

Mobilität weiterdenken!

Barrierefreie Wegeketten
– Ideen für die Praxis –

Komm gut nach Hause



Inhalt

Vorwort	3
Barrierefreie Wegeketten	
Was sind barrierefreie Wegeketten?	4
Um welche Barrieren geht es eigentlich?	5
Baulich-gestalterische Barrieren	6
Organisatorische Barrieren	8
Baustellen – eine besondere Herausforderung	9
Dialog und Mobilisierung	
Was können wir tun?	10
Bewusstsein schaffen	
Mitdenken – von Anfang an	12
Anstupsen und überzeugen	12
Operativ gestalten	
Förderung des Fußverkehrs forcieren	14
Die Öffentlichkeit stärker einbeziehen	15
Planungen räumlich und zeitlich mehr vernetzen	15
Mehr draus machen	
Synergieeffekte durch die Förderung des Radverkehrs nutzen	16
Bestehende Finanzmittel und Programme nutzen	17
Fazit	17
UN-Behindertenrechtskonvention	18
Behindertengleichstellungsgesetz	18
DIN-Normen	19
Design für Alle	20
Zwei-Sinne-Prinzip	21
Straßenraumgestaltung	21
Kontakte und Impressum	23

Machen wir uns auf den Weg

Liebe Leserinnen und Leser,

das Thema Barrierefreiheit zieht sich durch fast alle gesellschaftlichen Bereiche, es berührt unter anderem die Felder Verkehr und Mobilität, das Wohnen und die soziale Teilhabe. In einer alternden Gesellschaft gewinnt das Thema kontinuierlich weiter an Bedeutung, es geht uns alle an und betrifft uns früher oder später auch persönlich.

Für mobilitätseingeschränkte Menschen ist eine Vernetzung der vielen bestehenden Aktivitäten für ihren praktischen Lebensalltag bedeutend, der sich wie bei allen Menschen an verschiedenen Orten in der Stadt abspielt. Diese Alltagsorte miteinander durch „barrierefreie Wegeketten“ zu verbinden, ist eine vielschichtige Herausforderung. Sie erfordert eine enge Vernetzung und neue Formen der Zusammenarbeit vieler unterschiedlicher Akteure.

Mit der vorliegenden Broschüre möchten wir für die Bedeutung von barrierefreien Mobilitätsketten sensibilisieren und für eine engere Zusammenarbeit werben, um die Lebensqualität in unserer Stadt für alle Menschen zu verbessern.

Ihr HVV

Barrierefreie Wegekett

Was sind barrierefreie Wegekett

In baulicher Hinsicht sind in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen auf dem Weg zur Barrierefreiheit unternommen worden. So hat der Um- und Neubau barrierearmer oder barrierefreier Wohnungen stetig an Dynamik gewonnen. In den Quartieren sind an diversen Stellen Bordsteine abgesenkt und taktile Leitsysteme verlegt worden. Und auch im öffentlichen Personennahverkehr sind umfangreiche Investitionen in die Barrierefreiheit von Fahrzeugen und Haltestellen geflossen.

So sind z.B. über 80 Prozent der Schnellbahn-Haltestellen in Hamburg heute bereits barrierefrei. Im Busverkehr kommen nur noch barrierefreie Fahrzeuge zum Einsatz und die Einstiegssituation an Bushaltestellen wird kontinuierlich verbessert. Im Rahmen des PBefG besteht zudem die Verpflichtung bis 2022 verbindlich aufzuzeigen, wie eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden soll und dies mit Maßnahmen zu hinterlegen.

Ziel barrierefreier Wegekett ist es, wichtige und häufig von mobilitätseingeschränkten Menschen genutzte Einrichtungen im Quartier oder im Stadtteil durchgängig barrierefrei miteinander zu vernetzen – beginnend an der Wohnungstür über den Fußweg bis zur Haltestelle, dem nächstgelegenen Einkaufszentrum usw. Durch die Vernetzung lässt sich der Nutzen der einzelnen Maßnahmen erheblich steigern. Beispielsweise kommt die Bedeutung einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle erst voll zur Geltung, wenn sie aus dem benachbarten Quartier auch barrierefrei erreicht werden kann!

Barrierefreie Wegekett ergeben sich nicht allein aus deren baulicher Gestaltung. Die kontinuierliche Pflege und das Freihalten von Hindernissen sind ebenfalls wichtig. In die Wege wucherndes oder die Wegebeleuchtung verdeckendes Grün, fehlender Winterdienst oder durch parkende Autos unpassierbare Wege werden für mobilitätseingeschränkte Menschen schnell zur Barriere. Wege müssen über den Tag und das ganze Jahr hinweg nutzbar sein!



Zusammengefasst erfordern barrierefreie Wegekett die

- *bauliche Beseitigung von Hindernissen.*
- *Vernetzung der Maßnahmen mit Blick auf die für mobilitätseingeschränkte Menschen im Alltag wichtigen Ziele.*
- *stetige Unterhaltung sowie ordnungsrechtliche Begleitung.*

Erst alles zusammen beseitigt Barrieren für mobilitätseingeschränkte Menschen nachhaltig!

Um welche Barrieren geht es eigentlich?

- Mobilitätseingeschränkte Menschen sind in ihrem Alltag mit unterschiedlichen Barrieren konfrontiert.
- Barrieren lassen sich grob in baulich-gestalterische und organisatorische Barrieren unterscheiden.
- Viele Barrieren eröffnen sich in der Alltagspraxis zudem erst an der Schnittstelle zwischen verschiedenen fachlichen oder räumlichen Zuständigkeiten. Sie sind weniger offensichtlich für Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen oder zeitlich befristet.



Baulich-gestalterische Barrieren

Bauliche Barrieren sind für Fachleute in aller Regel gut identifizierbar. Für ihre Vermeidung oder Beseitigung existiert ein differenziertes Regelwerk, z.B. auf der Basis von DIN-Normen.

Schwierig wird es an der Schnittstelle zwischen verschiedenen fachlichen Zuständigkeiten. Hier fehlt es oft am Blick über die eigene Zuständigkeit hinaus sowie an baulichen und zeitlichen Abstimmungen der verschiedenen Akteure.

Erschwerend kommt hinzu, dass es vielfach an klaren Zuständigkeiten und Regelungen mangelt. Hier könnte zukünftig ein intensiverer und/oder frühzeitigerer Austausch der verschiedenen Akteure hilfreich sein. Dadurch ließen sich Planungen besser inhaltlich und zeitlich aufeinander abstimmen sowie ggf. auch Zuständigkeitsfragen sowie Regelungsbedarfe identifizieren und angehen. Hier gilt es gemeinsam zu überlegen, welche bestehenden – vielleicht aber auch neuen – Kommunikationswege und Gremien dafür genutzt werden können.

Im Folgenden werden exemplarisch einige für barrierefreie Wegeketten wichtige bauliche Aspekte dargestellt:

Nicht abgesenkte Bordsteine, unbefestigte oder unebene Gehwege, steile Rampen, fehlende Ruhepodeste und Blindenleitstreifen stellen Barrieren dar, die die Planer heute weitgehend im Blick haben. An ihrer Beseitigung wird gearbeitet.

Die Probleme, die einzelne im Weg stehende Poller und Pfosten oder auch Kreisverkehre z.B. für sehbehinderte und blinde Menschen verursachen, sind schon weniger präsent. Auch die Einschränkungen z.B. für viele ältere Menschen, die sich aus fehlenden Sitzgelegenheiten oder öffentlichen Toiletten ergeben, werden in der Planung noch nicht hinreichend gewürdigt. Diese sind für barrierefreie Wegeketten aber ebenso wichtig – genauso wie Querungshilfen an breiten Straßen, ausreichend lange Grünphasen sowie taktile und akustische Hilfen für Blinde an Ampeln.

Verbesserungsbedarf besteht auch hinsichtlich der öffentlichen Wegeleitung, vor allem dann, wenn wichtige Orte nur auf bestimmten Wegen barrierefrei erreicht werden können. Wegeleitsysteme sollen einfach verständlich, durchgängig und gut lesbar sowie kon-

Wenn wir bezüglich der barrierefreien Wegeketten vorankommen wollen, müssen wir alle über den eigenen Tellerrand hinausschauen und aktiv die Zusammenarbeit mit anderen suchen!

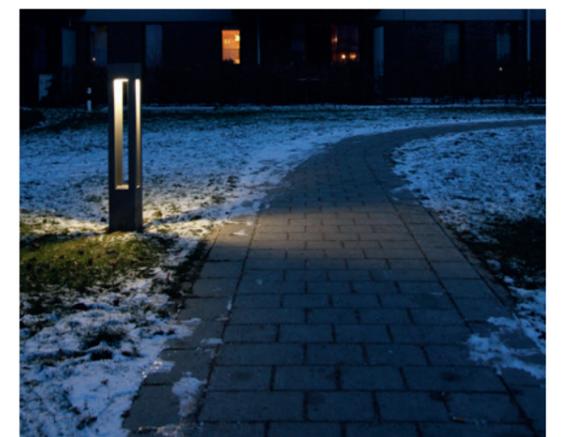
trastreich sein. Der Abstand zwischen den einzelnen Hinweisen darf nicht zu groß sein. Von derartigen Wegeleitsystemen profitieren auch kognitiv beeinträchtigte Menschen, die in unserer Gesellschaft durch altersbedingte Erkrankungen wie Demenz zahlenmäßig stark zunehmen.

Verbesserungen in der Wegeleitung lassen sich oft schon mit geringen Mitteln erreichen. So können taktile Hinweisschildchen in Braille- und Profilschrift mit Richtungs- bzw. Ortsangaben an Treppenläufen an markanten Orten eine bedeutende Ergänzung für sehbehinderte und blinde Menschen darstellen.

Barrierefreie Wegeketten benötigen auch eine gute Beleuchtung, damit Hindernisse rechtzeitig wahrgenommen werden können. Zudem unterstützt eine gute Beleuchtung das subjektive Sicherheitsgefühl. Für mobilitätseingeschränkte Menschen ist das subjektive Sicherheitsgefühl besonders wichtig, da sie sich durch ihre eingeschränkte Mobilität in Gefahrensituationen diesen nur schwer entziehen können. Zur Stärkung des Sicherheitsgefühls trägt auch ein gepflegtes Umfeld bei, weswegen bei barrierefreien Routen besonders auf die Anmutung geachtet werden sollte.

Ferner wird oft unterschätzt, wie wichtig eine klare Gliederung des Raumes für die Barrierefreiheit ist. Vor Hindernissen, die von vornherein vermieden werden, muss hinterher nicht gewarnt werden!

Vermeidet man Stufen, so bedarf es keiner zusätzlichen stufenlosen Wege. Und ist die Wegeführung klar durch seitliche Begrenzungslinien wie Häuserkanten, Beetbegrenzungen usw. erkennbar, so kann vielfach auf zusätzliche taktile Hinweise für blinde Menschen verzichtet werden.



Organisatorische Barrieren

Mangelnde Pflege

von Wegeverbindungen wird für mobilitätseingeschränkte Menschen schnell zur Herausforderung und teilweise sogar zur Gefahr. Unzureichende Grünpflege beeinträchtigt nicht nur die Beleuchtung von Wegen, sondern engt diese ein oder macht Handläufe teilweise unbenutzbar.

Lose oder hervorstehende Gehwegplatten werden schnell zur Stolperfalle und können v. a. für ältere Menschen schwerwiegende Verletzungen nach sich ziehen. Gleiches gilt im Winter für nicht von Eis und Schnee geräumte Wege. Wird Splitt nach der Wintersaison nicht zügig entfernt, bereitet er u. a. Rollstuhl- und Rollatoren- sowie Langstockbenutzern erhebliche Probleme.

Autofahrer und Anlieger

Augenmerk erfordert auch das Verhalten von Autofahrern und Anliegern. Fahrzeuge, die Bordsteinabsenkungen blockieren oder, schlimmer noch, Gehwege zum Parken nutzen, stellen häufig ein kaum überwindbares Hindernis dar und zwingen mobilitätseingeschränkte Menschen sich in gefährliche Situationen zu begeben.

Gewerbetreibende blockieren mit ihren Aufstellern oder Stühlen und Tischen oft die erforderlichen Wege. Vor allem dann, wenn der Gehweg ohnehin schon recht schmal ist, sollte sehr genau abgewogen werden, ob und ggf. wie viel Wirtschaftsfläche den Pächtern zur Verfügung gestellt werden kann. Wichtig ist, Verbote

und Auflagen in der Praxis auch zu kontrollieren und durchzusetzen!

Leider zeigt die tägliche Erfahrung, dass Verbote und Auflagen nur allzu oft unbewusst oder bewusst ignoriert werden.

Radfahrer

Beachtung erfordern ferner der zunehmende Radverkehr und die daraus resultierenden Probleme bzgl. der Barrierefreiheit.

Wild abgestellte Fahrräder erschweren blinden Menschen die Orientierung mit dem Langstock, da sie teilweise die sonst ertastbaren inneren und äußeren Leitlinien (z. B. Bordsteinkante und Häuserwände) verstellen und schnell zur Stolperfalle werden. Auch der fließende Radverkehr birgt Gefahren, da Radfahrer v. a. in lauterer Umgebung akustisch nur schwer wahrnehmbar sind.

Die Abgrenzung zwischen Gehweg und Radweg sowie die Stellen, an denen der Radweg gequert werden muss, bedürfen daher besonderer Aufmerksamkeit. Wild abgestellte Fahrräder können aber auch andere mobilitätseingeschränkte Menschen behindern, wenn sie bspw. Wege einengen oder an Handläufen angeschlossen sind, sodass diese nicht mehr benutzt werden können.

Eine gute Planung von Radwegen sowie der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist deshalb auch für barrierefreie Wegeketten besonders wichtig.

Barrierefreie Wege bleiben nur barrierefrei, wenn sie auch unterhalten und von temporären Barrieren freigehalten werden!

Aufzüge

Sind Aufzüge Bestandteil barrierefreier Wegeketten, ist ihre Betriebsbereitschaft sicherzustellen. Bei Defekten stellt häufig die Ersatzteilbeschaffung ein Problem dar. Hier gilt es, an Konzepten zu arbeiten, die zukünftig eine zügige Wiederinbetriebnahme der Aufzüge erlauben. Auch die eingeschränkten Servicezeiten der Wartungsfirmen sind aus Sicht der Betroffenen problematisch. So lässt sich schwer vermitteln, dass ein auf-

getretener Defekt erst nach dem Wochenende behoben wird.

Außerbetriebnahmen von Aufzügen sind hinreichend zu kommunizieren. Planmäßige Wartungsarbeiten sollten den Benutzern einige Tage zuvor angekündigt werden. Bei unvorhergesehenen Reparaturen sollte ebenfalls eine Information erfolgen, die nach Möglichkeit auch den erwarteten Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme einschließt.



Der Betriebszustand der Aufzüge an den Schnellbahn-Haltestellen kann per Live-Auskunft über die Website des HVV abgefragt werden. [Link: https://geofox.hvv.de/jsf/showElevatorStates.seam](https://geofox.hvv.de/jsf/showElevatorStates.seam)

Baustellen – eine besondere Herausforderung

Besondere Beachtung erfordert der Umgang mit Baustellen. Hier werden die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Menschen derzeit meist nicht hinreichend beachtet, wodurch gefährliche Situationen entstehen können. Nicht selten versperren Baustellen vollständig den Gehweg, sind Wegführung und Durchgänge eng, Bauzäune schwer erkenn- und ertastbar und Umleitungen unzureichend beschildert.

Baustellenbereiche müssen gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen gut abgesichert und sicher durchquerbar sein. Dazu zählen insbesondere Mindestbreiten für Ersatzgehwege, stabile Anrampungen

zum Ausgleich von Höhenunterschieden mit ausreichend Bewegungsraum davor, die Sicherung mit durchgängigen und kontrastreichen Absperrschranken sowie eine klar erkennbare und verständliche Beschilderung der Umleitungsstrecken. Bauzäune sind konsequent geschlossen zu halten, damit sie von blinden Menschen nicht hinterlaufen werden können.

Eine Reihe von Städten und Kommunen hat orientiert an bestehenden Regelwerken¹⁾ bereits eigene Empfehlungen und Vorgaben für die barrierefreie Gestaltung von Baustellen entwickelt.



Gutes Beispiel:

Barrierefreie Sicherung von Baustellen [Freiburg barrierefrei] 2017

Das Garten- und Tiefbauamt der Stadt Freiburg hat differenzierte Empfehlungen für die barrierefreie Gestaltung von Baustellen entwickelt, die sich sowohl an Baufirmen als auch an die Öffentlichkeit richten. Diese Empfehlungen berücksichtigen die Belange der Barrierefreiheit von der Planung über die Ausschreibung bis hin zur Ausführung von Baumaßnahmen. Sie beinhalten insbesondere auch konkrete Anforderungen an die Baustellenausgestaltung. Die Einhaltung der Empfehlungen wird für die städtischen Baustellen fortlaufend kontrolliert.

[Link: www.freiburg.de/pb/,Lde/1132019.html](http://www.freiburg.de/pb/,Lde/1132019.html)

¹⁾ Von Bedeutung sind insbesondere die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV oder die DIN-Norm 18040-3.

Dialog und Mobilisierung

Was können wir tun?

Die Umsetzung barrierefreier Wegeketten beinhaltet, wie dargestellt, baulich-gestalterische und organisatorische Aspekte. Verschiedenste Akteure sind involviert.

Die Bereitschaft, zu handeln und zusammenzuarbeiten, steigt mit dem Umfang der Sensibilisierung für das Thema. **Wichtig ist somit noch mehr als bisher, die Bedeutung der Barrierefreiheit bzw. barrierefreier Wegeketten zielgruppenspezifisch in den Köpfen zu verankern und konkrete Handlungsoptionen aufzuzeigen.**

Auf der fachlichen Ebene passiert dies vor allem durch Dialog und Zusammenarbeit über Ressortgrenzen hinweg. Dabei ist es zunächst einmal wichtig, die Ansprechpartner zu bestimmen sowie ggf. Zuständigkeiten zu klären.

Hierbei kann sich herausstellen, dass es Bereiche oder Aufgaben gibt, die bisher weniger im Blick sind, die aber für die Umsetzung barrierefreier Wegeketten durchaus Relevanz besitzen.

Ein räumlich eng geschnittener Ansatzpunkt für einen erfolgreichen fachübergreifenden Dialog besteht mit der HVV-Haltestellenumfeld-Koordination. Der Fokus ist hier auf die Verbesserung des unmittelbaren Umfeldes von Schnellbahn-Haltestellen unter Einbeziehung des Themas Barrierefreiheit gerichtet. Diese städtischen Bereiche erfüllen eine Scharnierfunktion zwischen Quartier und ÖPNV-Netz bzw. der Gesamtstadt. Sie sind insofern funktional für die Umsetzung barrierefreier Wegeketten von großer Bedeutung. Eine wesentliche Aufgabe der HVV-Haltestellenumfeld-Koordination ist es u.a., räumliche sowie funktionale Zuständigkeiten zu klären.

Wandel in den Köpfen: Veränderungsprozesse brauchen organisierte Kooperation!

»» Positives Beispiel:

Haltestellenumfeld-Koordination (HUK) beim HVV

Umfelder von Schnellbahn-Haltestellen bilden ein wichtiges Eingangstor in Stadtteile und Quartiere. Ziel der Koordination ist die Aufwertung dieser Orte durch eine Verbesserung des Erscheinungsbildes und der Aufenthaltsqualität. Gemeinsam mit den fachlich betroffenen Partnern werden in jedem Umfeld Handlungsbedarfe identifiziert, Zuständigkeiten geklärt und die Umsetzung von konkreten Maßnahmen abgestimmt. Das können z.B. ordentlich geschnittene Büsche, die Verbesserung der Beleuchtung oder die Verminderung von Barrieren für mobilitätseingeschränkte Menschen sein. Die Koordination zielt darauf, durch praktische Zusammenarbeit einen gemeinsamen Mehrwert zu generieren und damit zu einer Verstärkung des Kooperationsprozesses beizutragen.

Link: hvv.de/de/service/mobilitaetsmanagement/haltestellenumfelder

Auf der operativen Ebene könnte beispielsweise die Ausdehnung von Schulungsangeboten für das eigene Personal zielführend sein. Aber auch Dienstleister, die Aufgaben im Unterauftrag erledigen, müssen durch geeignete Maßnahmen für das Thema sensibilisiert werden.

In den Schulungen sollten nicht nur die verschiedenen Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Menschen und die sich daraus ableitenden Maßnahmen vermittelt werden. Darüber hinaus sollte auch für eine ressortübergreifende Zusammenarbeit geworben und deren Bedeutung für das Thema hervorgehoben werden.

Im Bereich des HVV hat es sich bewährt, auch mobilitätseingeschränkte Menschen bei Schulungen einzubinden, die von ihren Problemen im Alltag berichten. Bzgl. der Diskussion von Maßnahmen mit Betroffenen muss man sich allerdings im Klaren sein, dass diese Gruppe genauso vielschichtig wie der Rest der Gesellschaft ist und die einzelnen Personen

unterschiedliche Vorlieben haben. Daher muss sich die Ausgestaltung von Maßnahmen immer nach Regelwerken richten und nicht nach den Vorschlägen einzelner Betroffener. Legitim ist es, die in den Regelwerken bestehenden Spielräume mit den Betroffenen gemeinsam auszugestalten. Dabei ist aber darauf zu achten, dass keine Optimierung zu Gunsten einer einzelnen Gruppe erfolgt, sondern die Bedürfnisse aller Gruppen hinreichend berücksichtigt werden.

Als Ansprechpartner bietet sich ab Frühjahr 2020 das neu gegründete und von der Hamburger Sozialbehörde geförderte Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg an, in dem die Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. (LAG), Barrierefrei Leben und der Blinden- und Sehbehindertenverein (BSVH) zusammenarbeiten. Bei Fragen zu Haltestellen des ÖPNV oder deren Umfeldern steht auch der HVV gerne als Ansprechpartner zur Verfügung.

Schulen und beteiligen: Verständnis wecken und Bewusstsein schaffen!

Bewusstsein schaffen

Mitdenken – von Anfang an

Auf der operativen Ebene könnte die Entwicklung und Bereitstellung von Checklisten für die Bedarfsermittlung sowie die Planung von Neubau- und Unterhaltungsmaßnahmen sein. Barrierefreiheit ist kein eigenständiges Thema, sondern ein Aspekt, der bei allen Aufgaben mitzudenken ist. Daher sollte das hierfür erforderliche Wissen nicht nur bei ausgewählten Experten vorhanden sein, sondern muss bei den handelnden Behörden, Unternehmen usw. zumindest in Grundlagen in der Breite vermittelt werden. Oft lassen sich abgeschlossene Maßnahmen im Nachhinein nur mit großem Aufwand oder gar nicht barrierefrei gestalten. Je eher an die Barrierefreiheit gedacht wird, desto leichter ist ihre Umsetzung!

Anstupsen und überzeugen

Sensibilisierung bedarf es auch bzgl. Dritter, wie z. B. Auto- und Radfahrern sowie Gewerbetreibenden. Hierbei geht es im Wesentlichen darum, deren Verhalten zu verändern. Dabei gilt es die richtige Mischung aus Sensibilisierung bzw. Aufklärung und Maßregelung zu finden.

Bei denjenigen, die sich der Folgen ihres Verhaltens nicht bewusst sind, ist evtl. schon eine direkte Ansprache, in der ihnen die Konsequenzen ihres Verhaltens aufgezeigt werden, zielführend. Dies könnte bspw. durch die Wegewarte erfolgen.

Auch ausgewählte Sensibilisierungsaktionen an Problemschwerpunkten mit z. B. einem Infostand können hilfreich sein. Bei denjenigen, die sich aber bewusst über Verbote und Auflagen hinwegsetzen, ist neben der Aufklärung vor allem eine Sanktionierung erforderlich. Dabei zeigt die Erfahrung leider, dass spora-

dische Aktionen oft wenig von Erfolg gekrönt sind. Daher sollte die intensive Überwachung zur Einhaltung von Verboten und Auflagen – besonders an Problemschwerpunkten – über einen längeren Zeitraum erfolgen.

Jeder muss Barrierefreiheit auf dem Zettel haben!

Wie bereits dargestellt, erfordert die alltägliche Nutzbarkeit von barrierefreien Wegeketten jenseits baulicher Aspekte auch deren Pflege. Allerdings sind die Zuständigkeiten insbesondere beim Winterdienst teils sehr kleinteilig zersplittert zwischen Anliegern und der Stadtreinigung. Verkompliziert wird die Sachlage noch dadurch, dass die Zuständigkeit für die Wegereinigung davon abweichend geregelt sein kann.

Bei Anliegern unbekanntes Zuständigkeiten und Umsetzungsdefizite sind eine häufige Ursache für Mängel bei der Reinigung auf Gehwegen. Daher ist es wichtig, Anlieger gezielt auf ihre Zuständigkeiten und Aufgaben anzusprechen, wenn diese von ihnen nicht wahrgenommen werden. Sie sollten dafür sensibilisiert werden, welche Probleme hieraus u. a. für mobilitätseingeschränkte Menschen entstehen. Erforderlichenfalls sollten auch hier Sanktionen ausgesprochen werden.



Operativ gestalten

Förderung des Fußverkehrs forcieren

Obwohl mehr als jeder vierte Weg in Hamburg zu Fuß zurückgelegt wird, genießt der Fußverkehr vielfach noch nicht das planerische Augenmerk, das seiner Bedeutung für die Alltagsmobilität entspricht. Er ist aber sehr bedeutsam für die Realisierung von barrierefreien Wegeketten!

Die Zielsetzung einer weitgehenden Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes kann nur schrittweise erreicht werden. Einen wichtigen Zwischenschritt auf diesem Weg markiert die Konzeption von barrierefreien Fußverkehrsnetzen auf Stadtteil- und Quartiersebene, die häufig genutzte Haupttrouten z. B. zu

Schnellbahn-Haltestellen oder Versorgungseinrichtungen beinhalten.

Diese Netze mit ihren wichtigen Fußverkehrsrouten sollten bei Neubau, Unterhaltung und Pflege im Fokus stehen, damit möglichst viele Menschen vor Ort davon profitieren. Wird im Planungsprozess die Zielgruppe zudem einbezogen, kann der Alltagsnutzen solcher Vorrangnetze zusätzlich erhöht werden. Diese Fokussierung erscheint auch vor dem Hintergrund der knappen personellen und finanziellen Ressourcen in der Verwaltung sinnvoll.

» Gutes Beispiel:

Fußverkehrsstrategien für Alsterdorf und Hoheluft-Ost (2017)

Im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Nord wurden in den beiden Stadtteilen die Gehwegqualität und andere stadträumliche Bedingungen für Fußgänger systematisch untersucht. Die Bestandsaufnahme und Analyse erfolgte vor dem Hintergrund bestehender Regelwerke und baulicher Standards, z. B. zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Verkehrsraum sowie unter Einbeziehung der Alltagserfahrungen der Einwohner im Stadtteil.

Im Ergebnis entstanden zwei Fußverkehrsstrategien. Sie zeichnen sich durch die Qualifizierung eines stadtteilbezogenen Fußverkehrsnetzes und eine Vielzahl von konkreten Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs unter Einbeziehung der Barrierefreiheit aus.

Link: www.hamburg.de/hamburg-nord/9870922/fussverkehrsstrategie-fuer-die-stadtteile-alsterdorf-und-hoheluft-ost-in-hamburg/

Die Öffentlichkeit stärker einbeziehen

Die praktische Erfahrung von Bewohnern vor Ort bildet einen wichtigen Fundus auf dem Weg zu barrierefreien Wegeketten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit wie im Rahmen der Fußwegestrategien im Bezirk Hamburg-Nord oder der Stadtteildialoge im Bezirk Wandsbek hilft dabei, Probleme zu identifizieren und alltagstaugliche Lösungen zu entwickeln.

Ebenso bietet der online zugängige „Melde-Michel“ den Bürgern die Möglichkeit, konkrete Mängel und Handlungsbedarfe zu melden, deren Beseitigung bei Planungen ggf. berücksichtigt werden sollte.

Link: www.hamburg.de/melde-michel/

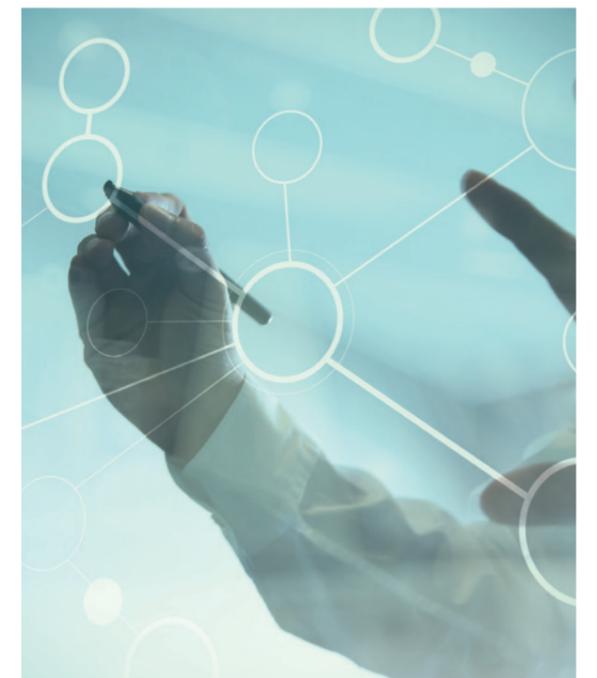
Planungen räumlich und zeitlich mehr vernetzen

Der Geltungsbereich von gesetzlich verfassten Planungsverfahren bezieht sich häufig unmittelbar auf ein Vorhaben oder eine bauliche Maßnahme. Im Rahmen von Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange können zwar Anregungen und Hinweise bezüglich der funktionalen Auswirkungen einer solchen Planung über den Geltungsbereich hinaus gegeben werden. Aus rechtlicher Perspektive sind derartige Anregungen aber nicht Gegenstand der Planung und finden folglich vielfach keine Berücksichtigung. Derartige Hinweise sind daher bisher nur sehr bedingt geeignet gewesen, die erforderliche Vernetzung der Maßnahmen voranzubringen.

Innerhalb der eigenen organisatorischen Strukturen funktioniert der Austausch zumeist recht gut. So erfolgt auf Bezirksebene zwischen den Fachämtern Stadt- und Landschaftsplanung (SL) und Management des öffentlichen Raumes (MR) i. d. R. eine enge Abstimmung. Hier sollte der Barrierefreiheit ggf. noch mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Probleme bestehen in der Abstimmung zwischen den verschiedenen Behörden, Unternehmen usw. Alle Akteure sind daher gefordert, Kommunikationswege für einen frühen Austausch zu finden und abzustimmen.

Planungen im Quartier müssen den barrierefreien Ausbau im öffentlichen Personennahverkehr einschließen, weil Bus- und Schnellbahn-Haltestellen gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen wichtige Schnittstellen zwischen Wohnquartier und Zielen in der gesamten Stadt bilden. Die laufenden Programme zum barrierefreien Ausbau von U- und S-Bahn-Haltestellen, aber auch die Maßnahmen im Rahmen der Busbeschleunigung sollten Impulsgeber sein, parallel die barrierefreie Erreichbarkeit dieser Haltestellen aus den jeweiligen Stadtteilen zu verbessern.



Mehr draus machen

Synergieeffekte durch die Förderung des Radverkehrs nutzen

Die Förderung des Radverkehrs durch Einrichtung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf der Fahrbahn sowie den Umbau von Einmündungen und Kreuzungen bringt in Hamburg auch spürbar positive Effekte für den Fußverkehr und dessen barrierefreie Gestaltung mit sich.

Der damit verbundene Rückbau von Bordsteinradwegen schafft in der Regel mehr Platz für den Fußverkehr, zudem werden die Gehwege in der Regel parallel erneuert. Mängel am Gehwegbelag oder Engstellen, die Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Menschen darstellen, werden auf diese

Weise beseitigt. Bordsteinabsenkungen und der Einbau taktiler Elemente erfolgen ebenso. Mit der baulichen Trennung von Fuß- und Radverkehr werden zudem Konfliktsituationen entschärft, die sich z.B. durch das Nutzen der abgesenkten Radfurten durch Rollstuhlfahrer oder Menschen mit Rollator ergeben.

Somit bietet die Förderung des Radverkehrs auch einen guten Ansatz, um barrierefreie Wegeketten voranzubringen, sofern die oben bereits erwähnten Konflikte zwischen Radfahrern und mobilitätseingeschränkten Menschen in der Planung hinreichend gewürdigt und vermieden werden.



Bestehende Finanzmittel und Programme nutzen

Zur zügigen Umsetzung von konzeptionellen und baulichen Sofortmaßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit wurde den Bezirken 2017 und 2018 jährlich insgesamt jeweils eine Million Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt. Mit dem Haushaltsplan 2019/2020 ist vorgesehen, die Mittel für den Ausbau der Barrierefreiheit in die Rahmenzuweisungen an die Bezirke zu integrieren. Für baulich-gestalterische Maßnahmen wie beispielsweise die Absenkung von Bordsteinkanten stehen folglich Finanzmittel zur Verfügung. Sofern beispielsweise Fußverkehrsnetze auf Stadtteil- und Bezirksebene definiert sind oder Bestandsaufnahmen zum Unterhaltungsbedarf vorliegen, könnten diese Mittel sehr gezielt eingesetzt werden.

Über das **Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE)** können in Quartieren mit besonderem Entwicklungsbedarf auch Maßnahmen gefördert werden, mit denen u. a. die baulich-gestalterische Qualität des öffentlichen Raumes verbessert wird.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung bestehen ebenso positive Erfahrungen hinsichtlich eines breit gefächerten Dialogs. Das Programm ist damit gut geeignet, um zuständigkeits- sowie ressortübergreifend für barrierefreie Wegeketten zu werben und einzelne Maßnahmen auf den Weg zu bringen. Der Gebietsentwicklungsprozess in den jeweiligen Fördergebieten wird durch das zuständige Bezirksamt gesteuert und koordiniert. Eine maßgebliche Rolle spielen dabei die Fachämter Stadt- und Landschaftsplanung (SL) sowie Sozialraummanagement (SR). Bezogen auf die bauliche Umsetzung z. B. von Maßnahmen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sind auf Bezirksebene zudem die Fachämter Management des öffentlichen Raumes (MR) involviert.

Fazit

Die Realisierung barrierefreier Wegeketten beinhaltet eine große Vielzahl von Aspekten und Handlungsebenen mit einem sehr breit gefächerten Spektrum an Zuständigkeiten. Trotzdem besteht kein Grund, in Ehrfurcht vor dieser Aufgabe zu erstarren. Es gibt gute Ansätze, wie sich diese Aufgabe bewältigen lässt. Zunächst müssen wir uns selbst darüber klar sein, wie wichtig dieses Thema in unserer immer älter werdenden Gesellschaft ist. Dann sollten wir andere hiervon überzeugen, sie für die Aufgabe sensibilisieren und mit ihnen aktiv die Zusammenarbeit suchen.

Wenn Barrierefreiheit konsequent bei allen Aufgaben und Projekten von vornherein mitgedacht wird, lassen sich auch schon mit den vorhandenen Ressourcen in überschaubaren Zeiträumen sichtbare Ergebnisse erzielen, die sich schrittweise zu einem barrierefreien Wegenetz zusammenfügen werden.

„Geduld ist eine gute Eigenschaft. Aber nicht, wenn es um die Beseitigung von Missständen geht.“
(Margaret Thatcher)

Lassen Sie uns in diesem Sinne gemeinsam handeln. Jeder kann einen Beitrag leisten!
Ihr HVV

Die UN-Behindertenrechtskonvention

für gleichberechtigte Teilhabe in der Gesellschaft

Die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderung wurde Ende 2006 von der Generalversammlung der Vereinten Nationen (UN) verabschiedet und trat 2008 in Kraft.

Warum gibt es die UN-Konvention?

Sie setzt sich dafür ein, dass die Benachteiligung von Menschen mit Behinderung aufhört und diese als vollwertige Bürger der Gesellschaft anerkannt werden.

Was fordert die die UN-Konvention?

Die UN-Konvention fordert Inklusion, also die gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben. **Inklusion ist ein Menschenrecht.**

Wer unterstützt die UN-Konvention?

Deutschland und derzeit 177 weitere Länder bekennen sich zur UN-Konvention und haben sich mit ihrer Unterzeichnung dazu verpflichtet, sie umzusetzen.

Damit eine gleichberechtigte Gesellschaft Wirklichkeit wird, muss sich aber noch vieles ändern.

Die Kernpunkte der Konvention:

Barrieren abschaffen

Selbstbestimmtes Leben ermöglichen

Gleiche Rechte für alle



Rechtliche Rahmenbedingungen und Definition

„Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“, so steht es in Artikel 3 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland.

In § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) aus dem Jahr 2002 wird diese Forderung konkretisiert und der Begriff „Barrierefreiheit“ definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

DIN-Normen

Die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur wird in verschiedenen DIN-Normen behandelt. Zentrales Dokument ist die DIN 18040 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen“. Sie zielt auf die Barrierefreiheit baulicher Anlagen ab, damit diese für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind (nach § 4 BGG). Mit der DIN 18040 wurden die DIN 18024 und DIN 18025 abgelöst.

Die DIN 18040 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen“ gliedert sich in drei Teile:

- **DIN 18040-1:**
Öffentlich zugängliche Gebäude
- **DIN 18040-2:**
Wohnungen
- **DIN 18040-3:**
Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

Die DIN 18040-3 beinhaltet konkrete Angaben für die barrierefreie Gestaltung öffentlicher Verkehrs- und Freiräume. Darin werden Maße für benötigte Verkehrsräume mobilitätsbehinderter Menschen festgelegt, Anforderungen zur Information und Orientierung beschrieben sowie Angaben zu Oberflächen und Mobiliar gemacht.

Für die Planung barrierefreier Verkehrsinfrastruktur sind darüber hinaus die DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ und die DIN 32975 „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“ von Bedeutung.

In der DIN 32984 werden die Anforderungen an die taktile und visuelle Erkennbarkeit beschrieben. Es werden unter anderem die Anforderungen an Bodenindikatoren und angrenzende Bodenbeläge dargelegt und anhand von Standardlösungen aufgezeigt. Angaben zu akustischen und taktilen Signalgebern für blinde und sehbehinderte Menschen werden darüber hinaus in der Norm DIN 32981 genannt.

In der DIN 32975 geht es um Sicherheit, Orientierung und Mobilität für Menschen mit und ohne Sehbehinderung. Sie beschreibt die Gestaltung optischer Informationen für den Straßenraum, für öffentlich zugängliche Gebäude und Einrichtungen sowie für Verkehrsmittel und Verkehrsanlagen.

Barrierefreie Verkehrsanlagen

Für den Entwurf von Straßen stehen den Fachplanern und Verwaltungen zahlreiche Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Verfügung.

In den „Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)“ aus dem Jahr 2011 werden diese übergeordneten Regelwerke um die Belange der barrierefreien Gestaltung konkretisiert.

Ziel der H BVA sind barrierefreie Verkehrsanlagen im Sinne des „Designs für Alle“ unter Berücksichtigung städtebaulicher und gestalterischer Aspekte. Die laufende Überarbeitung der H BVA soll in „Empfehlungen für barrierefreie Verkehrsanlagen“ münden und damit gegenüber den bisherigen Hinweisen aufgewertet werden.

Design für Alle

Der Planungsgrundsatz „Design für Alle“ zielt darauf ab, den Zugang zur Infrastruktur für möglichst alle Menschen so herzustellen, dass sie ohne fremde Hilfe nutzbar ist. Das zentrale Element ist dabei die Barrierefreiheit. Physische Barrieren beeinträchtigen den Aktionsradius von vielen mobilitätseingeschränkten Menschen und erschweren damit ihre Teilhabe am öffentlichen Leben.

Der Abbau von physischen Barrieren kommt allen Menschen zugute. Barrierefreiheit ist für 10 % der Bevölkerung notwendig, für 30 % hilfreich und für alle anderen Menschen komfortabel. Sie schafft langfristig und nachhaltig für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen ein hohes Maß an Lebensqualität im öffentlichen Raum.

Zudem sollte beachtet werden: Ein einfacher Unfall kann jeden von uns innerhalb eines einzigen Augenblicks dauerhaft in seiner Mobilität einschränken – in welcher Form auch immer.

In vielen Belangen stimmen die Anforderungen der unterschiedlichen Bedürfnisgruppen an barrierefreie Verkehrsanlagen überein; teilweise unterscheiden sie sich jedoch erheblich. So haben zum Beispiel blinde Menschen andere Bedürfnisse als Rollstuhlfahrer. Großflächig ebene Bereiche sind für Rollstuhlfahrer die optimale Lösung. Blinde und sehbehinderte Menschen benötigen jedoch taktile und kontrastreiche Leiteinrichtungen, an denen sie sich orientieren können.

Daher sind im Planungsprozess stets die Anforderungen aller Bedürfnisgruppen im Sinne des „Designs für Alle“ zu berücksichtigen.



Zwei-Sinne-Prinzip

Das Zwei-Sinne-Prinzip ist von wesentlicher Bedeutung für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen und Gebäuden. Es wurde deshalb auch in der DIN 18040 als Grundprinzip verankert. Demnach müssen immer mindestens zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“ und „Tasten“ angesprochen werden.

Diese Art der Bereitstellung von Informationen ermöglicht die Nutzung des öffentlichen Raumes für eine große Anzahl von Personen. Vor allem Menschen mit visuellen und auditiven Einschränkungen haben häufig Probleme, sich im Straßenraum zu orientieren. Durch das Zwei-Sinne-Prinzip erhalten sie zusätzliche Informationen, die ihnen die Mobilität erleichtern.

Aber auch für Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen stellen Planungen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip eine Verbesserung dar, beispielsweise bei Ansagen an Bahnsteigen und gleichzeitiger Anzeige auf Informationstafeln.

Straßenraumgestaltung

Grundfunktionen barrierefreier Räume

Um die barrierefreie Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, sind die Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen hinsichtlich Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Bedeutung. Aus diesen Anforderungen ergeben sich vier Grundfunktionen barrierefreier Räume, die bei jeder Planung nach Möglichkeit gemeinsam und zusammenhängend berücksichtigt werden sollen.

Funktion	Erläuterung
Zonierung	Trennung des Verkehrsraumes in hindernisfreie Bereiche für die Fortbewegung von Fußgängern und in Bereiche für den Aufenthalt, z. B. durch Elemente der Straßenausstattung und Begrünung
Nivellierung	Gewährleistung möglichst stufenloser Übergänge für gehbehinderte Menschen
Linierung	Ausbildung von taktilen Leitlinien für die Orientierung und ertastbarkeit von Wegen für blinde und sehbehinderte Menschen
Kontrastierung	Visuell, taktil und akustisch kontrastierende Gestaltung des Verkehrsraumes zur Gewährleistung der Leit- und Warnfunktion für blinde und sehbehinderte Menschen

Grundfunktionen barrierefreier Räume (nach H BVA)

30%



Der Abbau von Barrieren

kommt allen zugute!

Barrierefreiheit ist für 10% der Bevölkerung notwendig, für 30% hilfreich und für alle anderen Menschen komfortabel. Sie schafft langfristig und nachhaltig für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen ein hohes Maß an Lebensqualität im öffentlichen Raum.

Kontakte

Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen

Osterbekstraße 96 | 22083 Hamburg

Telefon: 040/428 63 - 57 25

E-Mail: behindertenbeauftragte@basfi.hamburg.de

Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg

Paul-Stritter-Weg 1 | 22297 Hamburg

Telefon: 040/855 99 200

E-Mail: post@kompetent-barrierefrei.de

Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. (LAG)

Paul-Stritter-Weg 1 | 22297 Hamburg

Telefon: 040/855 99 200

E-Mail: post@lagh-hamburg.de

Landes-Seniorenbeirat Hamburg

Brandstwierte 1 | 20457 Hamburg

Telefon: 040/428 37 - 19 34

E-Mail: lsb@lsb-hamburg.de

AG Barrierefreier ÖPNV in Hamburg

Hamburger Verkehrsverbund GmbH

Christiane Jochims

Steindamm 94 | 20099 Hamburg

Telefon: 040/32 57 75 - 456

E-Mail: jochims@hvv.de

HVV-Haltestellenumfeld-Koordinatoren

Hamburger Verkehrsverbund GmbH

Dirk Carstensen | Simon Henze

Steindamm 94 | 20099 Hamburg

Telefon: 040/32 57 75 - 462 oder - 463

E-Mail: haltestellenumfeld@hvv.de

Impressum

Herausgeber:

Hamburger Verkehrsverbund GmbH

Steindamm 94 | 20099 Hamburg

Telefon: 040/32 57 75 - 0

E-Mail: info@hvv.de

Verantwortlich beim HVV:

Dirk Thamm | Matthias Winkler

Bereich Schienenverkehr/Planung

E-Mail: planung@hvv.de

Fotos:

© 123rf.com (Titel)

© Christian Hinkelmann (Seite 7)

© 123rf.com (Seite 7)

© 123rf.com (Seite 15)

© Christian Hinkelmann (Seite 16)

Alle anderen Fotos:

Hamburger Verkehrsverbund GmbH

Illustrationen:

© Philipp Hubbe (Seite 13)

Inhalte:

© Aktion Mensch e.V. (Seite 18)

© Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (Seiten 19 – 21)

Gestaltung:

schröder;advertising

Druck:

Druckerei Siepman GmbH

Stand: 03.2019

