



Oft im Weg: E-Scooter stellen für Blinde eine Gefahr dar

Barrierefreie Kompetenz

Expertenteam Das Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg will die Situation der Menschen mit Behinderungen in der Hansestadt nachhaltig verbessern. Im Gespräch verrät Joachim Becker, Experte für Verkehrs- und Freiraumplanung, wie es das umsetzt und was noch besser geht

► Interview: Marco Arellano Gomes

? Herr Becker, warum wurde das Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg gegründet?

Die Idee war, dem großen Beratungsbedarf der Behörden, Verkehrsbetriebe, Bauherren, Architekten etc. durch kompetente, hauptamtliche Ansprechpartner zu begegnen. Als Experten und Expertinnen für Barrierefreiheit tragen wir dazu bei, die Lebensbedingungen für Menschen mit Behinderungen zu verbessern.

Wann kam die Idee für ein Kompetenzzentrum auf?

Unsere drei Träger – die „Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e. V.“ (LAG), der „Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e. V.“ (BSVH) und der Verein „Barrierefrei Leben e. V.“ – forderten seit Jahren ein eigenständiges, von der Stadt finanziertes Beratungsangebot. Seit 2019 gibt es nun das Kompetenzzentrum mit Fachleuten, die zu allen Themen rund um die Barrierefreiheit beraten können. Das ist in Deutschland einzigartig.

In welchen Bereichen beraten Sie?

Die Beratung erfolgt in vier Bereichen: Hochbau, Quartierentwicklung, Verkehrs- und Freiraumplanung sowie Information und Kommunikation. Perspektivisch ist der Wunsch da, das Zentrum weiter auszubauen, einfach weil die Bedarfe da sind.

Haben Sie den Eindruck, dass bei neuen Projekten die Barrierefreiheit mehr beachtet wird als früher?

Was sich seit Bestehen des Kompetenzzentrums verändert hat, ist, dass es jetzt jemanden gibt, der konkret angesprochen werden kann. Architektur- und Planungsbüros rufen bei uns an und fragen: Wie machen wir das denn jetzt? Was muss ich dabei beachten? Vorher landete das oft bei den drei oben genannten Trägern und ihren ehrenamtlichen Mitarbeitern. Mit unserer Arbeit schärfen wir das Bewusstsein für die berechtigten Forderungen der Menschen mit Behinderungen. Denn es ist ja in den meisten Fällen kein böser Wille, wenn etwas nicht beachtet wird.

Wie fördern Sie dieses Bewusstsein?

Für Mitarbeiter der Planungsbehörden bieten wir unter anderem Fortbildungen an. Die kennen sich zwar in den Bestimmungen sehr gut aus. Aber wenn wir sie dann in den Rollstuhl setzen oder ihnen einen Blindenstock in die Hand drücken ohne, dass sie etwas sehen können, sind sie um eine entscheidende Erfahrung reicher.



Diplom-Ingenieur Joachim Becker ist einer der Fachleute in dem neuen Kompetenzzentrum

Für das Abstellen der E-Scooter wurden keine Regelungen getroffen. Die Folgen sehen wir auf Straßen und Fußwegen

Beim öffentlichen Nahverkehr hat sich in Sachen Barrierefreiheit in den letzten Jahren ja viel getan.

Die Zusammenarbeit mit dem HVV läuft sehr gut. Viele Stationen wurden bereits barrierefrei nachgerüstet. Wichtig ist aber auch die barrierefreie Information. Zum Beispiel, dass Durchsagen auch von Menschen registriert werden, die nicht hören können, also auch als optische Information dargebracht werden – und umgekehrt, sodass diese auch Menschen zugänglich gemacht werden, die nicht oder nicht gut sehen können.

Alternative Verkehrsmittel sind ja meist nicht barrierefrei wie die E-Roller. Wie stehen Sie zu deren Einführung?

Ich stelle oft fest, dass durch Innovationen neue Barrieren entstehen. Für das Abstellen der E-Scooter wurden keinerlei Regelungen getroffen, sondern nur freiwillige Vereinbarungen. Die Folge sehen wir auf den Straßen und Fußwegen: Roller werden von den Nutzern einfach so in der Gegend abgestellt – zum Leidwesen von Menschen mit Behinderungen. Für sie besteht seither eine permanente Stolpergefahr.

Welche Regeln sollte man bei E-Tretrollern beachten?

Ich fange mal mit den Orten an, an die man sie nicht abstellen sollte: Zum einen nicht dort, wo sichtbar Menschen durch müssen, also vor Straßenüberquerungen und Eingängen. Und auch nicht auf Bodenindikatoren wie die taktilen Leitliniensysteme, ebenso nicht an Wänden, Hecken und Mauern, da diese für Menschen mit Blindenstock als Orientierungsmedium dienen. Und schon gar nicht mitten auf dem Gehweg. Die Tretroller gehören am besten auf den sogenannten Unterstreifen – das ist der Bereich zwischen Gehweg und Fahrbahn, wo die Bäume, Straßenlaternen und Baumschutzbügel stehen.

Was hätten Politik und Anbieter besser machen können?

Es wäre schön gewesen, wenn es ausgewiesene Flächen zum Abstellen der Roller gäbe. Bremen hat zum Beispiel mit den Roller-Vermietern verbindliche Vereinbarungen getroffen. Das hätten wir uns auch für Hamburg gewünscht. Für Blinde und Sehbehinderte, Ältere und Mobilitätseingeschränkte besteht erhöhte Gefahr – zum einen durch das Abstellen, zum anderen durch die Nutzung der Gehwege als Fahrspur – obwohl das nun gerade nicht erlaubt ist.

Der Senat hat gerade erst neue Fahrrad-Pläne vorgestellt. Was halten Sie davon?

Grundsätzlich verstehe ich die Euphorie über die neuen Velorouten, aber ich frage mich schon, wie man als Blinder über diese oder jene Fahrradstraße kommen soll. Die Fahrräder werden immer schneller und immer leiser. Ich kann als Blinder ein Fahrrad nicht hören. Da sollte dringend nachgebessert werden.

Haben sie einen konkreten Vorschlag?

Es wäre denkbar, Zebrastreifen oder Fußgängerübergänge einzubauen. Das ist derzeit nicht verpflichtend, da es sich bei einer Fahrradstraße um eine Tempo-30-Zone handelt. Die Stadt ist bei solchen Zonen mit Zebrastreifen sehr sparsam. Wir haben uns als Kinder Bierdeckel in die Speichen gesteckt. Ich weiß nicht, ob Sie das auch noch gemacht haben (*lacht*). Das war cool, das ratterte so schön. Es müssen ja nicht Bierdeckel sein, aber es wäre keine schlechte Idee, auch bei Fahrrädern über einen Mindest-Geräuschpegel nachzudenken.

► **Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg, Paul-Stritter-Weg 1 (Alsterdorf); kompetent-barrierefrei.de**