haltestelle Wilhelm-Leuschner-Platz führt ein anderes Problem vor, das alle haben, die nicht mehr so gut sehen: Der Handlauf an der Treppe in die Unterführung ist mit in



Foto 12

die „Kunst“ einbezogen, sodass man ihn nicht findet. Seit einigen Jahren kann man aber auch hier wieder ebenerdig über eine Ampel mit zusätzlichem akustischen Signal über die Straße gehen.



Foto 13

Beim Mitfahren mit der Tram besticht die fast überall hörbare Haltestellenansage. Die optische Anzeige im Fahrzeug ist nicht nur gut sichtbar, sondern auch sinnessprechend gestaltet: Während der Wagen hält, leuchtet die Liniennummer auf und nach der Haltestellenansage wird die nächste Haltestelle bis zum Halt angezeigt. Die Angabe der Liniennummer und der Ziele an den Straßenbahnen ist kontrastreich und weithin sichtbar. Dasselbe gilt für die dynamischen Anzeigen, auf denen die nächste Straßenbahn ersichtlich ist. Selbst die Fahrplanaushänge sind größer gedruckt und besser zu lesen als in anderen Städten.



Foto 14

Foto 14: Aber schon wieder trübt der Kommerz das Bild. Es scheint nur eine Kleinigkeit zu sein, dass manchmal der Fahrplan im Regen hängt, während die Unterstellhalle nebenan Wetterschutz und Beleuchtung bietet. Vielleicht ist sie von einer Werbefirma aufgestellt worden, die sich herzlich wenig um die Bedürfnisse der Fahrgäste schert.

Beim Einsteigen ist es schon bei normalen Straßenbahnen schwierig, die Tasten zu finden, mit denen man die



Foto 15



Foto 16

Türen öffnen kann, weil sie nicht durch ein Kontrastfeld vom übrigen Untergrund abgehoben sind.

Foto 15: Aber auf den rollstuhlgerechten, nagelneuen Niederflurstraßenbahnen macht sich Ganzwerbung breit, sodass man kaum noch erkennen kann, wo überhaupt die Tür ist. Als Sehbehinderter bleibt man hilflos vor der Bahn stehen und findet weder Tür noch Türöffner.

Foto 16: Die Verantwortlichen sollten sich einmal in diese Bahn setzen. Denn die Folien, die auf den Fenstern kleben, mindern

die Durchsicht auf das Niveau, mit dem sich mancher Sehbehinderter zurechtfinden muss, der auch gerne selbstständig durch die Stadt kommen möchte. Muss man durch Werbung alle Fahrgäste so behindern?

Es wäre gut, wenn die jungen, dynamischen Manager und Sachbearbeiter sich einmal in die Situation eines Behinderten versetzen würden: sich in einen Rollstuhl setzen, eine Brille aufsetzen, die das Sehvermögen eines Sehbehinderten simuliert, oder sich mit dem Langstock ihren Weg suchen. Sie würden die Welt aus einer anderen Perspektive sehen.

→ Universelles Bauen und Gestalten

Ein großes Hindernis für die Akzeptanz von Einrichtungen, die Blinden, Sehbehinderten und Rollstuhlfahrern das Leben leichter machen, sind die Kosten. Wenn für eine relativ kleine Gruppe von Mitbürgern relativ große Summen ausgegeben werden sollen, entstehen Widerstände und Vorbehalte. Wie kann man sie überwinden?

Zum einen wird die Zahl derjenigen, die auf solche Hilfen angewiesen sind oder denen die Benutzung das Leben sehr erleichtert, weit unterschätzt. Schon eine Veränderung des Farbsehens oder der altersbedingte graue Star können eine große Beeinträchtigung sein, denn Kontraste verringern sich und manche Situation, die für den Normalsichtigen kein Problem ist, wird zu einer Zeit raubenden oder gefährlichen Falle. Dasselbe gilt auch für Mobilitätsbehinderte: Nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern auch Verkehrsteilnehmer mit Kinderwagen und sogar ganz gewöhnliche Reisende mit größerem Gepäck sind dankbar für Aufzüge oder einen anderen ebenerdigen Zugang, den sie nicht im hinteren Winkel suchen müssen. Rund fünf Prozent der Reisenden können in diesem Sinne als „sehbehindert“ und weitere fünf Prozent als „mobilitätsbehindert“ angesehen werden.

Doch selbst der normale Reisende, der durch Lärm irritiert und durch Verkaufsstände und Aufsteller daran gehindert wird, zügig vom Bahnsteig zur Straßenbahn, zum Bus oder zum Taxi zu gelangen, wird den Hindernislauf wieder gegen das eigene Auto eintauschen, wenn er kann. Klare, übersichtliche Gestal-

tung, die eine schnelle akustische und optische Orientierung ermöglicht, nützt allen Fahrgästen. Das neue Stichwort heißt: „universelles Bauen und Gestalten“ – gleichermaßen für Nichtbehinderte und Behinderte.

Ausdrücklich war davon auf der Tagung zu den Problemen der Sehbehinderten nur im Schlusswort des Moderators Prof. Ackermann die Rede. Doch bei den Fachreferenten, die über neue Erkenntnisse für die behindertengerechte Gestaltung sprachen, schwang immer der Gedanke mit, ob nicht die Verbesserungen auch den nichtbehinderten Menschen nützlich sein könnten. Nicht nur bei den Vertretern der Behindertenverbände ist diese Erkenntnis noch recht neu – in Leipzig hat diese Sichtweise aber schon eine gewisse Tradition. Hier hat man bereits beobachtet, dass Einrichtungen, die eigentlich nur für Blinde geschaffen wurden, auch anderen Menschen nutzen. Die Blindenleitstreifen an den Haltestellen beispielsweise bewegen andere Fahrgäste, sich nicht mehr an der Bahnsteigkante, sondern dahinter aufzustellen, weil sie auf dem Boden eine optische Orientierung finden.

Es ist an der Zeit zu entdecken, dass die Interessen Behinderter in der Regel zugleich die Interessen anderer Menschen sind. So träfen sich alle Befürworter einer besseren Gestaltung des öffentlichen Raums: in dem Interesse, öffentliche Räume, öffentliche Gebäude und öffentliche Verkehrsmittel menschengerecht zu gestalten.