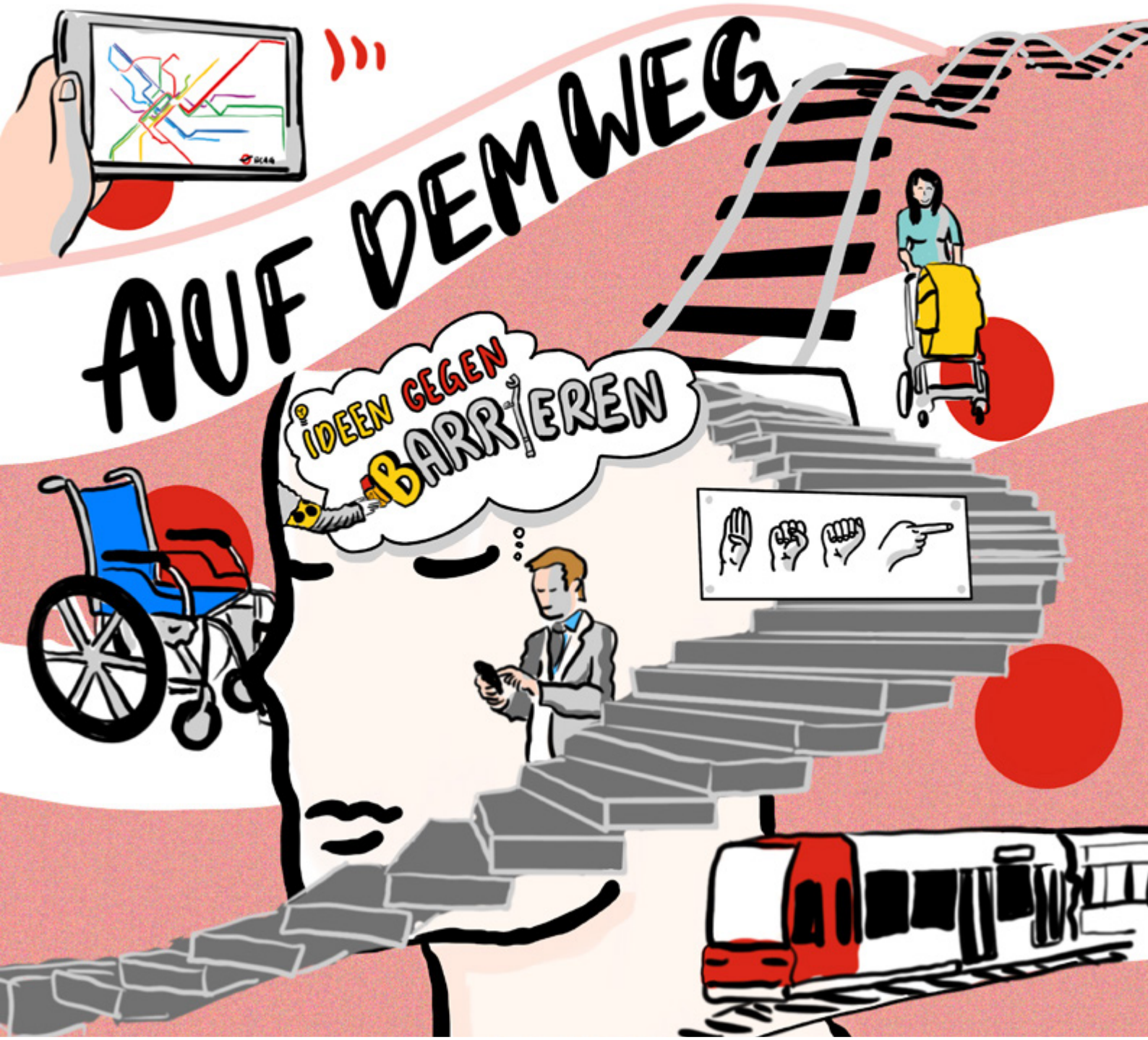
AUSGABE 5 | DEZEMBER 2020

MOBILDIALOG

Das Magazin



Sonderlösung ade: Eine Gestaltung für alle

Beim Ansatz »Design für alle« geht es um mehr als nur um Barrierefreiheit

Ausgerechnet jetzt wieder einsteigen?

Kein erhöhtes Infektionsrisiko in Bus und Bahn: ÖPNV bleibt sicher

Alles über Bremens neue Straßenbahn

Darum ist das »Nordlicht« ein Sprung in die Zukunft des Bremer Nahverkehrs

INHALT

04
TITELTHEMA
Keine Kompromisse
Während Menschen mit Behinderungen schnell ausgeschlossen werden, sind auf sie abgestimmte Lösungen häufig ein Angebot für alle

06
Sonderlösung ade: Eine Gestaltung für alle
Warum Barrierefreiheit häufig auch Vorteile für Menschen ohne Behinderung hat

09
Jeder Zentimeter zählt
Ein niveaugleicher Einstieg soll den ÖPNV in Bremen für alle bequemer machen

10
Je früher, desto besser
Beratungsstelle kom.fort hilft, Barrieren zu Hause zu überwinden

11
Mobilität neu lernen
BSAG bietet Erfahrungen für Menschen mit und ohne Behinderung

12
Ausgerechnet jetzt wieder einsteigen?
Verhaltensbiologin Dr. Elisabeth Oberzaucher über das Risiko, sich im ÖPNV mit dem Corona-Virus zu infizieren

14
Auf dem Eis sind alle gleich
Jacob Wolff hat beim Sledgehockey die absolute Barrierefreiheit gefunden

16
Das »Ob« ist keine Frage
Bremens Landesbehindertenbeauftragter Arne Frankenstein über Barrierefreiheit in Bremen

18
Infografik

20
Aus 700 Einzelteilen gefertigt
Wie viel Technik in den Hubliften der BSAG-Fahrzeuge steckt

22
10 Fragen, 10 Antworten
Bremen hat eine neue Straßenbahn – das müssen Sie über das »Nordlicht« wissen

24
Schnell verstehen
Wie Piktogramme und Leichte Sprache beim Verstehen helfen

26
Kurzmeldungen

28
Fotowettbewerb
»Nordlicht« fotografieren und tolle Preise gewinnen

29
Mein Weg zur Arbeit

30/31
»Familienunternehmen«
Martina und Gerrit Kappher haben sich vor 30 Jahren bei der Arbeit ineinander verliebt

32
Weihnachtsgeschenkideen

33
Einen Trip durch Bremen gewinnen

34
Rätsel

35
Im Porträt
Diana Meier-Soriat macht aus Gedanken Bilder

Impressum

EDITORIAL

Am besten funktioniert Barrierefreiheit, wenn sie der Allgemeinheit gar nicht auffällt

Barrierefreiheit: Allein das Wort ist so sperrig und umständlich wie eine 40 Meter lange Rollstuhlrampe, die gebaut werden muss, weil zwei Stufen im Weg sind. Und tatsächlich ist Barrierefreiheit oft furchtbar umständlich – nämlich dann, wenn plötzlich auffällt, dass sie fehlt. Sobald nachgebessert werden muss, obwohl zum Beispiel ein Umbau eigentlich schon fertig war, sind alle genervt.

Gleichzeitig gewinnt Barrierefreiheit langsam an Bedeutung. In Wohnungsannoncen wird sie beworben und im Haushalt hat sie sich an vielen Stellen sogar unbemerkt eingeschlichen. Ausziehbare Unterschränke? Früher in Küchen von Rollstuhlfahrenden unverzichtbar, liegen sie heute bei neuen Küchen voll im Trend. Auf dem Küchenboden knien, um in der hinterletzten Ecke den Römertopf zu suchen, macht eben niemandem Spaß.

Es gibt viele Beispiele von Situationen, in denen barrierefreie Umgebung oder Gestaltung auch denjenigen nutzt, die gar nicht darauf angewiesen sind. Manchmal fällt diese Barrierefreiheit nicht einmal auf – weil sie eben nicht allein darauf basiert, dass für Menschen mit Beeinträchtigungen nachgebessert wurde.

Auch uns bei der BSAG beschäftigt das Thema in vielen Zusammenhängen. Wie das aussieht, erfahren Sie auf den nächsten Seiten. Wir wünschen viel Spaß beim Lesen!

Andreas Holling & Sonja Niemann

KEINE KOMPROMISSE

Nicht nur im Sport funktioniert Inklusion oft nur in eine Richtung

Kratzende Kufen auf dem Eis, Hockeyschläger knallen gegen einen Puck: Sledgehockey ist wie Eishockey – aber im Sitzen. Deshalb betreiben ihn in erster Linie Menschen, bei denen die Beweglichkeit der Beine oder Füße eingeschränkt ist.

Aber auch Sportlerinnen und Sportler ohne Beeinträchtigung sind beim Sledgehockey willkommen. Und das ist beim Behinderten- oder Parasport häufig so. Auch Menschen, die im Alltag zu Fuß unterwegs sind, können und dürfen sich in einen Rollstuhl setzen, um Rollstuhlbasketball zu spielen. Beim Blindenfußball spielen auch Sehende mit – natürlich mit verbundenen Augen.

So ähnlich wie beim Sport funktioniert häufig auch das Zusammenleben von Behinderten und Nichtbehinderten im Alltag: Dort, wo die Umgebung ausschließlich mit Blick auf Menschen ohne Behinderungen geplant wurde, besteht immer die Möglichkeit, dass Menschen mit Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden, weil sie auf unüberwindbare Barrieren stoßen.

Andersherum schließen speziell für Menschen mit Behinderungen geschaffene Lösungen selten Nichtbehinderte aus. Im Gegenteil: Häufig profitieren sie sogar von barrierefreier Gestaltung. Wenn Kunst in einem Museum zum Beispiel »zum Anfassen« ist, können auch Sehende sie auf diese Art erleben.

Für Jacob Wolff (Foto) ist Sledgehockey die inklusivste aller Sportarten – und alles andere als nur ein Kompromiss. Seine Geschichte lesen Sie auf Seite 14.

Aufmacher

SONDERLÖSUNG ADE: EINE GESTALTUNG FÜR ALLE

Barrierefreiheit kann mehr sein als nur »kostspieliges Nachbessern«

Wer beim Wort »Barrierefreiheit« nur an eine Rollstuhlrampe denkt, kratzt höchstens an der Oberfläche eines spannenden Themas. Barrieren, die abgebaut oder von vornherein vermieden werden könnten, finden sich in fast allen Lebensbereichen. Und: Der Umgang mit ihnen betrifft nicht nur Menschen mit Beeinträchtigungen – sondern eigentlich alle.

Rampen lassen Menschen im Rollstuhl Höhenunterschiede überwinden, für die andere eine Treppe nutzen. Mithilfe eines Lifts kommen sie in die Busse und Bahnen der Bremer Straßenbahn AG. Gebärdendolmetscherinnen und -dolmetscher übersetzen die Tagesschau, damit auch Gehörlose die Nachrichten verfolgen können. Blinde nutzen einen speziellen Knopf an Fußgängerampeln, mit denen sie ein akustisches Signal aktivieren. Schließlich sehen sie nicht, ob gerade Rot oder Grün ist. All diese Hilfsmittel haben etwas gemeinsam: Sie gleichen einen Nachteil aus, den Menschen mit einer Beeinträchtigung haben.

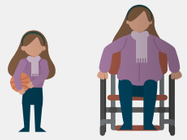
Dass diese Unterstützung dringend gebraucht wird, zeigen die Zahlen. Mehr als 42.000 Stadt-Bremerinnen und -Bremer haben eine Schwerbehinderung. Das entspricht rund 7,5 Prozent der Gesamtbevölkerung. Die Ursachen der Schwerbehinderung sind vielfältig: Nicht nur Mobilitätseinschränkungen wie eine Querschnittlähmung gehören dazu, sondern auch zum Beispiel Sprach- oder Sprechstörungen, Taubheit, Schwerhörigkeit, in der Funktion beeinträchtigte Organe, Suchtkrankheiten und geistig-seelische Behinderungen.

»Alle Menschen haben das Recht auf Teilhabe. Dafür ist Barrierefreiheit ausschlaggebend«, sagt Andrea Sabellek vom Forum Barrierefreies Bremen. Dort haben sich Mitglieder verschiedener Verbände zusammengeschlossen, die sich in Bremen mit dem Thema Barrierefreiheit im öffentlichen Raum beschäftigen. Dazu zählen etwa der Verein SelbstBestimmt Leben, die Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe behinderter Menschen Bremen, der Blinden- und Sehbehindertenverein Bremen, die Beratungsstelle für barrierefreies Bauen und Wohnen kom.fort und der Landesverband der Gehörlosen Bremen. Sabellek appelliert: »Es ist sinnvoll, sich im Vorfeld mit behinderten Menschen und ihren Belangen auseinanderzusetzen, anstatt hinterher das Gemecker zu kriegen.«

Bild links: Auch die Multifunktionsflächen des »Nordlichts« haben einen universellen Ansatz: Sie bieten Platz für Menschen mit Rollator, Kinderwagen, Fahrrad oder viel Gepäck. Wird die Abstellfläche nicht gebraucht, bietet sie Steh- und Sitzplätze

97 %

der Betroffenen haben ihre Schwerbehinderung erst im Laufe ihres Lebens erworben.



Quelle: Statistisches Landesamt Bremen

Was passiert, wenn beim Um- oder Neubau Barrierefreiheit höchstens am Rande Berücksichtigung findet, hat in Bremen vor einigen Jahren zum Beispiel das Forum Am Wall gezeigt. Eine frei schwebende Treppe schuf – nicht nur, aber besonders für sehbehinderte Menschen – ein Kopfstoßrisiko. Die Stelzen, auf denen das Stelzenhaus steht, zwangen Rollstuhlfahrende zu Umwegen und die Stufen hatten nicht nur eine ungewöhnliche, sondern auch eine ungleichmäßige Tritthöhe, sodass es immer wieder zu Stolperunfällen kam. Kurz: Die Barrierefreiheit hatte sich durch den Umbau des Gebäudes in der Wahrnehmung derjenigen, die es unmittelbar betrifft, sogar verschlechtert. Drei Bremer Behindertenverbände klagten und stimmten schließlich einem Mediationsverfahren mit der Stadtgemeinde Bremen zu. Diese sagte Nachbesserungen zu und setzte sie auch um.

»Oft sind es immer wieder die gleichen Dinge, an denen es scheitert«, sagt Andrea Sabellek. Es reiche nicht aus, sich mit Barrierefreiheit nur auf dem Papier zu beschäftigen. »Viele Dinge fallen erst im Detail auf.« Sie empfiehlt, nicht nur vorher, sondern auch während der Bauphase immer wieder die Expertise von Betroffenen einzuholen und Planungen gegebenenfalls anzupassen. »Hinterher Abhilfe zu schaffen, ist viel schwieriger«, gibt sie zu bedenken.

Das weiß auch Mathias Knigge vom Verein Design für Alle – Deutschland (EDAD). Mitglieder aus ganz verschiedenen Branchen – etwa Architektur, Informationstechnologie, Planung, Handwerk, Design und Kulturvermittlung – haben sich zusammengeschlossen, weil sie mehr wollen als »nur« Barrierefreiheit. Sie sind überzeugt: Mit guter Planung lassen sich aufwendige Speziallösungen für oft nur kleine Gruppen von Betroffenen umgehen. Barrieren können von vornherein vermieden werden zugunsten einer attraktiven Gestaltung für viele Nutzerinnen und Nutzer.

»DIN-Normen kommen häufig aus der Welt des Nachbesserns.«

Mathias Knigge

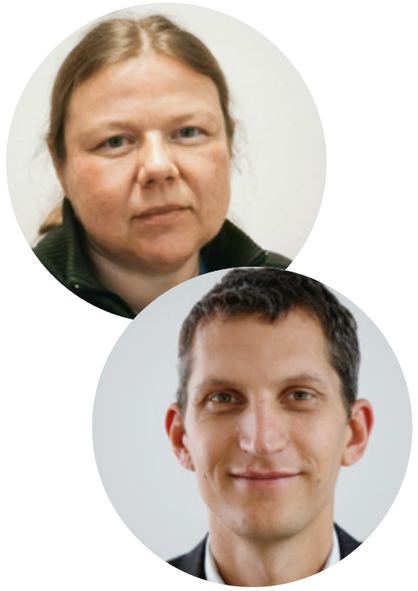
Produkte, Systeme und Umgebungen sollen von allen auf die gleiche Weise angewendet werden können. Bei diesem Ansatz geht es um alle Nutzerinnen und Nutzer und nicht in erster Linie um Menschen mit Beeinträchtigungen. Sie stellen lediglich eine kleine, aber wichtige Gruppe in einer großen Masse dar, deren Bedürfnisse berücksichtigt werden.

Den Begriff »Universal Design« prägte der amerikanische Designer Ronald L. Mace in den 1980er-Jahren. Er hat Ende der 1990er-Jahre sieben Prinzipien entwickelt, an denen sich Expertinnen und Experten aus Design, Gestaltung und Entwicklung bis heute orientieren, wenn sie ihre Arbeit einer großen Gruppe mit ganz verschiedenen Voraussetzungen zugänglich machen wollen.

»Es geht um ein gewisses Planungsverständnis«, erklärt Knigge. »DIN-Normen kommen häufig aus der Welt des Nachbesserns«, sagt er. Sie beschreiben detailliert die Anforderungen an Sonderlösungen für Menschen mit Einschränkungen. Dementsprechend gegängelt fühlten sich viele Entscheidungsträgerinnen und -träger von den starren DIN-Normen.

Vor diesem Hintergrund wirken einige Designentscheidungen deshalb fast wie Trotz. So sorgte die neu eröffnete Elbphilharmonie zum Beispiel

»



Bilder rechts: Andrea Sabellek und Mathias Knigge beschäftigen sich beruflich mit Barrierefreiheit

auch deshalb für Schlagzeilen, weil immer wieder Menschen auf ihren Treppen stolperten, da unter anderem die Absätze schlecht zu erkennen waren. »Hätte das Konzept von Anfang an kontrastreich abgesetzte Vorderkanten der Treppenstufen vorgesehen, wäre durch eine andere Holzart das Ziel einfach erreicht worden. Dies hätte keinen Euro mehr gekostet und sehr teure Nachbesserungen wären den Verantwortlichen erspart geblieben«, sagt Knigge.

Aus diesem Grund warnt auch Andrea Sabellek vor »Schmalspurlösungen«. »Barrierefreiheit wird oft assoziiert mit Mehraufwand und hohen Investitionen«, sagt sie. Dabei reduziere es im Endeffekt Kosten, wenn von vornherein die Bedürfnisse von Menschen mit Beeinträchtigungen mitgedacht würden.

Von den ihretwegen umgesetzten Veränderungen profitieren schließlich nicht selten auch andere Bevölkerungsgruppen. Eltern mit Kinderwagen freuen sich, wenn sie Stufen vermeiden können, kontrastreiche Gestaltung ist auch für Menschen ohne Sehbehinderung besser wahrnehmbar und der Zweck von Untertiteln ist in Zeiten von Social Media längst nicht mehr in erster Linie, Videos für gehörlose Menschen zugänglich zu machen, sondern sie werden auch von Hörenden oft in Anspruch genommen. »Ein Ansatz von Design für alle könnte deshalb sein, auf einer Website, die barrierefrei werden soll, nur ein Video mit Gebärdensprache zu übersetzen und das restliche Geld in die Untertitelung zu stecken, womit wir auch die Jugend erreichen, die Filme ohne Ton nutzt«, erklärt Knigge. Wie elegant und praktisch eine Gestaltung sein kann, die auch Menschen mit Beeinträchtigungen ohne zusätzlichen Aufwand nutzen können, zeigen viele Beispiele schon heute im ganz normalen Alltag. So war Nintendos Wii vor einigen Jahren nicht nur ein Hit in Kinderzimmern, sondern auch in vielen Seniorenheimen. Der Grund: Das Gerät war intuitiv zu bedienen. Statt nur Knöpfe auf einem Gamepad zu drücken, wurde erstmals der ganze Körper zum Controller.

Auch bodengleiche Duschen in Hotels und vermehrt auch in privaten Badezimmern sind ein Beispiel für universelle Gestaltung, die auch bei denjenigen gefragt ist, die nicht zwingend darauf angewiesen sind. Waschmaschinen, deren »Bullauge« höher liegt als bei herkömmlichen Modellen, damit man sich beim Befüllen und Entladen nicht bücken muss, gibt es auf dem Markt deshalb genauso wie Modelle mit akustischen und haptischen Signalen, die sehbehinderten Menschen beim Einstellen des Programms helfen.

»Eine kluge Gestaltung hilft vielen, ist aber für Menschen mit Behinderung essenziell.«

Andrea Sabellek

Auch bei den ureigensten menschlichen Bedürfnissen ist Universal Design längst auf dem Vormarsch. So hat der Stadtmöbelbauer Wall, der in Bremen auch die BSAG-Haltestellen ausgestattet hat, für seine in Berlin aufgestellten öffentlichen Toiletten sogar eine eigene App entwickelt. Sie ermöglicht einerseits eine bargeldlose Zahlung für die Benutzung der modernen Toiletten. Andererseits navigiert sie auch zum nächsten freien und intakten WC. Das ist für Rollstuhlfahrende hilfreich, die auf barrierefreie Toiletten angewiesen sind – aber auch ziemlich praktisch für alle, die einfach dringend eine Toilette suchen. Oder wie Andrea Sabellek sagt: »Eine kluge Gestaltung hilft vielen, ist aber für Menschen mit Behinderung essenziell.«

Sonja Niemann

Bild links: Toiletten im öffentlichen Raum, die auch von Rollstuhlfahrenden genutzt werden können, sind ein klassisches Beispiel für universelles Design. Dass diese jetzt zum Teil sogar »smart« sind, hilft ebenfalls allen Nutzerinnen und Nutzern

JEDER ZENTIMETER ZÄHLT

Die BSAG arbeitet intensiv am stufenlosen Einstieg in Bus und Straßenbahn

Design für alle: Bezogen auf den Nahverkehr in Bremen, könnte das zum Beispiel bedeuten, die Nutzung eines Hublifts überflüssig zu machen. Ein niveaugleicher Einstieg ist die logische Konsequenz – die praktische Umsetzung jedoch eine Herausforderung.

Tests auf dem BSAG-Gelände haben gezeigt: Fünf Zentimeter Höhenunterschied sind für Rollstuhlfahrende ein echtes Problem

Fünf Zentimeter: So groß darf laut DIN-Norm sowohl der Spalt als auch der Höhenunterschied zwischen Fahrzeug- und Bahnsteigkante sein, um als »barrierefrei« zu gelten. Für die meisten Bahnsteige der BSAG würde das bedeuten: Sie müssten rund 15 Zentimeter höher als bisher und damit 25 Zentimeter hoch sein. So weit die Theorie. »Die Mitglieder des Forums Barrierefreies Bremen haben uns aber demonstriert, dass gerade der Höhenunterschied von fünf Zentimetern zumindest für einen Teil der Rollstuhlfahrenden schwer zu meistern ist«, sagt Andreas Busch, Chefplaner bei der BSAG.

Auf dem Betriebsgelände des Verkehrsunternehmens gibt es bereits einen erhöhten Testbahnsteig. An ihm experimentieren die Expertinnen und Experten aus den Abteilungen Planung, Infrastruktur und Fahrzeuge mit der Umsetzbarkeit eines möglichst niveaugleichen Einstiegs. Dabei berücksichtigen sie auch die Erfahrungen von Rollstuhlfahrenden.

Die richtige Höhe für den Bahnsteig zu ermitteln, ist der vergleichsweise einfache Schritt. Schwieriger ist, dass die Fahrzeuge der BSAG nicht immer die exakt gleiche Einstiegshöhe haben. Sie wird zum Beispiel davon beeinflusst, wie viele Menschen gerade an Bord sind oder wie abgefahren die Räder und Schienen sind. Stimmt das Höhenverhältnis nicht mehr, macht das nicht nur Rollstuhlfahrenden Probleme, sondern könnte auch beim Türenöffnen zu Schäden am Fahrzeug führen – oder dazu, dass sich die Türen gar nicht mehr öffnen lassen, weil die Bahn zu tief liegt und der Bahnsteig im Weg ist.

Lange hat das Team Verschleiß- und Bewegungsmaße berechnet, um das Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante zu verringern. Das Ergebnis: Ein möglichst konstanter Wert ist nur dann zu erreichen, wenn Räder und Schienen der Straßenbahnen nicht mehr voll abgefahren, sondern früher als bisher erneuert werden. Das sorgt für höhere Instandhaltungskosten. »Aber so konnten wir ein System entwickeln, bei dem zumindest in 85 Prozent der Situationen im ÖPNV ein Spaltmaß von nur drei Zentimetern eingehalten wird«, sagt Busch.

Damit trotz der Nähe zum Bahnsteig das Fahrzeug nicht beschädigt wird, werden die Straßenbahnen deshalb bereits mit einigen neuen Features ausgestattet, die den Einsatz an niveaugleichen Haltestellen erleichtern sollen. Gummilippen unten an den Türen geben nach, wenn die Türen doch einmal zu dicht am Bordstein öffnen. Eine sogenannte Verschleißkante am Fahrzeug hat zwei Funktionen. Sie ist waagerecht am Einstieg angebracht und durch ihre Abschrägung erleichtert sie Rollstuhlfahrenden den Einstieg. Gleichzeitig kann die Kunststoffleiste verhältnismäßig günstig ausgetauscht werden, wenn sie doch einmal die Bordsteinkante touchiert. Dann bekäme sie anstelle der Straßenbahn den Kratzer ab.

Die erste »höhergelegte« Haltestelle wird im Herbst 2021 am Depot in Gröpelingen fertiggestellt. Natürlich wird das Forum Barrierefreies Bremen den Prozess weiter begleiten. Die gemeinsam gemachten Erfahrungen werden dann zu entsprechenden Anpassungen führen. Schließlich soll der leichtere Zustieg für Menschen, die nicht gut zu Fuß sind, nicht zulasten derjenigen gehen, die einen Rollstuhl nutzen. Der Aufwand lohnt sich, findet Andreas Busch: »Davon profitieren am Ende alle. Der Ein- und Ausstieg ist nicht nur komfortabler, er geht auch schneller.«

Die Stadt Bremen strebt an, nach und nach eine Haltestellenhöhe zu realisieren, die einen stufenlosen Ein- und Ausstieg ermöglicht. Der Aufwand ist groß: Schließlich müssen auch die höheren Bahnsteige durch neue Rampen barrierefrei erreichbar sein. Bis jede Haltestelle im Netz umgebaut ist, wird es viele Jahre dauern. Bis dahin garantiert der Hublift den Rollstuhlfahrenden den Einstieg.

JE FRÜHER, DESTO BESSER

Beratungsstelle kom.fort hilft, Barrieren zu Hause zu überwinden

Früher kamen Ratsuchende oft erst, wenn die Not schon groß war. Heute holen sie sich auch schon Tipps, wenn ein Umbau ohnehin bevorsteht. In der Beratungsstelle kom.fort bekommen sie Hilfe, damit das Leben in der eigenen Wohnung lange möglich bleibt.

Meistens sei es die Badewanne, die für ältere Menschen als Erstes zum Problem werde, sagt Meike Austermann-Frenz, Leiterin der Beratungsstelle kom.fort. Gemeinsam mit drei Kolleginnen kennt die Planerin, Baufachfrau und Wohnberaterin jede Menge Tricks, mit denen auch aus Bestandswohnungen eine nahezu barrierefreie Umgebung werden kann.

Manchmal hilft schon ein Sitzbrett, damit sich Menschen, die sich aus Alters- oder anderen Gründen mit Mobilitätseinschränkungen konfrontiert sehen, wieder waschen können – ohne Angst, nicht mehr ohne Hilfe aus der Badewanne zu kommen. Aber auch Alternativen wie ebenerdige Duschen – wahlweise mit Klappsitz – können sich Interessierte direkt vor Ort in der Beratungsstelle ansehen. Das Angebot richtet sich nicht nur an Seniorinnen und Senioren, sondern auch an jüngere Menschen mit Beeinträchtigungen.

Spätestens, wenn es ohne einen Umbau in der eigenen Wohnung nicht geht, spielt die Finanzierung eine große Rolle. Die kom.fort-Expertinnen wissen, welche Unterstützungsmöglichkeiten von Pflegekassen, Krankenkassen oder auch dem KfW-Programm »Altersgerecht umbauen« zu erwarten sind.

Bei kom.fort finden sich für alle Räume Gestaltungsmöglichkeiten, die das Leben leichter machen. Ein modulares Rampensystem funktioniert fast so leicht wie Lego und verwandelt kleine Stufen in rollstuhl- und rollatorfreundliche Schrägen. Balkontürschwellen lassen sich mit einem elektrischen Schwellenüberbrücker überwinden und wenn eine ganze Treppe zum Hindernis wird, helfen verschiedene Liftsysteme.

Meike Austermann-Frenz zeigt eine barrierefreie Dusche (oben l.). Dank zweigeteilter Tür können auch Pflegekräfte unterstützen, ohne selbst nass zu werden. In der Ausstellungsküche der Beratungsstelle lassen sich Oberschränke elektrisch herunterfahren (oben r.). Unter dem Herd ist eine ausziehbare Abstellplatte eingebaut, damit auch Rollstuhlfahrende in die Töpfe gucken können (darunter). Verschiedene Systeme zur Überwindung von Schwellen und Stufen sind bei kom.fort ebenfalls ausgestellt (unten)

Auch in Mietwohnungen seien Umbauten zugunsten der Barrierefreiheit heute selten ein Problem, sagt Meike Austermann-Frenz. »Das Klima hat sich total verändert. Wohnbaugesellschaften wollen auch ihre älteren Mieter halten«, sagt sie. »Seniorengerecht« und »barrierefrei« sind zu Verkaufs- und Vermietungsargumenten geworden.

kom.fort e. V. – Beratung für Barrierefreies Bauen und Wohnen
Landwehrstraße 44, 28217 Bremen
Tel.: 0421 / 790 1 10

Sonja Niemann

MOBILITÄT NEU LERNEN

Rollatorentraining hilft Älteren / Rolliparcours erlaubt Perspektivwechsel

Barrierefreiheit ist nicht nur ein Thema, das bei Fahrzeugen, Haltestellen und der Fahrgastinformation zu berücksichtigen ist. Es ist vor allen Dingen ein Thema, bei dem es um Menschen geht. Deshalb engagiert sich die Bremer Straßenbahn AG auch außerhalb von technischen Innovationen dafür.

Wenn nicht gerade wie aktuell eine Pandemie den Alltag bestimmt, stehen rund zweimal im Monat bei der BSAG Menschen mit Rollatoren und Rollstühlen Schlange. Seit Jahren führt das Verkehrsunternehmen ein kostenloses Training für Fahrgäste durch, die auf ein Hilfsmittel angewiesen sind, um mobil zu sein. Einfach einsteigen – das ist nämlich gar nicht so leicht, wenn auch noch ein Rollator oder ein Rollstuhl mit in den Bus oder die Straßenbahn muss.

Im Rahmen des Rollstuhl- und Rollatorentrainings können Interessierte das ganz in Ruhe auf dem Betriebshof lernen, wenn keine anderen Fahrgäste drängeln oder ein Fahrplan eingehalten werden muss. Geschulte Mitarbeitende der BSAG zeigen den Teilnehmenden dann, wie sie am besten mit Rollator einsteigen können, welche Sitzplätze für sie am bequemsten sind und welche Sicherheitsmaßnahmen es zu beachten gilt. Die Erkenntnis, trotz eingeschränkter Mobilität wieder in Bremen unterwegs sein zu können, ist für viele Seniorinnen und Senioren ein gutes Gefühl.

Rollstuhlfahrende können in der gleichen entspannten Umgebung den Hublift ausprobieren. Wie weit müssen sie auf die Plattform rollen? Wann dürfen sie wieder herunterrollen? All diese Fragen werden beantwortet.

Damit sich Menschen, die gut zu Fuß sind, in die Situation von Rollstuhlfahrenden hineinversetzen können, hat die BSAG gemeinsam mit dem Verein Freunde der Bremer Straßenbahn, der AOK Bremen-Bremerhaven, der Hochschule Bremen, dem Verein SelbstBestimmt Leben und dem Sanitätshaus Martens den Rollstuhl- und Blindenparcours eröffnet. Mehrere Hindernisse simulieren typische Alltagssituationen, die Fußgängerinnen und Fußgängern kaum auffallen. Deshalb sind sie es auch, die entweder mit verbundenen Augen und Blindenstock oder mit einem Rollstuhl den Parcours absolvieren, um einen Perspektivwechsel zu erleben. Studierende der Hochschule und angehende Pflegekräfte gehören berufsbedingt zu den häufigsten Besucherinnen und Besuchern des Parcours. Aber auch alle anderen können den Parcours, der zurzeit im Tabakquartier in Woltmershausen aufgebaut ist, besuchen. Anmeldungen sind beim Sanitätshaus Martens per E-Mail an *perspektivwechsel@shmartens.de* möglich.

Sobald das Rollatoren- und Rollstuhltraining wieder stattfindet, informiert die BSAG auf *mobil-dialog.de* und in der Tagespresse.

Sonja Niemann

Bilder rechts: BSAG-Mitarbeitende zeigen Fahrgästen, die mit Rollator unterwegs sind, wie sie mit Bus und Bahn weiterhin mobil sein können (l.). Beim Rolliparcours können alle Menschen die Perspektive wechseln und ausprobieren, wie herausfordernd Barrieren sind

AUSGERECHNET JETZT WIEDER EINSTEIGEN?

Warum Bus- und Bahnfahren auch jetzt sicherer ist, als viele glauben

Die Covid-19-Pandemie hat gerade zu Beginn im Frühjahr zu massiven Einbrüchen im Fahrgastaufkommen bei allen Verkehrsunternehmen geführt. Trotz steigender Fahrgastzahlen verzeichnete auch die BSAG für das Jahr 2020 bisher durchschnittlich 20 Prozent weniger Fahrgäste. Ein Virus ist zu einer Barriere für den Nahverkehr geworden. Zu Recht?

Dr. Elisabeth Oberzaucher forscht und lehrt als Verhaltensbiologin seit fast 20 Jahren an der Universität Wien. Schon vor vielen Jahren hat sie begonnen, das Verhalten von Menschen im öffentlichen Personennahverkehr zu beobachten. »Meine Studierenden und ich gehen dahin, wo viele Menschen sind. Da bietet sich der öffentliche Personennahverkehr an«, sagt sie.

Gerade hat sie es sich zur Aufgabe gemacht, die Maskendisziplin der Wiener Fahrgäste zu beobachten. »Unsere ersten Ergebnisse weisen darauf hin, dass etwa 90 Prozent ihre Maske korrekt tragen«, sagt sie. Wer nur einen Schal benutzt, die Nase nicht bedeckt oder einen viel zu lockeren Mund-Nasen-Schutz benutzt, gehört zu den verbleibenden 10 Prozent. »Leute, die gar nichts tun, existieren im öffentlichen Raum fast gar nicht«, sagt die Wissenschaftlerin.

Die Wahrnehmung vieler Menschen ist eine andere. »Unsere subjektive Wahrnehmung ist nicht geeignet, objektiv zu sein. Wir nehmen seltene Ereignisse immer übertrieben häufig wahr – erst recht, wenn die Situation wie aktuell so emotional aufgeladen ist.«

Kein Wunder also, dass es ehemalige Fahrgäste gibt, die gerade Bus und Bahn meiden. Viele Menschen in einem geschlossenen Raum? Das klingt tatsächlich erst einmal nach einem potenziellen Verbreitungsherd für Viren. »Wie hoch das Risiko ist, sich im ÖPNV anzustecken, hängt davon ab, wie hoch das Risiko einer Ansteckung allgemein ist«, sagt Elisabeth Oberzaucher.

Grundsätzlich seien die Rahmenbedingungen in Bussen und Bahnen besser als an vielen anderen Orten. »Die Maskenpflicht senkt die Wahrscheinlichkeit einer Tröpfchenübertragung und die gute Belüftung, die durch das ständige Türenöffnen ergänzt wird, ist besser als in Klassen- und Sitzungsräumen und vermindert das Risiko durch Aerosole«, so die Biologin.

Außerdem hat der ÖPNV einen Vorteil, den manche vor der Pandemie gern als Nachteil begriffen haben. »Im öffentlichen Personennahverkehr wird vergleichsweise wenig gesprochen.« Die geringe Interaktion zwischen Fahrgästen sieht auch Prof. Dr. Lothar H. Wieler, Präsident des Robert Koch-Instituts (RKI), als eine der Ursachen, weshalb öffentliche Verkehrsmittel laut einer vom RKI Anfang September veröffentlichten Studie nur in 0,2 Prozent aller Infektionen der Ort einer Ansteckung mit dem Corona-Virus waren. An der Spitze stehen private Wohnstätten (56 Prozent), medizinische Behandlungseinrichtungen (11,6 Prozent) und Arbeitsplätze (10,6 Prozent).

Allerdings stimmt auch: Infektionsketten im öffentlichen Nahverkehr zurückzuverfolgen, ist schwierig, da Fahrgäste meistens anonym unterwegs sind. Deshalb hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit der Charité Research Organisation (CRO) für eine Studie diejenigen untersucht, die so viel in öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind wie sonst niemand: Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter. Das Ergebnis: Bei 1,3 Prozent der Zugbegleitenden konnten Antikörper gegen das Corona-Virus nachgewiesen werden. Überraschend: Dieser Wert ist sogar niedriger als bei Mitarbeitenden ohne direkten Kundenkontakt. Auf ein möglicherweise erhöhtes Infektionsrisiko im Zug weisen diese Zahlen also nicht hin.

Trotz steigender Infektionsraten in der Gesamtbevölkerung sieht Elisabeth Oberzaucher auch deshalb keinen Grund, aktuell auf den ÖPNV zu verzichten. Sie weiß aber auch: »Entscheidungen für ein Verkehrsmittel werden oft nicht reflektiert, sondern aus dem Bauch heraus getroffen.« Und zumindest für einen Teil der Autofahrenden sei die Angst vor einer Ansteckung mit Corona und die vermeintliche Sicherheit des Autos ein Argument, um das zu rechtfertigen, was sie ohnehin tun. Sie beobachtet den Rückgang der ÖPNV-Fahrgastzahlen mit Sorge. »Was wir gerade mit Covid-19 erleben, ist zwar eine globale Herausforderung, aber im Vergleich zur Klimakrise leicht zu bewältigen. Meine Angst ist, dass wir darüber vergessen, dass es ein viel größeres und dringenderes Problem gibt.«

Sonja Niemann

Der Trick mit der Maske

»Maskenmuffel« sind all denjenigen ein Dorn im Auge, die sich an die Mund-Nasen-Schutz-Pflicht halten. Wie aber kann ich mit ihnen umgehen, wenn ich ihr Verhalten missbillige, aber nicht wegschauen will?

»Sprechen Sie denjenigen nicht an«, sagt Verhaltensbiologin Dr. Elisabeth Oberzaucher. Das würde vermutlich direkt zu einer Konfrontation führen. Stattdessen empfiehlt sie, freundlichen Blickkontakt zu suchen und die eigene Maske zu berühren – am besten direkt an der Nase, wenn beim Gegenüber die Maske daruntergerutscht ist. Im Idealfall korrigiert die Person dann den Sitz ihrer Maske.

»Ein nichtsprachliches Signal ist viel effektiver«, sagt die Verhaltensbiologin. »Man überlässt dem Gegenüber, ob es auf das Signal reagiert, ohne es vor den anderen bloßzustellen.«

Kleines Bild: Dr. Elisabeth Oberzaucher forscht als Verhaltensbiologin an der Uni Wien
Großes Bild: Tägliche Reinigung – auch zwischendurch – aller Berührungsflächen gehört neben automatischem Öffnen der Türen, verstärkt bargeldlosem Ticketverkauf und natürlich der Maskenpflicht zu den Maßnahmen, die den ÖPNV auch während der Corona-Pandemie sicher machen

DAS EIS ALS GLEICHMACHER

Jacob Wolff hat absolute Barrierefreiheit beim Sledgehockey gefunden

»Willkommen im Krieg: Ab heute gehen die Türen nicht mehr von alleine auf.« Mit diesen Worten verabschiedete ein Mitpatient Jacob Wolff, der seit Kurzem im Rollstuhl saß, vor inzwischen 14 Jahren aus der Reha. Bis heute ist für ihn jede Tür, die er durchrollt, ein Erfolgserlebnis.

Jacob Wolff kennt beide Perspektiven: die des Fußgängers und die des Rollstuhlfahrers. Ein Arbeitsunfall Anfang 2006 veränderte das Leben des ehemaligen Zimmermanns von einem Tag auf den anderen. Seit dem Sturz vom Dach sitzt der heute 42-Jährige im Rollstuhl.

»Ich glaube, heute sehe ich die Probleme anderer Menschen besser und mir fallen auch Barrieren auf, die gar nicht mich, sondern zum Beispiel Blinde betreffen«, sagt Jacob Wolff. »Früher bin ich einfach daran vorbeigelaufen.« Behindertenparkplätze, die nur über Umwege zu erreichen sind, Rollstuhleinkaufswagen, die nicht erreichbar sind, weil sie hinter Fahrradständern stehen und Bahnhofsaufzüge, die nicht funktionieren: Wolff hat schon oft wegen solcher Dinge den Kopf geschüttelt – gelinde ausgedrückt.

Trotzdem hat er für sich einen Platz gefunden, an dem seine Beeinträchtigung keine Rolle spielt, weil ihm keine Hindernisse in den Weg gestellt werden können. Seit seinem Unfall ist Jacob Wolff Sledgehockey-Spieler. »Der Sport macht die Menschen auf dem Eis gleich«, sagt der Nationalspieler, der auch für die Bremer Weserstars in der Liga spielt. Statt wie beim Eishockey auf Schlittschuhen bewegen sich die Sportlerinnen und Sportler auf Schlitten übers Eis. Eine kippelige Angelegenheit, denn die beiden Kufen stehen eng zusammen. Bei der Konstruktion geht es um Schnelligkeit, nicht um bequemes Sitzen.

Eine Behinderung ist für den Sport keine Voraussetzung. Auch Männer und Frauen, die sonst zu Fuß unterwegs sind, spielen Sledgehockey. »Wir sind eine integrative Sportart. Wir integrieren sogar Nichtbehinderte«, sagt Wolff lachend. Einen Vorteil auf dem Eis bringe ihm seine Erfahrung als Rollstuhlfahrer nicht. Es herrscht Augenhöhe – in jeder Beziehung.

Trotzdem warten die Barrieren für die rollstuhlfahrenden Teammitglieder schon am Rande des Eises. Zwar können seit einem Umbau auch die Sledgehockey-Spielerinnen und -Spieler auf ihren Schlitten die Auswechselbank erreichen. Die Eislaufhalle »Paradice« ist aber nach wie vor nur über einen Hintereingang für sie zugänglich. Gleichzeitig hat der Sport Wolff wortwörtlich dabei geholfen, Grenzen zu überwinden. Er hat ihn unter anderem in die USA, nach Kanada, Japan, Südkorea und Tschechien zu Wettkämpfen geführt. Sein nächstes großes Ziel sind die Paralympics, die im März 2022 in Peking ausgetragen werden sollen.

Sonja Niemann

Interview

Bewusstsein statt Sonderrolle

Arne Frankenstein ist Bremens neuer Landesbehindertenbeauftragter

Herr Frankenstein, Sie sind erst seit Mai Landesbehindertenbeauftragter. Haben Sie schon einen Überblick darüber, wie barrierefrei Bremen ist?

Arne Frankenstein: Ich glaube nicht, dass man das prozentual festmachen kann. Das liegt daran, dass die Menschen, die Barrierefreiheit brauchen, und ihre Bedürfnisse ganz unterschiedlich sind. Außerdem berührt Barrierefreiheit sehr verschiedene Bereiche: Bauen, Verkehr, Stadtentwicklung, aber auch neuere Themen wie digitale Barrierefreiheit, die meines Erachtens immer wichtiger wird.

Was ist damit gemeint?

Wenn Menschen kommunizieren, tun sie das heute in einer sehr hybriden Form mit Texten, Bildern und Sprache. Da ist es wichtig, dass die Systeme dahinter so funktionieren, dass auch blinde oder sehbehinderte Menschen sie nutzen können. Die Zentralstelle für barrierefreie Informationstechnik ist in meiner Dienststelle angesiedelt. Sie überwacht öffentliche Stellen, ob deren Software und Internetauftritte barrierefrei sind.

Und was ist mit privaten Stellen?

Die Frage muss noch geklärt werden. Meiner Meinung nach ist es ein logischer Schritt, dass auch private Rechtsträger zur Barrierefreiheit verpflichtet werden. Dabei kann man natürlich über Grenzen wie unverhältnismäßige wirtschaftliche Belastungen sprechen, aber wenn wir eine Gesellschaft wollen, an der alle Menschen teilhaben sollen, kommen wir nicht um rechtliche Vorgaben herum.

In welchem Bereich gibt es in Bremen die größten Barrierefreiheits-Defizite?

Ich halte die Schaffung von barrierefreiem Wohnraum für ein ganz wichtiges Thema. Etwas verbessern wird sich die Situation ab Herbst 2021. Dann tritt die Novellierung der Bremer Landesbauordnung in Kraft, die unter anderem besagt, dass in Neubauten mit mehr als acht Wohnungen eine Wohnung und bei mehr als 20 Wohnungen mindestens zwei Wohnungen uneingeschränkt mit dem Rollstuhl nutzbar sein müssen. Das wird dafür sorgen, dass mehr barrierefreie Wohnungen, sogenannte R-Wohnungen, entstehen. Damit diese den Bedarf decken, müssen sie aber auch dort entstehen, wo sie gebraucht werden. Eine erste Erhebung dazu gibt es bereits. Wir gucken kontinuierlich auf den Bedarf und versuchen, ihn im Austausch mit der Bausenatorin zu erfüllen.

»Zwei Meter Platz auf dem Gehweg sind auch nett, um als Pärchen dort spazieren zu können.«

Wo fängt »Barrierefreiheit« eigentlich an? Sind zum Beispiel unsere Busse und Bahnen dank der Hublifte »barrierefrei« – auch wenn die Barriere, also der Höhenunterschied, bestehen bleibt?

Das Bremer Behindertengleichstellungsgesetz definiert es so: Das konkrete Angebot muss in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sein. »In der allgemein üblichen Weise« meint dabei: »wie alle anderen auch«. Wenn ein Gebäude zum Beispiel für alle über den Vordereingang zugänglich ist, muss es das auch für Rollstuhlfahrende sein. Und in Bezug auf den Hublift: Der funktioniert »ohne fremde Hilfe«. Anders wäre es womöglich, wenn jemand aufstehen und eine Rampe ausklappen müsste. Dazu gibt es aber verschiedene Meinungen.

Ganz anders betrachten Vertreterinnen und Vertreter der Universal-Design-Idee das Thema.

Behinderung ist das Ergebnis aus der eigenen Beeinträchtigung und dem, was die Gesellschaft an Barrieren errichtet. In einer idealtypischen Gesellschaft gäbe es deshalb zwar noch Beeinträchtigungen, aber keine Behinderungen mehr. Der Universal-Design-Ansatz geht davon aus, Produkte, Umgebungen oder Systeme von vornherein so zu gestalten, dass sie für möglichst viele Menschen ohne Weiteres nutzbar sind. Barrierefreie Gestaltung kommt außerdem nicht nur Menschen mit Behinderungen zugute. Zwei Meter Platz auf dem Gehweg sind auch nett, um als Pärchen dort spazieren zu können.

Müssen denn auch Nichtbehinderte profitieren, damit man sich über Barrierefreiheit Gedanken macht?

Nein, das kann nur ein zusätzliches Argument sein. Ob Barrierefreiheit hergestellt wird oder nicht, ist eigentlich gar keine Frage. Der soziale Rechtsstaat erfordert, dass wir das machen müssen – und die Behindertenrechtskonvention schreibt das ebenfalls vor. Die Frage ist: Mit welcher Verbindlichkeit tun wir das?

Bauliche Veränderungen kosten oft viel Geld. Wo liegt der Anreiz für Verantwortliche, Barrierefreiheit herzustellen?

Barrierefreiheit muss zum zivilgesellschaftlichen Anliegen werden. Man braucht Leute vor Ort, denen das Thema wichtig ist, zum Beispiel bei der Quartiersgestaltung. Die Fragen, die gestellt werden müssen, lauten dann: Wie wollen wir im Quartier miteinander leben? Wie sollen Arztpraxen und Begegnungsstätten aussehen? Barrierefreiheit ist dann kein Sonderthema, sondern betrifft alle, denn es geht darum, inklusiv und gemeinsam zu leben. Wenn Behinderte daran mitarbeiten, gibt es von vornherein ein Bewusstsein füreinander und gerade keine Sonderrolle.

Inwiefern ist durch die Maskenpflicht eine neue Barriere entstanden?

Aus meiner Sicht ist es wichtig, dass alle, denen das möglich ist, eine Maske tragen. Dadurch werden schließlich auch die behinderten Menschen, die ein erhöhtes Risiko haben, geschützt.

»Behinderung ist das Ergebnis aus der eigenen Beeinträchtigung und dem, was die Gesellschaft an Barrieren errichtet.«

Aber es gibt eben auch Menschen, die aus gesundheitlichen Gründen keine Maske tragen können: zum Beispiel Asthmatiker oder Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen, die eine Panikattacke bekommen. Bremen hat eine gute Lösung gefunden: Wer eine Behinderung hat und das nachweisen kann, muss keine Maske tragen. Viele Eingaben bei uns zeigen aber, dass es in der Praxis Schwierigkeiten gibt. Sie kommen von Menschen, die Angebote nicht wahrnehmen können, nicht bei der Post oder beim Friseur reingelassen werden – auch wenn sie ein Attest vorlegen. Dann heißt es: »Wir wissen, dass das unter Umständen rechtswidrig ist, aber wir machen das trotzdem so.«

Welches Ziel wollen Sie als Landesbehindertenbeauftragter in Ihrer Amtszeit unbedingt erreichen?

Die gleichberechtigte Teilhabe behinderter Menschen voranbringen. Sie betrifft alle Lebensbereiche und politischen Handlungsfelder und ist eine gesamtgesellschaftliche Querschnittsaufgabe. Weitere Ziele sind die inklusive Stadt- und Quartiersentwicklung, die gleichberechtigte Teilhabe behinderter Kinder und Jugendlicher am allgemeinen Bildungs- und Schulsystem und die hochwertige Gesundheitsversorgung im Regelsystem für alle behinderten Menschen. Besondere Bedeutung hat die Fortschreibung des Landesaktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in Bremen. Er wird die Richtschnur für viele Maßnahmen vorgeben, die Bremen auf dem Weg in eine inklusive Gesellschaft voranbringen.

Enorm wichtig ist auch die weitere Umsetzung des Bundesteilhabegesetzes in Bremen. Der begonnene Prozess bietet die Chance, die gesamte Architektur von Leistungen so zu verändern, dass am Ende die Selbstbestimmung gewinnt.

Abschließend erachte ich das Thema Arbeit als Gradmesser für die Teilhabe behinderter Menschen. Der Übergang aus den Werkstätten für behinderte Menschen auf den ersten Arbeitsmarkt spielt dabei eine besondere Rolle und bedarf von Politik, Verwaltung sowie den Unternehmen mehr Aufmerksamkeit.

Das Interview führte Sonja Niemann

Zur Person:

Arne Frankenstein (33) ist seit Mai 2020 Bremer Landesbehindertenbeauftragter. Zuvor hat er Rechtswissenschaften in Hamburg studiert und anschließend sein Referendariat in Bremen absolviert. Danach forschte er an der Uni Kassel zu den Rechtswirkungen der UN-Behindertenrechtskonvention. Bis zu seiner Berufung als Landesbehindertenbeauftragter war er Vorsitzender des Vereins SelbstBestimmt Leben. Seit seiner Kindheit nutzt Frankenstein einen Rollstuhl.

Das »Nordlicht« für alle

Dank dieser Eigenschaften ist Bremens neue Straßenbahn das optimale Fortbewegungsmittel für alle

1. Piepen und Blinken

Ein Piepton und ein blinkendes Licht zeigen das Schließen der Türen an – so wissen auch blinde und gehörlose Fahrgäste Bescheid.

2. Kontakt per Knopfdruck

An allen Türen gibt es per Sprechstelle direkten Kontakt zum Fahrer beziehungsweise zur Fahrerin – natürlich für alle Fahrgäste.

3. Klare Kante

Ein gelb-schwarz schraffierter Streifen warnt Menschen mit Seheinschränkungen vor der Stufe, die sie beim Ein- und Aussteigen nehmen müssen. Auch die Podeste, auf denen die Viersitze mit besonders guter Aussicht zu finden sind, haben eine solche Markierung.

4. Barrierefrei einsteigen

Eine Leiste dient bei zukünftigem niveaugleichen Einstieg (ab 2021 in Gröpelingen) als Spaltüberbrückung zwischen Fahrzeug und Bahnsteig. Eine minimale Schräge erleichtert das Überrollen mit einem Rollstuhl.

5. Spezial-Taster für Mobilitätseingeschränkte

Blaue Türtaster für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen: Wer sie benutzt, kann sich darauf verlassen, dass die Tür nicht zu früh schließt. Statt der Automatik sorgt das Fahrpersonal dafür, dass die Türen geschlossen werden – und zwar erst, wenn alle in Ruhe eingestiegen sind.

6. Reservierte Plätze für die, die sie brauchen

Jedes Nordlicht verfügt über 32 PRM-Plätze. PRM steht für »Persons with Reduced Mobility«. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen haben Anspruch auf diese Sitzplätze.

7. Keine Stolperfallen

Auch das Nordlicht ist ein Niederflurfahrzeug. Fahrgäste können von vorne bis hinten durch das Fahrzeug gehen, ohne eine Stufe nehmen zu müssen.

8. Jede Menge Platz für alle

Insgesamt sieben Multifunktionsflächen bieten viel Platz für Fahrgäste mit Rollatoren, aber auch für Kinderwagen, Fahrräder und Gepäck. Besonders großzügig ist der Bereich zwischen Tür 4 und Tür 5.

9. Blindenschrift weist den Weg

Brailleschrift zeigt Blinden an, wo sich die PRM-Plätze befinden. Erhabene Buchstaben lassen diesen Hinweis auch diejenigen ertasten, die Braille nicht lesen können.

10. Zweiter Rolli-Platz

Erstmals steht in einem Fahrzeug eine zweite Rollstuhlfläche zur Verfügung.

11. Hublift hilft

Der Hublift an Tür 2 ermöglicht allen Rollstuhlfahrenden einen bequemen Einstieg.

12. Akustische Zielinfos

Teil des Blindeninformationssystems sind die akustischen Fahrtzielansagen, die an Tür 1 zu hören sind.

13. Sicherheit im Blick

Per Monitor haben die Fahrenden Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer im Blick, die den Lift benutzen – und alle anderen, die Kontakt über die Sprechstellen an den Türen suchen.

14. Auch blind zu finden

Ein Piepton am Türtaster weist Blinden den Weg zu Tür 1, damit auch sie sicher einsteigen können.

GEBAUT AUS 700 EINZELTEILEN

Die Hublifte der BSAG werden in der Bremer Nachbarschaft produziert

Rollstuhlfahrende in Bremen kommen nicht wie in vielen anderen Städten über eine Rampe in Busse und Straßenbahnen. Stattdessen ermöglichen Hublifte den Einstieg. Sie sind Maßanfertigungen und entstehen in Bremens Nachbargemeinde Ganderkesee.

Wenn neue Fahrzeuge wie zum Beispiel das »Nordlicht« das Gelände der Bremer Straßenbahn AG erreichen, ist der Hublift für Rollstuhlfahrende schon eingebaut. Das Kuriose: Gefertigt wird dieses spezielle Element in unmittelbarer Bremer Nachbarschaft – bei der Firma Palfinger in Ganderkesee-Hoykenkamp. Einen langen Weg legen die Hublifte trotzdem zurück, denn eingebaut werden sie natürlich dort, wo auch das jeweilige Fahrzeug entsteht. So müssen die Hublifte aus Ganderkesee im Falle des »Nordlichts« nach ihrer Fertigstellung erst einmal nach Wien, bevor sie dann als Teil einer neuen Straßenbahn zurück nach Bremen kommen.

Bereits seit 1997 sind alle Busse und Bahnen der BSAG mit einem Hublift ausgestattet. Die schmalen Bahnen vom Typ GT8N, die jetzt nach und nach vom »Nordlicht« abgelöst werden, waren die ersten, die auch für Rollstuhlfahrende nutzbar waren. Die Vorteile liegen auf der Hand: Ein Lift kann auch große Höhenunterschiede überwinden, ohne wie eine Rampe eine Neigung zu haben. Im Gegensatz zu manuellen Klapp-Rampen, wie sie von vielen Busunternehmen genutzt werden, muss die Fahrerin oder der Fahrer für die Bedienung des Hublifts den Arbeitsplatz nicht verlassen. Das ist auch angenehmer für den Fahrgast, der nur noch mittelbar auf Unterstützung angewiesen ist. Trotzdem hat diese Lösung auch Nachteile: Die komplizierte Technik eines Hublifts mit all ihren Sensoren kann kaputtgehen – dann geht für Rollstuhlfahrende, die mitwollen, nichts mehr. Kleinere Störungen können zwar die Funkwagenbesatzungen der BSAG auch vor Ort an der Haltestelle beheben, manchmal muss das Fahrzeug aber erst in die Werkstatt, damit dort der Lift repariert werden kann.

In den Palfinger-Werkstatthallen wird an vielen Hubliftsystemen gleichzeitig gearbeitet. Unter anderem entstehen gerade Lifte für den neuen ICE 4. Fahrzeuge aus Ungarn, Russland, Tschechien und Österreich warten ebenfalls auf Lifte und Rampen aus Ganderkesee. Außerdem arbeiten die Mitarbeitenden zurzeit an den Hublften für das »Nordlicht« der Bremer Straßenbahn AG.

»Das Grundmodell des Lifts muss immer an das jeweilige Fahrzeug angepasst werden«, erklärt Marion Wendelken, Senior Sales Manager Passenger Systems bei Palfinger. Auch Sonderwünsche der jeweiligen Verkehrsunternehmen fließen in diese Konstruktionsphase mit ein. So haben die Bremer Lifte etwa spezielle Schaltklappen, die vermeiden, dass der Lift Passantinnen oder Passanten beim Ausfahren wegschiebt oder sich auf den Boden senkt, wenn gerade ein Fuß dazwischen ist.

Ist klar, wie der zu bauende Lift aussehen soll, startet die Fertigung. Rund 70 bis 80 Arbeitsstunden braucht das Team zum Beispiel, um einen »Nordlicht«-Lift fertigzustellen. Schlosser und Elektriker wechseln sich im Arbeitsprozess immer wieder ab. »In den Hubliften steckt ein extremer Elektrikaufwand«, sagt Tobias Stepniewski, der das 20-köpfige Werkstatt-Team leitet.

Medilifte heißen bei Palfinger die Vorrichtungen, mit denen Menschen in Niederflur-Straßenbahnen und -Busse gehoben werden – in Abgrenzung zu Trainlifts für Züge. Die »Nordlichter« werden mit dem CL 300 ausgestattet – einem sogenannten Kassettenlift. Der Ausschub verschwindet im Inneren der Kassette, wenn er nicht gebraucht wird. Zu sehen ist dann nur ein silbernes Plateau. Schon das ist eine spezielle Konstruktion, die eine ganz besonders hohe Festigkeit aufweist. Schließlich muss es bis zu 350 Kilogramm Belastung aushalten. So schwer dürfen Rolli und Mensch auf dem Lift maximal sein.

Lange Wartezeiten auf Einzelkomponenten wie dieses machen die gesamte Liftkonstruktion zu einem Prozess, der langfristig geplant werden muss. Sind alle Teile in Ganderkesee eingetroffen, geht es an die Fertigung. Aus rund 700 Einzelteilen besteht der CL 300 für das Bremer »Nordlicht«. Herzstück ist die sogenannte speicherprogrammierbare Steuerung. Sie verarbeitet die Informationen von zahlreichen Sensoren und sorgt so dafür, dass der Hublift reibungslos funktioniert und zum Beispiel mit der richtigen Geschwindigkeit arbeitet. Schließlich soll der Medilift im laufenden Betrieb ganz einfach auf Knopfdruck aus- und wieder einfahren. Gedrückt wird der Knopf von den Fahrdienstmitarbeitenden der Bahn, die das Geschehen auf dem Lift auch immer per Videoüberwachung im Auge haben.

Sicherheit spielt beim Betrieb eines Hublifts eine große Rolle. So verhindert zum Beispiel eine Abrollsicherung, dass der Rollstuhl rückwärts von der Rampe rollen kann, wenn er erst einmal auf dem Lift positioniert ist. Eine Absicherung, die verhindert, dass sich die kleinen vorderen Rollstuhlräder im seitlichen Schacht verfangen, gehört genauso zu den Sicherheitsvorkehrungen wie ein Antirutschbelag und Sicherheitsmarkierungen.

Die meiste Zeit des Tages bleibt dieses Hilfsmittel allerdings völlig unbemerkt, weil es nur dann richtig sichtbar wird, wenn es gebraucht wird. Und auch dann geht alles ganz schnell: In nur zwei Minuten ist der Lift aus- und wieder eingefahren.

Sonja Niemann

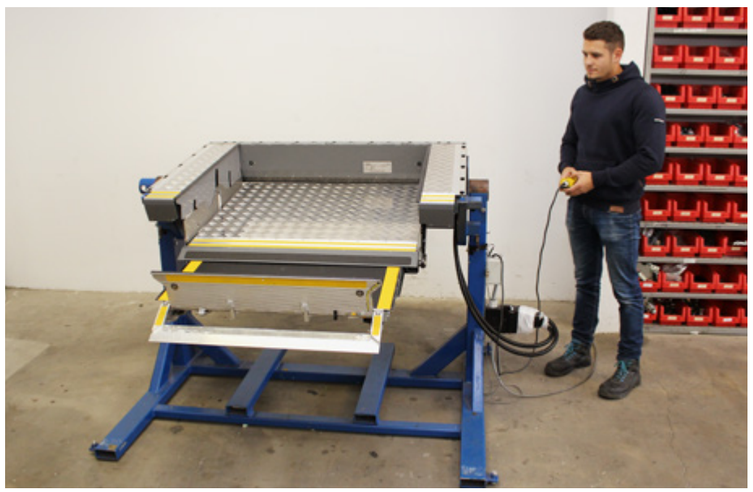


Bild links: Wie alle Fahrzeuge der BSAG hat auch das »Nordlicht« einen Hublift für Rollstuhlfahrende an Bord

Bild rechts: Tobias Stepniewski zeigt, wie der Hublift aussieht, bevor er in die Straßenbahn eingebaut wird

BREMEN, DEIN »NORDLICHT«

Was Sie über die neue Straßenbahn wissen müssen

Das gab es seit Jahren nicht mehr: Ein völlig neuer Straßenbahntyp fährt durch die Hansestadt. Kein Wunder, dass sich in dieser Zeit einiges verändert hat und das »Nordlicht« deutlich moderner ist als seine Vorgängerinnen. Wir beantworten die wichtigsten Fragen rund um Bremens Neue.

1 Warum hat das »Nordlicht« so viele Türen?

Ganz einfach: Je mehr Türen eine Straßenbahn hat, desto schneller können Fahrgäste ein- und aussteigen. Besonders an Haltestellen wie dem Hauptbahnhof oder an der Domsheide macht das einen Unterschied. So sind die neuen Straßenbahnen noch ein bisschen schneller unterwegs. Weiterer Effekt: Abstand zueinander halten fällt leichter, wenn mehr Türen für Ein- und Ausstieg zur Verfügung stehen.

2 Woher hat das »Nordlicht« seinen Namen?

Schon lange bevor die neue Straßenbahn nach Bremen kam, wurde im Rahmen eines Namenswettbewerbs ein griffiger Name für das neue Schmuckstück im Fuhrpark gesucht. »GT8N-2« klingt eben einfach nicht so schön. Alle BSAG-Mitarbeitenden waren aufgerufen, mitzumachen. Aus rund 400 Vorschlägen wählte die Jury aus Vorstand und Mitarbeitenden schließlich den Namen »Nordlicht«. Der »Norden« stehe für die Verbundenheit mit der Stadt und Region, das »Licht« für die Zukunft und Hoffnung.

3 Was ist anders als an den alten Bahnen?

Jede Menge! Besonders im Vergleich zu den schmalen, alten Straßenbahnen vom Typ GT8N ist das »Nordlicht« ein Sprung in die Zukunft. Zum Beispiel verfügen alle Fahrzeuge dieser Reihe über die von Fahrgästen immer wieder gewünschte Klimaanlage. 35 Zentimeter mehr Breite sorgen für mehr Platz. Alle Fahrzeuge sind außerdem mit einem modernen Infotainment-System ausgestattet. Besonderer Hingucker sind die Holzsitze, die teilweise verbaut sind. Sie sehen schick aus, sind bequem und leicht zu reinigen. Wer lieber etwas weicher sitzt, findet aber auch weiterhin gepolsterte Sitze.

4 Warum hat das »Nordlicht« weniger Sitzplätze?

Tatsächlich stehen sieben Sitzplätze weniger zur Verfügung als im bisher modernsten Fahrzeugtyp GT8N-1, aber zehn mehr als in den alten Bahnen. Dafür gibt es mehr und größere Mehrzweckflächen als bisher. Der Bedarf nach Platz zum Beispiel für Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle nimmt immer weiter zu. Deshalb stehen acht statt bisher maximal zwei dieser vielfach nutzbaren Flächen zur Verfügung. Klappsitze sorgen dafür, dass Fahrgäste dort trotzdem sitzen können, wenn der Platz nicht anderweitig gebraucht wird.

5 Welche Bedeutung haben die verschiedenenfarbig leuchtenden Lichtbögen an den Türen?

Ganz einfach: Schon von Weitem können Fahrgäste erkennen, ob die Türen einer Bahn an der Haltestelle noch zu öffnen oder bereits verschlossen sind. Grünes Licht zeigt an, dass ein Zustieg noch möglich ist, bei Rot lohnt sich der Sprint zur Bahn nicht mehr. Öffnen die Türen gerade, blinkt das Licht grün; schließen sie, blinkt es rot. Fährt das »Nordlicht«, leuchten die Lichtbögen weiß.

6 Wie sicher ist das »Nordlicht«?

Die übersichtliche Raumgestaltung mit großen Fenstern und guter Innenbeleuchtung sorgt dafür, dass keine dunklen Ecken entstehen. Durch die transparente Trennwand können die Fahrgäste den Fahrer oder die Fahrerin sehen. Sprechen können sie mit ihr oder ihm sogar von jeder Tür aus. Überall dort ist ein Sprechknopf installiert. Fahrende haben zusteigende Fahrgäste und die Menschen in der Bahn via Kameras und Bildschirmen im Blick. Separate Überwachungskameras halten das Geschehen in der Bahn fest. Moderne Assistenzsysteme unterstützen die BSAG-Mitarbeitenden und helfen dabei, Hindernisse im Gleis schneller zu erkennen.

7 Wie umweltfreundlich ist das »Nordlicht«?

Wie alle BSAG-Straßenbahnen fährt das »Nordlicht« mit 100 Prozent Ökostrom. Rückgewonnene Bremsenergie nutzt es zu einem hohen Anteil für die Versorgung von Nebenverbrauchern wie etwa die Heizung und die Beleuchtung oder speist sie ins Netz ein. Moderne LED-Beleuchtung und Isolierglasscheiben senken den Energieverbrauch. Außerdem ist Bremens neue Straßenbahn besonders leise. Alle Räder werden mit Schallabsorbern ausgestattet.

8 Fährt das »Nordlicht« auch auf meiner Linie?

Ja. Die insgesamt 77 »Nordlichter« werden langfristig im gesamten BSAG-Liniennetz unterwegs sein. Nach und nach werden sie bis zum Jahr 2023 die Hansestadt erreichen und dann auch überall eingesetzt. Damit das möglich ist, hat die Bremer Straßenbahn AG stadtweit ihr Schienennetz so ausgebaut, dass überall breite Bahnen fahren können. Seine Premiere feierte das »Nordlicht« auf der Linie 6, weil sie am BSAG-Betriebshof in der Neustadt entlangführt. Ergibt sich im Testbetrieb ein Einstellungsbedarf, kann das »Nordlicht« schnell dorthin zurückkehren. Im Laufe des Jahres 2021 wird das neue Fahrzeug aber nach und nach auf allen BSAG-Linien zu sehen sein – zunächst auf den Linien 1, 4 und 8 sowie ab Mitte des Jahres dann auch auf den Linien 2, 3 und 10.

9 Was hat das »Nordlicht« unter der Haube?

Angetrieben wird die fast 50 Tonnen schwere Straßenbahn von sechs 120-kW-Motoren. Mit ihnen bringt es das »Nordlicht« auf eine Spitzengeschwindigkeit von 70 Stundenkilometern. Da Straßenbahnen im straßenbündigen Gleis aber nur 50 Stundenkilometer fahren dürfen, wird diese Geschwindigkeit längst nicht überall erreicht.

10 Sind alle »Nordlichter« baugleich?

Nein. 35 Fahrzeuge werden mit einem zusätzlichen Zugsicherungssystem und einem zweiten Funksystem ausgestattet. Sie dürfen damit auch die Trasse der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn nach Weyhe befahren – denn bis dorthin soll die Linie 8 in den nächsten Jahren verlängert werden. Zu erkennen sind diese Fahrzeuge an ihrer Nummer. Alle »Nordlichter« ab Nummer 3401 sind »eisenbahntauglich«. Fahrgäste werden den Unterschied kaum bemerken.

Sonja Niemann

SYMBOLISCH

Kommunikation mit Piktogrammen

Idealerweise verstehen sie alle auf den ersten Blick: Piktogramme. Viele von ihnen finden Fahrgäste auch in den Fahrzeugen der BSAG: Sie weisen zum Beispiel auf die Plätze für mobilitätseingeschränkte Personen hin oder darauf, dass laute Musik andere Fahrgäste stört.

Viele dieser grafischen Hinweise sind sogar gesetzlich geregelt. Die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen legt etwa fest, dass im Fahrgastraum Betätigungs- und Verhaltenshinweise für Fahrgäste genauso angebracht werden müssen wie »Sinnbilder« an den Plätzen für Mobilitätseingeschränkte und Fahrgäste mit kleinen Kindern.

Piktogramme begleiten uns im Alltag überall: als Verkehrszeichen, Warnhinweise oder sogar als Emojis auf dem Smartphone. Sie sind in der Regel schnell und völlig ohne Sprachkenntnisse zu verstehen. Damit leisten die Bilder einen Beitrag zur barrierefreien Kommunikation. Immer wieder kommen neue Symbole hinzu. Prominentes Beispiel der jüngeren Vergangenheit sind Piktogramme rund um die Maskenpflicht.

Die allgemeine Verständlichkeit dieser grafischen Hinweise sichert die Internationale Organisation für Standardisierung (ISO). Sie hat neben einer Sammlung von Piktogrammen für die Nutzung in der Öffentlichkeit auch Methoden entwickelt, mit denen die Qualität von Piktogrammen getestet werden kann. Wie wichtig das ist, zeigt ein Beispiel aus Brasilien: Dort kamen zwischen 2005 und 2010 fast 200 Kinder mit Fehlbildungen zur Welt. Ihre Mütter hatten das Lepra-Medikament Thalidomid – bei uns auch als Contergan bekannt – eingenommen. Forscher vermuten, dass das Symbol, das vor einer Einnahme während der Schwangerschaft warnte – eine schwangere Frau mit durchgestrichenem Bauch – missverstanden wurde. Anwenderinnen hielten es womöglich für ein Abtreibungsmedikament.

Leichte Sprache

Besser verstehen

2006 hat der Verein Netzwerk Leichte Sprache Regeln für eine »Leichte Sprache« veröffentlicht. Sie soll Menschen, die über eine geringe Kompetenz in der deutschen Sprache verfügen, das Verstehen von Texten erleichtern. Insbesondere bei behördlichen Informationen kommt leichte Sprache häufig zum Einsatz. Wir haben den Artikel auf dieser Seite beispielhaft und zusammenfassend vom Büro für Leichte Sprache der Lebenshilfe Bremen übersetzen lassen. Größere Schrift, größerer Zeilenabstand, kurze Sätze und der Verzicht auf Informationen, die von der Kernbotschaft wegführen: So wird aus unserem Artikel »Symbolisch« der Text »Piktogramme«.

Sonja Niemann

PIKTOGRAMME

So weiß jeder schnell, was gemeint ist

In den Bussen und Bahnen von der BSAG
gibt es viele kleine Info-Bilder.
Diese Info-Bilder heißen: Piktogramme.
Damit erkennt man zum Beispiel,

- welche Sitzplätze für Menschen sind,
  die nicht gut laufen können.
- dass laute Musik andere Fahrgäste stört.

Piktogramme sind oft ohne Text.
Man kann Piktogramme schnell verstehen,
auch wenn man eine andere Sprache spricht.
Es gibt immer wieder neue Piktogramme.
Zum Beispiel für die Masken-Pflicht.

Es gibt auch Regeln für Piktogramme.
Eine Organisation prüft neue Piktogramme.
Die Organisation heißt kurz: ISO.
Der lange Name ist: Internationale
Organisation für Standardisierung.
Die Prüfung ist wichtig.
So kann jeder Piktogramme gut verstehen.

Das ist bei der BSAG wichtig.

Der Text in Leichter Sprache ist vom Büro für Leichte Sprache, Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung Bremen e. V., 2020

KURZMELDUNGEN

BODO BONUS digital

Viele Vorteile online entdecken

BODO BONUS geht online: Gutscheinheft vergessen war gestern. Ab sofort lassen sich alle Coupons online verwalten. Die BSAG kommt damit dem Wunsch vieler Kundinnen und Kunden nach und leistet außerdem einen Beitrag zum Umweltschutz, weil Druck und Versand des Gutscheinhefts in Zukunft überflüssig werden. Ein paar Gutscheine zum Ausschneiden haben die angeschriebenen Fahrgäste dieses Jahr noch einmal per Post erhalten. Die wahre Vorteilsflut erwartet sie aber auf bodobonus.de. Nach einmaliger Registrierung finden sie dort Vergünstigungen unter anderem für die Bremer Shakespeare Company (2 für 1), das Kletterzentrum Bremen (15 Prozent Rabatt) und das Mystery House Bremen (10 Prozent Rabatt).

Online registrieren unter:
bodobonus.de

Kinderbuch zum »Nordlicht«

Wie lernt die neue Straßenbahn der BSAG eigentlich die Stadt kennen? Die Antwort auf diese Frage liefert das neue Kinderbuch »Dorf mit Straßenbahn – Auf Schienen kreuz und quer durch Bremen« des Hörfunkmoderators Dirk Böhling. Auf 24 bunt illustrierten Seiten können Kinder und Eltern in kleinen Geschichten miterleben, wie das »Nordlicht« alles Wissenswerte über die Straßenbahn in der Hansestadt lernt. Der Autor Dirk Böhling arbeitet unter anderem als Schauspieler und Regisseur sowie als Autor von Büchern, Theaterstücken und Hörspielen. Die liebevollen Zeichnungen stammen von dem 1999 geborenen Bremer Mats Lukas. »Dorf mit Straßenbahn« ist das erste Kinderbuch, das er komplett illustriert hat.

»Dorf mit Straßenbahn – Auf Schienen kreuz und quer durch Bremen« für kleine und große Bahn-Fans erscheint am 9. Dezember im Kellner-Verlag und kostet zehn Euro. Es ist auch in den Kundencentern der BSAG erhältlich.

Die sprechende Haltestelle

Abfahrtsansage per Knopfdruck

Rund 100 Haltestellen der Bremer Straßenbahn AG lernen in den kommenden Monaten sprechen. Sie erhalten neue Haltestellenschilder, die die nächsten Abfahrten nicht nur auf einem digitalen Display anzeigen, sondern sogar per Knopfdruck ansagen können.

Anders als die bisher genutzten Abfahrtsanzeiger benötigen die Tafeln des Herstellers Axentia keinen Anschluss ans Stromnetz. Sie funktionieren mit Batterie und sind deshalb auch an Haltestellen einsetzbar, die bisher wegen mangelnder Infrastruktur nicht mit einer elektronischen Abfahrtstafel ausgestattet werden konnten. Das Warten hat sich gelohnt: Das Axentia-System ermöglicht sogar eine Sprachansage – das ist neu in Bremen. Mit einem Knopfdruck können insbesondere sehbehinderte Menschen die akustische Ansage starten. Ein dezenter Piepton weist ihnen den Weg zum Knopf. Zentral gesteuert wird das System per Computer. Bei der BSAG laufen alle Daten zusammen. Von dort aus können etwa die Funktionalität überprüft und die Lautstärke der Ansagen eingestellt werden.

Jetzt noch schneller

Linie 63S: ohne Umwege ins GVZ

Seit Mitte November hat die Linie 63 (Güterverkehrszentrum – Hauptbahnhof) Verstärkung bekommen. Die Linie 63S fährt als neue Expresslinie ab Hauptbahnhof nonstop über die B 6 und A 281 bis zur Haltestelle Reedeich-Nord. Von dort geht es weiter entlang des GVZ-Rings, wo die Busse die wichtigsten Haltestellen anfahren. Dazu zählen etwa die Georg-Henschel-Straße vor dem Tchibo-Hochregallager der BLG Logistics und die Senator-Nolting-Hauff-Straße am DHL-Verteilzentrum. Im Einsatz ist die Linie 63S zu den Schichtwechselzeiten, also von 5 bis 6 Uhr, gegen 14 sowie gegen 22 Uhr. Sechs zusätzliche Fahrten in Richtung GVZ und vier zurück zum Hauptbahnhof stehen nun im Fahrplan.

Alle Informationen zum Fahrplan: bsag.de

Insta-Adventskalender

Jedes Jahr öffnet die Bremer Straßenbahn AG für ihre Fahrgäste einen digitalen Adventskalender mit vielen Gewinnen. Dieses Jahr können sich die Abonnentinnen und Abonnenten des BSAG-Instagram-Kanals auf ein tägliches Rätsel einstellen, dessen Lösung immer auch die Möglichkeit bietet, einen tollen Preis zu gewinnen. Viel Erfolg beim Mitmachen!

Weitere Infos unter: instagram.com/bsagbremen

Der neue Kleine

Die Quartierslinie 82 in Gröpelingen hat Verstärkung bekommen. Ein brandneuer Solaris Alpino 8,9 LE unterstützt die beiden für BSAG-Verhältnisse kleinen Midi-Busse, die bereits im Einsatz sind. Die 8,9 in der Typenbezeichnung steht nämlich für die Fahrzeuglänge. Die kompakte Form ist auch der Grund dafür, warum die Werkstattmitarbeitenden die Midi-Busse liebevoll »Toastbrot« nennen.

PAPARAZZI GESUCHT!

»Nordlicht«-Foto auf Instagram posten und exklusiven Preis gewinnen

Seit einigen Wochen ist Bremens neue Straßenbahn in der Hansestadt unterwegs – und hat schon jetzt viele Fans. Nun suchen wir das schönste Instagram-Foto unseres »Nordlichts«.

Tausende waren online dabei, als der jüngste Spross der BSAG-Flotte Ende August auf dem Marktplatz mit einer kleinen Feier an die Bürgerinnen und Bürger der Stadt übergeben wurde. Aber schon zuvor hatten viele Straßenbahn-Fans dem »Nordlicht« aufgelauert, um es bei den Testfahrten vor die Linse zu bekommen. Eine neue Bahn für Bremen – das gibt es eben nicht jeden Tag.

Dabei ist das futuristisch anmutende Fahrzeug in den vergangenen Wochen nicht nur bei eingefleischten »Straßenbahn-Spottern« zum beliebten Fotomotiv geworden. Wir bei der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) sind von den Bildern begeistert und suchen daher jetzt das schönste Bild unseres »Nordlichts« auf Instagram.

Mitmachen ist ganz einfach: Veröffentlichen Sie Ihr Foto von Bremens neuer Straßenbahn einfach auf Instagram und versehen Sie es mit dem Hashtag **#nordlichtspotted.** Jetzt nur noch unseren Account @bsagbremen im Bild markieren und schon findet das Motiv Berücksichtigung beim Fotowettbewerb.

Unter allen Bildern, die so bis zum 15. Januar 2021 auf Instagram veröffentlicht werden, verlost die BSAG ein exklusives »Nordlicht-Fan-Paket«. Egal, ob Aufnahme von innen oder außen, bei Tag oder bei Nacht, mit oder ohne Filter – der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt. Kleiner Tipp: Bis zum Jahresende ist das neue Fahrzeug hauptsächlich auf der Linie 6 unterwegs.

Und das ist drin im »Nordlicht-Fan-Paket«:

- Ein nachhaltiger Rucksack aus Kraftpapier der Marke Nordlicht in der Farbe Schwarz
- Ein exklusives Notizbuch von Moleskine in Rot mit Prägung des Bremer »Nordlichts«
- Das »Nordlicht«-Roll-out vom 30. August auf DVD
- Das »Nordlicht« zum Naschen als Schokostick von Hachez

Teilnahmeschluss ist der 15. Januar 2021. Mitarbeitende der BSAG und ihre Angehörigen sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Eine Barauszahlung ist nicht möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Daten des Gewinners / der Gewinnerin werden nur zum Zwecke der Verlosung erhoben und nach Abschluss des Gewinnspiels gelöscht.

MEIN WEG ZUR ARBEIT

Seit vielen Jahren schon wohne ich in der Nähe des Dobbens sehr zentral und verkehrsgünstig. Damit verbunden sind natürlich Faktoren wie Verkehrslärm – Autos, Straßenbahnen – und vor allem eine eher belastete als frische Luft. Aber diese Wohnlage hat für mich so viele Vorteile, dass ich grundsätzlich sehr zufrieden damit bin.

Das Fahrrad ist mein Standardverkehrsmittel für meinen Weg zur Arbeit in der Zentralbibliothek Am Wall. In nur sieben Minuten bin ich dorthingeradelt. Wenn ich zu Fuß gehe oder mit der Straßenbahn fahre, brauche ich deutlich mehr Zeit, nämlich fast 15 Minuten. Das liegt daran, dass mein Fußweg mich quer durchs Viertel führt, während die Fahrt mit der BSAG mich zunächst quasi um die Innenstadt herumleitet.

Als die Corona-Pandemie uns noch nicht quälte, war ich häufig beruflich mit dem Zug unterwegs und konnte den großartigen Luxus genießen, vom Dobben mit drei Straßenbahnlinien zum Hauptbahnhof zu gelangen. Ich hoffe, diese Zeiten kommen wieder!

Barbara Lison
Leitende Bibliotheksdirektorin der Stadtbibliothek Bremen

Dr. Tobias Wolff
Ausstellungsleiter im Universum® Bremen

Es gibt kein schlechtes Wetter, es gibt nur schlechte Kleidung – dieses Motto mag manchmal schon recht abgedroschen klingen, beschreibt meinen Weg zur Arbeit aber tatsächlich am besten. Denn eigentlich immer schwinge ich mich aufs Fahrrad – im Zweifel dann eben mit Regenhose und Regenjacke. Rund 25 Minuten bin ich so von meiner Wohnung in der Neustadt bis zum Universum unterwegs. Über die Friedrich-Ebert-Straße geht es durch die Wallanlagen über die Rembertistraße und die Parkallee. Mir tut diese Zeit richtig gut, ich komme in Bewegung und es ist erfrischend. Für Radfahrende hat sich inzwischen auch wirklich viel getan in Bremen – von der »Grünen Welle« bei Ampelschaltungen bis zum Ausbau von Fahrradstraßen. Nur wenn es mal sehr stürmisch oder glatt ist, weiche ich gerne auch mal auf die Straßenbahn aus. Mein ungewöhnlichster Weg zur Arbeit liegt übrigens schon ein paar Jahre zurück: Über Nacht hatte es 10 Zentimeter geschneit und ich bin morgens spontan mit meinen Skiern im Gepäck mit dem Bus zum Bürgerpark gefahren und habe von dort den Rest des Weges bis zum Universum im Skilanglauf zurückgelegt – inzwischen leider kaum mehr vorstellbar!

ZUHÖREN UND HELFEN

Martina Kappher arbeitet in den Kundencentern der BSAG

Wenn ein Fahrgast ihren Schalter verlässt und »Danke und Auf Wiedersehen« sagt, ist Martina Kappher zufrieden. Sie arbeitet in den Kundencentern der BSAG. Dort berät sie Fahrgäste, verkauft Fahrkarten – und muss manchmal auch besänftigen.

Mit welchem Anliegen Fahrgäste ins Kundencenter kommen, weiß Martina Kappher oft schon nach dem ersten Satz. »Wenn sie sagen ‚Ich hab da mal eine Frage', geht es meistens um Tarif- oder Verbindungsauskünfte«, erklärt sie. Hat die Person vor ihr aber »ein Problem«, stecke dahinter oft das sogenannte erhöhte Beförderungsentgelt. Oder kurz gesagt: Der Fahrgast ist ohne gültigen Fahrschein erwischt worden.

»In meinem Job braucht man Fingerspitzengefühl und muss aktiv zuhören«, betont Martina Kappher. Welchen Wunsch hat der Fahrgast? Welches Ticket ist für seine Situation das beste? Und welches Problem ärgert ihn gerade? Seit acht Jahren arbeitet die 53-Jährige in den Kundencentern der BSAG. Wie alle ihre Kolleginnen und Kollegen ist sie dabei abwechselnd an der Domsheide, am Hauptbahnhof und in Vegesack im Einsatz. »Ich brauche diese Abwechslung richtig«, sagt sie. Je häufiger der Einsatzort wechselt, desto schneller vergehe die Arbeitswoche.

»In meinem Job braucht man Fingerspitzengefühl.«

Martina Kappher

Dass Martina Kappher gern unterwegs ist, überrascht nicht. 23 Jahre war sie als Busfahrerin für die BSAG tätig – unterbrochen nur von der Elternzeit nach der Geburt ihrer beiden Töchter. Für die besser bezahlte Arbeit hinterm Lenkrad hängte sie 1990 ihren Job als Fleischfachverkäuferin an den Nagel. »Mein Vater war Lkw-Fahrer. Große Fahrzeuge waren mir also bekannt«, erzählt sie lachend.

Privat bildete sie sich immer mal wieder fort. Ihr besonderes Interesse: der Umgang mit Menschen und Kommunikation. Als dann 2012 die Stelle im Kundencenter frei wurde, bewarb sie sich. Berufserfahrung und private Interessen passten gut zur Stellenbeschreibung. »Ich bin zwar gern gefahren, aber ich brauchte einen neuen Input«, erzählt sie. Und auch das gerade diagnostizierte Weichteil-Rheuma machte den Fahrdienst langsam schwieriger.

Sowohl die Kassentechnik als auch die Tarifstruktur kannte Martina Kappher aus ihrer Zeit als Busfahrerin. In das digitale Kundenregiezentrum, mit dem unter anderem die Abo-Kundinnen und -Kunden verwaltet werden, musste sie sich hingegen erst einmal hineinfuchsen. Vier Wochen Einarbeitung genügten für die ersten selbstständigen Gehversuche im neuen Job.

Heute ist Martina Kappher routiniert. Sie hat jede Ausrede fürs Fahren ohne Fahrschein gehört und weiß genau, wie sie auch mit manchmal emotional aufgebrachten Fahrgästen umgehen kann, damit hinterher beide Seiten zufrieden sind. »Je lauter der andere wird, desto ruhiger werde ich«, erklärt sie. Das funktioniere fast immer, sodass Martina am Ende auch bekommt, was sie will: ein Danke und ein Auf Wiedersehen.

»Familienunterneh men« mal anders

Martina und Gerrit Kappher: seit 30 Jahren verliebt

Als Martina einen älteren Kollegen im Pausenraum schlagfertig auskonterte, hatte Gerrit Kappher sich schon in sie verliebt – dabei hatte er sie noch gar nicht von vorn gesehen. »Die Kollegen haben das aber sofort gemerkt«, erzählt er lachend. Nach einigen Begegnungen im Pausenraum wurden die damaligen Fahrdienstmitarbeitenden schnell ein Paar. Das war vor 30 Jahren. 27 davon sind die Kapphers inzwischen verheiratet.

Die BSAG sei ein Familienunternehmen, heißt es bei den Mitarbeitenden häufig. Gemeint ist damit, dass oft mehrere Generationen oder mehrere Familienmitglieder im Unternehmen arbeiten – kein Wunder bei über 2.000 Mitarbeitenden. Und ab und zu ist das »Familienunternehmen« auch der Grund, warum neue Familien entstehen – wie zum Beispiel bei Martina und Gerrit Kappher und ihren gemeinsamen Töchtern.

ÜBERSETZER FÜR FAHRGÄSTE

Gerrit Kappher macht aus komplizierter Planung verständliche Fahrpläne

Ohne Gerrit Kappher wären die meisten Fahrgäste der BSAG ganz schön aufgeschmissen. Sein Job ist es, die komplizierte Planung des BSAG-Verkehrs in Fahrpläne zu übersetzen. Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen, die ausfaltbaren Linienfahrpläne und ihre digitalen Zwillinge auf der BSAG-Website sind das Ergebnis seiner Arbeit.

Das Bild auf dem Monitor von Gerrit Kappher sieht aus wie eine EKG-Kurve – und zwar wie eine ziemlich ungesunde. Die Kurve ist immer wieder unterbrochen. Zum Glück beschreibt sie nicht die Herzfrequenz eines Menschen, sondern den Verlauf der Linie 63.

Gemeinsam mit seinem Kollegen Günther Kück ist der 58-Jährige quasi das Übersetzungsbüro der BSAG. Wenn die Fahrt-, Umlauf- und Dienstplanenden beim Nahverkehrsunternehmen ihre Arbeit erledigt haben, weiß zwar bei der BSAG jeder Bescheid, was zu tun ist. Fahrgäste haben aber noch keinen Schimmer, wann ihr Bus oder ihre Bahn abfährt.

Die meisten Daten aus der Planung können direkt übernommen und in den Fahrplan übertragen werden. »Aber jede Linie hat ihre Besonderheiten«, sagt der Fahrplan-Sachbearbeiter. Bestes Beispiel: Die Linie 94 fährt auf ihrem letzten Stück insgesamt vier verschiedene Routen. Das muss auch der Fahrgast verstehen, damit er ans gewünschte Ziel kommt. Und deshalb steckt in den Fahrplänen letztlich doch jede Menge Handarbeit.

Fahrplaner – das ist kein regulärer Ausbildungsberuf. Dafür sind die Anforderungen an den Job viel zu speziell. Rund zwei Jahre hat Kappher gebraucht, um zu lernen, was er heute kann. Ein ausgefeiltes internes Schulungskonzept hat geholfen, als er vor inzwischen elf Jahren den Job antrat.

Auch die Erfahrungen des BSAG-Mitarbeiters haben dabei geholfen. Bereits seit 1988 arbeitet Kappher bei der BSAG. Nach einer sogenannten »betriebsinternen Ausbildung für Soldaten« ging der ehemalige Bundeswehr-Sanitäter in den Fahrdienst. Bis 2007 fuhr er die Busse und Bahnen, die vom Betriebshof in der Neuen Vahr ausrückten, bevor er zunächst in die Disposition und schließlich in die Fahrplanerstellung wechselte.

»Stressig kann es hier aber auch werden«, sagt Kappher. Eigentlich ist in seinem Job Planung nicht nur das Ergebnis der Arbeit, sondern auch wichtige Voraussetzung dafür, dass die Arbeit rechtzeitig fertig wird. Als die BSAG als Reaktion auf die Pandemiesituation Fahrten zunächst reduzierte und dann wieder erhöhte, war das auch im »Übersetzungsbüro« ein Ausnahmezustand.

»Jede Linie hat ihre Besonderheiten.«

Gerrit Kappher

»Wir haben fünf Fahrplanwechsel in kürzester Zeit vollzogen«, erinnert er sich. Damit Fahrgäste trotzdem wissen, wie sie von A nach B kommen, haben Kappher und Kück immer wieder neue Fahrpläne geschrieben und veröffentlicht.

Sonja Niemann

EIN STÜCK BREMEN UNTERM WEIHNACHTSBAUM

Im BSAG-Shop finden sich ungewöhnliche Geschenkideen

Nicht mehr lang und unter den Weihnachtsbäumen werden wieder die Geschenke geöffnet. Wer noch nach Ideen sucht, wird vielleicht im BSAG-Shop fündig. In den Kundencentern am Hauptbahnhof und an der Domsheide sind die auf dieser Seite vorgestellten Artikel zu bekommen. Sie sind übrigens auch eine hervorragende Geschenkidee für Buten-Bremerinnen und -Bremer.

Miniatur-Erinnerung *im Maßstab 1:87*

Jahrelang war der Mercedes-Benz O 405 GN2 als Linienbus in Bremen im Einsatz. Als Linie 57 (Sodenmatt) und Linie 62 (Hasenbüren) gibt es ihn in Modellform auch noch heute.

Preis: 29 Euro

BSAG-Quartett

und Haltestellen-Trumpf, 32 Spielkarten

Preis: 3,90 Euro

Schon beim Frühstück auf Kurs

BSAG-Frühstücksbrett mit aktuellem Bremer Liniennetz, 235 × 195 mm, aus Melamin.

Preis: 6,90 Euro

Emil-Wagen *einzeln oder als Set*

Die Emil-Wagen 10 bis 13 der BSAG sind als Unfallhilfewagen in Bremen bekannt. Jetzt gibt es sie erstmals als Modell im Maßstab 1:87 (H0).

Preis: 29 Euro (einzeln) oder **99,90 Euro** (limitiertes Set mit allen vier Modellen und Poster)

Freie Fahrt durch Bremen

Es muss ja nicht gleich ein MIA-Jahresabo sein: Ob 4er- oder 10er-Ticket, Jugend-FreizeitTicket oder Monatskarte – schenken Sie doch einfach mal ein Stück Mobilität.

Preis: je nach Ticketart

»URLAUBSTAG« AN DER WESER

Wir verlosen 3 × einen unvergesslichen Trip durch die eigene Stadt

Jetzt gewinnen

Bremen als Touri erleben

Normalerweise verlosen wir an dieser Stelle immer Karten für große Musik-Events. In diesem Jahr ist aber alles anders. Konzerte müssen immer wieder verschoben oder sogar abgesagt werden – große Veranstaltungen bleiben coronabedingt verboten. Gleichzeitig mussten und müssen viele Menschen in diesem Jahr auf ihre geplante Urlaubsreise verzichten.

Was liegt da näher, als die eigene Stadt aus der Perspektive eines Touristen oder einer Touristin zu erleben? Schließlich ist Bremen für viele Auswärtige ein beliebtes Ziel für einen Städtetrip. Wir verlosen deshalb

3 × einen »Urlaubstag« in der eigenen Stadt.

Das Paket umfasst:

- Eintritt für 2 Personen ins Universum® Bremen
- Eintritt für 2 Erwachsene und bis zu fünf eigene Kinder in die Botanika
- Eintritt für 2 Erwachsene und Kinder/Enkel ins Straßenbahnmuseum »Das Depot« in Sebaldsbrück
- Kinogutschein für das CineStar am Weserpark für 2 Personen inkl. zwei Getränken und eines Snacks
- BSAG-TagesTicket Preisstufe I für 2 Personen

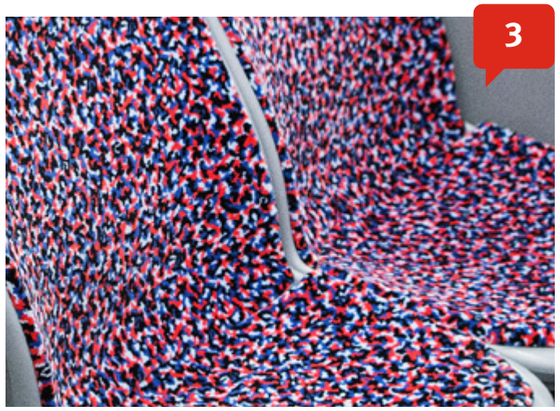
Die Gewinnerinnen und Gewinner können selbst entscheiden, an welchem Tag sie ihren Gewinn einlösen. Die Gutscheine können auch an verschiedenen Tagen genutzt werden.

Verlosung: Wir verlosen 3 × je einen Urlaubstag in Bremen. Schreiben Sie uns eine E-Mail mit dem Betreff »Urlaub« an: mobildialog@bsag.de*

* Einsendeschluss ist der 20. Dezember 2020. Mitarbeitende der BSAG und ihre Angehörigen sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Eine Barauszahlung ist nicht möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Daten der Teilnehmenden werden nur zum Zwecke der Verlosung erhoben und nach Abschluss des Gewinnspiels gelöscht.

DESIGN IN BUS UND BAHN

Worauf sitzt man im Albtal, in der Region Rhein-Neckar, in Berlin und in Dortmund?



Für die einen bieten sie Schutz vor Graffiti und Schmierereien, für die anderen sind sie ein Corporate-Design-Statement mit Botschaft: die Sitzbezüge in Bussen und Bahnen. Praktisch jedes Verkehrsunternehmen gestaltet diese nach den eigenen Vorstellungen. Wir haben eine kleine Auswahl zusammengestellt. Wer Lust hat, kann raten, woher die Sitze auf den Bildern stammen. Die Auflösung gibt's unten auf der Seite.

Wer kennt sie nicht: die Bremer Stadtmusikanten, den Roland und das Weser-Stadion. Gemeinsam fahren sie schon seit vielen Jahren auf den »Bremer Sitzen« in Bus und Bahn durch die Stadt. Entstanden ist das Design nach einer Reihe von mehr oder weniger überzeugenden Entwürfen. Die Idee: Die Bezüge sollen Sitze für Graffiti unattraktiv machen und zugleich bremische Wahrzeichen darstellen.

Ein Ansatz, der auch in anderen Städten verfolgt wird. Vielerorts sollen bunte und wirre Muster Schmierfinken abhalten. Andere setzen zugleich auf eine besondere Symbolik. So verwendet ein Verkehrsunternehmen beispielsweise eine geometrische Form, als Symbol für die drei großen Städte und die drei Bundesländer, die durch die Bahn verbunden werden.

In Bremen läutet die Einführung der neuen Bahn auch das Ende der »Bremer Sitze« ein. Im »Nordlicht« sind alle Sitze grau oder rot. Farben, die sich auch auf der Außenseite der 37 Meter langen Bahn wiederfinden. Nach Jahrzehnten weichen Stadtmusikanten, Roland und Weser-Stadion damit den Corporate-Design-Farben der BSAG.

Bild 1: Region Rhein-Neckar, Bild 2: Dortmund, Bild 3: Berlin, Bild 4: Albtal

VISUELLE NOTIZEN

Diana Meier-Soriat gestaltete das Titelbild dieser Ausgabe

Wenn Diana Meier-Soriat zum Stift greift, dann werden Ideen zu Bildern. Die gebürtige Salzburgerin entwickelt und zeichnet »Sketchnotes«. Das sind visuelle Notizen, mit deren Hilfe komplexe Konzepte, Organigramme oder auch interne Prozesse von Firmen leicht verständlich dargestellt werden. Für diese Ausgabe von »MOBILDIALOG**« zeichnete sie das Titelbild.**

Sketchnotes sind eine Mischung von Handschrift, Zeichnungen, handgezeichneter Typografie und grafischen Elementen wie Pfeilen, Kästen und Linien. Bildhafte Visualisierungen, die dabei helfen, anderen etwas verständlich zu machen. »Komplexe Ideen lassen sich häufig effektiver mit Zeichnungen darstellen«, sagt Diana Meier-Soriat. »Bilder erzeugen Gefühle. Ohne Gefühle können wir weder denken noch lernen noch verstehen. Gefühle sind immer an Bilder geknüpft. Umgekehrt erzeugen auch Bilder Gefühle.«

Diana Meier-Soriat weiß, wovon sie spricht. Bereits im Jahr 2015 gründete sie »Sketchnotes by Diana«. Heute gibt sie in ihrem Schwachhauser Atelier CoArt81 regelmäßig Visualisierungs- und Sketchnotes-Workshops. Deutschlandweit ist sie in verschiedensten Unternehmen, Schulen und Hochschulen im Einsatz. Beim Graphic Recording zeichnet sie live während Konferenzen und Vorträgen, um die Themen und Zusammenhänge einfacher greifbar zu machen.

»Sketchnotes lassen sich vielfältig einsetzen, professionell und privat«, erklärt Meier-Soriat und zählt auf: für Infografiken, zur Darstellung von Unternehmenszusammenhängen, Firmenstrukturen, internen Prozessen, aber auch für Protokolle, Unterrichtsstoff, To-do-Listen, Tagebucheinträge oder Rezepte.

Weitere Informationen finden Interessierte auch auf ihrer Website (*www.sketchnotes-by-diana.com*) und in ihrem Blog. Hier teilt sie ihre Leidenschaft für Sketchnotes, Watercolor, Handlettering sowie Stifte, Papier und Co.

IMPRESSUM

BSAG

Alle Informationen wurden mit größter Sorgfalt bearbeitet. Jedoch gilt auch hier: Satz- und Druckfehler sind möglich.

MOBILDIALOG ***Das Magazin***
V.i.S.d.P.: Jens-Christian Meyer
Redaktion: Andreas Holling, Sonja Niemann
Texte: Andreas Holling, Sonja Niemann
Fotos und Illustrationen: Michael Bahlo (S. 2, 3, 6, 11, 14, 20, 22, 24), Botanika/Marcus Meyer (S. 33), Bremer Straßenbahn AG (S. 2, 3, 9, 10, 13, 16, 18, 21, 27, 30, 31, 32), BVG, DSW21, Gina Duller, RNV (S. 34), Freunde der Bremer Straßenbahn e.V. (S. 33), GfG (S. 7, 18, 29, 32), Thomas Joswig (S. 3, 23), Mathias Knigge (S. 7), Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung Bremen e.V. Illustrator Stefan Albers, Atelier Fleetinsel, 2013 (S. 25), Barbara Lison (S. 29), Diane Meier-Soriat (S. 35), Elisabeth Oberzaucher (S. 2, 13), Andrea Sabellek (S. 7), Universum® Bremen (S. 29, 33), Tristan Vankann/fotoetage (S. 2, 12, 16), Wall GmbH (S. 8)
Titelbild: Diana Meier-Soriat
Gestaltungskonzept und Umsetzung: GfG / Gruppe für Gestaltung
Lektorat: Textgärtnerei, Bremen
Druck & Vertrieb: Magazinverlag Bremen GmbH
Auflage: 92.500 Exemplare

Mehr Infos unter: mobil-dialog.de

Aber sicher

fahre ich Bus und Bahn.

UNSER SERVICE FÜR SIE:

- ☑ Bargeldloses Bezahlen
- ☑ Erhöhte Reinigungsintervalle
- ☑ Automatische Türöffnung

BSAG Bremen bewegen.

www.bsag.de

Partner im VBN