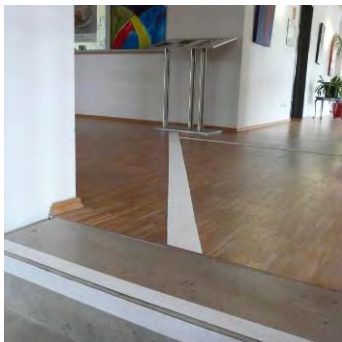


ExWoSt-Sondergutachten „Barrierefreie Stadtquartiere“

Endbericht



Auftraggeber:

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Wissenschaftliche Begleitung:

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und
Raumforschung im
Bundesamt für Bauwesen und
Raumordnung
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn

Gutachterteam:

Dipl. Volksw. Mone Böcker
Dipl.-Ing. Sina Rohlwing

Dipl. Geogr. Uta Bauer
Dipl. Geogr. Susanne Dähner



raum + prozess
kooperative planung und stadtentwicklung

raum + prozess
Hasselbrookstraße 15
22089 Hamburg



Büro für integrierte Planung Berlin
Marienburger Allee 20
14055 Berlin

August 2011

Gliederung

Kurzfassung	4
Summary	7
1 Einführung	10
1.1 Forschungsfeld Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere	10
1.2 Ziele des Sondergutachtens „Barrierefreie Stadtquartiere“	10
1.3 Methodik und Aufbau	11
2 Handlungsbedarf.....	13
3 Definition und Systematisierung von „Barrieren“	15
3.1 Barrierefrei, barrierereduziert, barrierearm ... was ist das Ziel?	15
3.2 Barrieren bestehen nicht nur aus Stufen.....	16
3.3 Typisierung von Barrieren nach Wohngebietstypen	27
3.4 Typisierung von Barrieren nach kommunalen Handlungsfeldern	31
3.5 Gute und schlechte Barrieren	32
4 Querauswertung Modellvorhaben	34
4.1 Methodisches Vorgehen.....	34
4.2 Projektbausteine	35
4.3 Empfehlungen aus den Modellvorhaben	40
5 Strategien für den Abbau von Barrieren im Stadtquartier	45
5.1 Barrieren lokal identifizieren	46
5.2 „Quartierskonzepte“ für den Abbau von Barrieren aufstellen	51
5.3 Abbau von Barrieren im Alltag organisieren	56
5.4 Information und Kommunikation	66
6 Ergebnisse und Empfehlungen	73
6.1 Barrieren lokal identifizieren	74
6.2 Quartierskonzepte aufstellen.....	75
6.3 Abbau von Barrieren organisieren.....	76
6.4 Informieren und kommunizieren.....	78
6.5 Finanzierung von barrierefreien Stadtquartieren	79

Anhang

Kurzfassung

Das Sondergutachten „Barrierefreie Stadtquartiere“ im Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“ (IFAS) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung beschäftigt sich mit räumlichen und sozialen Dimensionen von Barrierefreiheit, mit Zielen und Widersprüchen beim Umgang mit und beim Abbau von Barrieren. Vor allen Dingen sucht es innovative und übertragbare Lösungsansätze für den Abbau von Barrieren in Stadtquartieren. Die Untersuchung basiert überwiegend auf der Auswertung von Praxisbeispielen. Dazu wurden zwanzig ausgewählte Fallbeispiele recherchiert sowie in neun Modellvorhaben des Forschungsfelds weitergehende Maßnahmen zum Barriereabbau ausgewertet.

Angesichts der Alterung der Gesellschaft wächst in den Kommunen, aber auch bei größeren Wohnungsunternehmen der Handlungsdruck, Wohnquartiere so umzubauen, dass eine möglichst lange selbstständige Lebensführung in der vertrauten Wohnumgebung möglich ist. Eine altersgerecht oder barrierefrei ausgestattete Wohnung reicht dafür nicht aus. Das Wohnumfeld insgesamt muss barrierereduziert gestaltet sein und entsprechende Angebote der Versorgung, Dienstleistungen und Begegnungsmöglichkeiten vorhalten. Besondere Herausforderungen ergeben sich in randstädtischen oder suburbanen Ein- und Zweifamilienhausgebieten, die bspw. erhebliche Defizite in der Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturangebote aufweisen. Hier gibt es viele ältere Haushalte im Wohneigentum, die in der Phase der Familiengründung an den Stadtrand oder ins Umland der Städte gezogen sind. Auch in innerstädtischen Wohnquartieren, die altershomogen altern, wie z.B. Großwohnsiedlungen in den Neuen Bundesländern oder Zeilenbausiedlungen der 50er und 60er Jahre in den alten Bundesländern, wächst der Handlungsdruck.

Barrierefreiheit in einem umfassenden Verständnis von Zugänglichkeit, Erreichbarkeit und sozialer Teilhabe bedeutet, dass notwendige Angebote in fußläufiger Entfernung überhaupt vorhanden sind oder mit barrierefrei zugänglichen öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Dies betrifft bspw. die Nahversorgung mit Lebensmitteln und wichtige Dienstleistungen (Post, Banken, Ärzte) ebenso wie ein Angebot an Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Fehlen diese Angebote, nützt auch ein barrierefrei gestaltetes Wohnumfeld wenig. Eine selbstständige Lebensführung ist dann kaum möglich.

Zusammenfassend geht es um:

- Das selbstständige Bewältigen von Wegen, die Zugänglichkeit von Gebäuden,
- Das Auffinden und Verstehen von Informationen,
- Das selbstständige Nutzen von Beförderungsmitteln (ÖPNV),
- Die Möglichkeit zur selbstständigen Versorgung,
- Die Möglichkeit zur Begegnung, Kommunikation und Erholung (draußen + drinnen),
- Den gefahrlosen und angstfreien Aufenthalt im Straßenraum, auf Plätzen und in Grünanlagen.

Das Gutachten geht bewusst von einem breiten „Barrierebegriff“ aus und bezieht sowohl die materiellen „harten“ Beschränkungen im baulich-technischen Sinne als auch die „weichen“ mentalen Barrieren (z.B. Sicherheit) ein. Dieser „breite Blick“ lässt Barrieren sichtbar werden, die mitunter eine größere ausgrenzende Wirkung entfalten als eine Bordsteinkante. Er erweitert Zielgruppen und damit die Akzeptanz für den Abbau von Barrieren.

Das Gutachten systematisiert die Barrieren wie folgt:

Baulich-räumliche Barrieretypen umfassen

- räumliche/städtebauliche Strukturen und Nutzungen,
- bauliche Ausführung von Gebäuden und Anlagen,
- Ausstattung und Gestaltung,
- temporäre Barrieren.

Mentale, sozial-räumliche Barrieren in Stadtquartieren umfassen

- soziale Nutzungen,
- Sicherheitsempfinden,
- Information und Kommunikation,
- finanzielle Ressourcen,
- zeitliche Festlegungen,
- gesetzliche Vorschriften.

Ergänzend werden Hinweise auf den Zusammenhang zwischen Wohngebietstypen und spezifischen Barrieretypen entwickelt. Diese Typisierungen haben nicht den Charakter abschließender Listen, die es abzuarbeiten gilt, sondern dienen dazu, sich über den Barrierebegriff zu verständigen und den Handlungsbedarf beispielhaft aufzuzeigen.

Das Gutachten berücksichtigt, dass nicht alle Barrieren schädlich sind. Es gibt Barrieren, die gezielt, z.B. zum Schutz oder zur Information und Orientierung eingerichtet werden. Entscheidend ist die Frage, ob Barrieren im Stadtquartier die soziale Teilhabe und selbständige Lebensführung beeinträchtigen oder nicht. Dabei kommt es darauf an, nicht nur die sichtbaren Barrieren in den Blick zu nehmen. Das Gutachten thematisiert auch die Barrieren, die aus der Perspektive vieler Menschen überhaupt nicht wahrgenommen werden, für andere aber eine existenzielle Einschränkung im Alltag bedeuten können.

Die Umsetzung barrierefreier Standards in Stadtquartieren scheitert weniger an Wissensdefiziten als vielmehr an Vermittlungsproblemen. Vorhandene DIN-Normen und zahlreiche Handbücher, Leitfäden und Checklisten des Bundes, der Länder und der Kommunen ergänzen und konkretisieren diese Standards auf verschiedenen Handlungsebenen. Auch wenn in den letzten Jahren besonders bei öffentlichen Gebäuden und dem öffentlichen Nahverkehr schon viele Fortschritte erzielt wurden, „barrierefreie Stadtquartiere“ im Sinne der verfügbaren Normen und Standards sind als solche kaum zu finden:

- Der Begriff der „Barrierefreiheit“ wird in der Regel auf der Subjektebene mit Personen assoziiert, die mit erheblichen gesundheitlichen Einschränkungen leben. Sie sind in der Wahrnehmung des „Normalbürgers“ eher eine Minderheit. Auf der Objektebene wird „Barrierefreiheit“ mit Aufzügen, Rampen und breiten Türen verbunden. Beide Assoziationen stehen für den beruflich ambitionierten Entscheider in Politik, Verwaltung, Planungsbüros nicht im Mittelpunkt der Alltagserfahrung.
- Eine Öffnung des Begriffes der „Barrierefreiheit“ im Sinne der Sicherung einer selbstständigen Lebensführung und Beweglichkeit für alle erhöht die Komplexität des Themas und erfordert eine Sensibilisierung dafür, was mit dem Abbau von Barrieren gemeint sein könnte.
- Die Umsetzung barrierefreier Stadtquartiere ist eine Aufgabe verschiedener kommunaler Ressorts und vieler anderer externer Akteure. Abstimmungsprozesse innerhalb der Verwaltung und darüber hinaus mit Bauherren, Planern, Architekten, und Fachfirmen

sind mühsam und konfliktbeladen.

- „Barrierefreiheit“ ist auf Stadtquartiersebene mehr eine Vision als ein tatsächlich realisierbarer Zustand. Stadtquartiere sind gebaut und können nur nach und nach umgebaut werden. Dies ist ein Prozess, der sich nur nach dem Lebenszyklus und Modernisierungsbedarf von Gebäuden und baulichen Anlagen richten kann. Das notwendige Aushandeln, welche Barrieren vor Ort mit welcher Priorität abgebaut werden sollen, heißt, die Perspektiven der Bewohner systematisch abzufragen und einzubinden. „Barrierefreiheit“ ist deshalb eher ein Prozess als ein Zustand.

Auf Grundlage der Auswertung und Diskussion der recherchierten Fallstudien und Modellvorhaben werden vier Strategiefelder definiert, mit denen ein Abbau von Barrieren auf der Ebene von Stadtquartieren systematisch vorangebracht werden kann:

- **Barrieren lokal identifizieren:**
Dialog- und Beteiligungsprozesse organisieren
Akzeptanz herstellen
Lokales und fachliches Expertenwissen zusammenführen
- **Quartierskonzepte aufstellen:**
Insellösungen vermeiden
Strategie Richtlinien und Leitfäden
- **Abbau von Barrieren organisieren:**
Huckepacklösungen
Kooperationen organisieren
Standards durch Regelungen und DIN-Normen für Routineaufgaben nutzen
Landesbauordnungen anpassen
Finanzierung des Barriereabbaus
- **Information und Kommunikation:**
Vermittlungsprobleme abbauen
Breites Verständnis für den Barriereabbau schaffen
Informations- und Feedbacksysteme einrichten

Im Mittelpunkt der Ergebnisse steht ein Kommunikationskonzept, das die breite Betroffenheit durch Barrieren im öffentlichen Raum mit einfachen Botschaften aus dem Munde ganz unterschiedlich Betroffener darstellt und dabei das breite Spektrum des Barriere-themas systematisch vermittelt.

Summary

The report “free accessible urban neighbourhoods” within the research area “Innovations for Appropriate Urban Neighbourhoods for Families and the Elderly” (IFAS) was initiated by the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs (BMVBS) and the Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development (BBSR). It deals with spatial and social dimensions of accessibility, and points at aims and barriers in enhancing the accessibility. This report seeks especially innovative and transmittable solutions for increasing accessibility in urban neighbourhoods. The study is based on the analyses of case studies. 20 case studies were selected; additionally, nine pilot projects with continuative approaches were analyzed towards increasing accessibility.

Due to an aging society the pressure towards action increases for communities and bigger housing associations to restructure quarters in order to enable a satisfied long-term living in neighbourhoods people are already familiar with. A well accessible and equipped flat only is not sufficient in delivering this. The overall living environment needs to be designed in such a way that it increases the accessibility for everyone; this concerns the offer of services and communal institutions. Especially, sub-urban areas present a challenge with respect to the accessibility because many reveal a lack of infrastructure. But critical are also some inner city centre quarters, such as in some residential areas of the New Laender. Action in these living districts is needed urgently.

Reducing the barriers with respect to accessibility means reachability and social inclusion as well as the availability of shops in walking distance or easily accessible by public transport. Specifically, the access to supermarkets and other services (post office, banks, doctors etc.) as well as public meeting points and places for leisure purposes is important. If these offers are not present a self-determined life is hardly possible.

To summarize, the report deals with:

- Independently manage (e.g. shopping) trips and access buildings
- Availability and understanding of information
- Independent use of public transportation
- Possibility of independent care
- Possibility for meetings, communication, recreation (outdoor/indoor)
- Safety on streets, parks and open spaces

The report uses a broad definition of accessibility; it includes a materialistic view meaning the constructional and technical side of it as well as the “soft” aspects such as psychological dimensions (e.g. safety). This broad view enables to make barriers visible. It extends the target group and with it the acceptance for the lowering of barriers with respect to accessibility.

The report systemizes the barriers to accessibility as follows:

Constructional-spatial barriers contain

- Spatial/Urban planning structures and uses
- Constructional execution of buildings and facilities
- Configuration and design
- Temporal barriers

Social-spatial barriers in quarters contain

- Social uses
- Perception of safety
- Information and communication
- Financial resources
- Time determination
- Regulations

Additionally, indications (recommendations) to the relation between quarter type and barrier type were developed. This serves the purpose of clarifying the situation with respect to accessibility that is lacking and to present an example of possible action to it.

The report considers the fact that not all barriers to accessibility are harmful. There are barriers that are set up intentionally, e.g. for safety, information or orientation reasons. Crucial is whether these barriers in quarters are restraining social inclusion and a self-sufficient life. Most importantly not only visible barriers are focus of the analysis but also invisible barriers. The report includes also the perspectives of people that are often neglected and for others could present existential constraints in daily life.

The implementation of standards (free accessible) in quarters fails less because of lacking know-how but rather because of problems of transferring/communicating it. Existing DIN-standards and several handbooks, manuals and checklists of the federal government, Laender and communities edit and put standards into concrete terms. Although in the past substantial progress has been made, especially with respect to public buildings and public transport, "accessible neighbourhoods" with regard to the standards are not widely present yet:

- The concept of "accessibility" is generally associated on the subjective level with people that live with serious health restrictions. These people are perceived by the "average citizen" to be a minority. On the objective dimension "accessibility" is associated with elevators, ramps, and wide entrances/doors. Both dimensions (subjective and objective) stand for the ambitious decision maker in politics, administrative departments, and planning offices that are not experiencing directly the daily issues in the quarters.
- An extension of the concept of "accessibility" towards an assurance of a self-determined life and mobility for everyone increases the complexity of the subject and needs a sensing regarding the meaning of reducing barriers of accessibility.
- The implementation of accessible neighbourhoods is the responsibility of several communal institutions as well as other external actors. The process of coordination is cumbersome and conflictive within the administrative department as well as between building owners, planners, architects and specialist companies. For negotiating which barriers to accessibility need to be treated with which priority, it is necessary to include systematically residents of the area and ask for their opinions. "Accessibility", hence, is rather a process than a condition.

Based on the analysis and the discussion of the selected case studies and examples, four different strategies were defined, with which barriers can be reduced in quarters:

- **Locally identify barriers:**
 - Organize dialog and participation processes
 - Create acceptance
 - Join local and expert know how
- **Set up concepts/strategies for the quarter:**
 - Avoid isolated applications
 - Implement strategy guidelines and best practices
- **Organize the reduction of barriers**
 - Look for collective problem solving mechanisms
 - Organize cooperation
 - Set standards and (DIN-) regulations
 - Adapt to building regulation of the Laender
 - Check financing for reducing barriers
- **Information and communication:**
 - Reduce problems with respect to the process of cooperation
 - Establish a general understanding of the barrier (reduction process)
 - Install information and feedback processes

Finally, very important is a communication concept that addresses many people that are affected by the situation (restricted accessibility in their quarters), with simple messages coming from the aggrieved parties. This will systematically conciliate the range of the barriers to accessibility.

1 Einführung

1.1 Forschungsfeld Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere

Stadtquartiere für verschiedene Generationen lebenswert zu gestalten ist das Ziel des Forschungsfeldes „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“ (IFAS). In bundesweit 27 Modellvorhaben wurden dafür seit 2006 Maßnahmen vorwiegend in bestehenden Stadtquartieren umgesetzt und wissenschaftlich ausgewertet. Mit lebenswerten Stadtquartieren für Jung und Alt sind attraktive Lebenswelten gemeint, die den Bedürfnissen unterschiedlicher Menschen verschiedenen Alters und Geschlechts in unterschiedlichen Haushaltskonstellationen und mit unterschiedlichen kulturellen Hintergründen entsprechen. Für das Forschungsfeld wurden Lösungsansätze in den Handlungsfeldern „Gemeinschaftseinrichtungen“, „Freiräume“ und „Wohnen“ sowohl auf der Ebene des Stadtquartiers als auch der instrumentellen und fachpolitischen Ebene untersucht (vgl. BMVBS 2010).

In der Realisierung und Umsetzung der 27 Modellvorhaben bekam das Thema der Barrierefreiheit einen besonderen Stellenwert. Unter anderem wurden mit dem wohlgemeinten Abbau von Barrieren für bestimmte Zielgruppen neue Barrieren für andere geschaffen. Bestimmte Zustände entfalteten eine größere Barrierewirkung als zunächst angenommen. So erwies sich ein offen und mit großen Glasflächen transparent gestalteter Nachbarschaftstreffpunkt als erhebliche „Nutzungsbarriere“ für muslimische Frauen aus dem Wohnquartier, die sich in geschützten Räumen aufhalten wollten. Darüber hinaus wurden beispielhaft barrierefrei nutzbare Parkanlagen und Plätze gestaltet, die jedoch mitunter von der Bevölkerung nicht angenommen wurden, weil ein hartnäckig schlechtes Image an der Fläche haftete oder die Aufenthaltsbereiche als barrierefrei gestaltete „Inseln“ in einer Umgebung voller Barrieren lagen.

1.2 Ziele des Sondergutachtens „Barrierefreie Stadtquartiere“

Aufgabe des Sondergutachtens „Barrierefreie Stadtquartiere“ war es deshalb, systematisch und umfassend Barrieren in Stadtquartieren in den Blick zu nehmen. Aufbauend auf den Ergebnissen des oben genannten Forschungsfeldes sollten:

- innovative und übertragbare Lösungsansätze für den Abbau von Barrieren in Stadtquartieren in Form von Fallstudien bundesweit recherchiert und dokumentiert werden.
- konkrete Handlungsansätze für den Abbau von Barrieren als Nachbesserungen in ausgewählten IFAS-Modellvorhaben ermittelt werden.
- Handlungsempfehlungen erarbeitet werden, mit denen die Chancen und Potenziale barrierefreier Stadtquartiere positiv und breit öffentlichkeitswirksam dokumentiert und kommuniziert werden können.

Das Gutachten geht bewusst von einem breiten „Barrierebegriff“ aus und bezieht sowohl die materiellen „harten“ Beschränkungen im baulich-technischen Sinne als auch die „weichen“ mentalen Barrieren (z.B. Sicherheit) ein. Im Mittelpunkt stehen Wechselwirkungen zwischen den baulich-räumlichen Barrieren, sozialen Strukturen und individuellen Einstellungen, die ihrerseits Barrieren erzeugen können. Ein „breiter Blick“ soll in der Politik und Bürgerschaft mehr Akzeptanz wecken und darüber hinaus auch „Barrieren“ identifizieren und abbauen, die mitunter eine größere ausgrenzende Wirkung entfalten als „drei Treppeinstufen“.

Das Gutachten soll darüber hinaus Verständnis dafür wecken, dass der Abbau von Barrieren einer wachsenden Zahl von Menschen dient und zu einer alltäglichen Planungsaufgabe werden sollte. Dies ist deshalb nicht selbstverständlich, da „Barrierefreiheit“ im Allgemeinen als „Nischenthema“ verstanden wird und - scheinbar – ausschließlich Bedürfnisse von „Minderheiten“, vorwiegend Menschen mit Behinderungen, bedient.

Das Gutachten greift die Handlungsebenen des IFAS-Forschungsfeldes auf. Es fokussiert räumlich auf die Ebene von Stadtquartieren, Freiräumen, dem Wohnumfeld und Gemeinschaftseinrichtungen. Es geht um öffentliche und halböffentliche Räume, Räume für Bewegung, Aufenthalt und die Begegnung mit anderen Menschen.

1.3 Methodik und Aufbau



Abb. 1: Bausteine und Ergebnisse des Sondergutachtens „Barrierefreie Stadtquartiere“ (Eigene Darstellung)

Die Untersuchung basiert überwiegend auf der Auswertung von Praxisbeispielen. Eine Grundlage dafür sind die Erfahrungen in 9 Modellvorhaben des IFAS-Forschungsfeldes, die beim Abbau ausgewählter Barrieren in ihren Projekten begleitet wurden. Des Weiteren wurden bundesweit 20 beispielhafte Strategien und Lösungsansätze recherchiert, systematisiert und auf ihre Übertragbarkeit hin ausgewertet. Die ausgesuchten Projekte können dabei durchaus Hindernisse und Stolpersteine aufweisen – müssen also nicht in jeder Hinsicht das beste Beispiel sein. Wichtig ist vielmehr, dass auf Grundlage der Erfahrungen gute Lösungsansätze abgeleitet werden können. Die Auswertung orientierte sich an den im Folgenden dargestellten Forschungsleitfragen.

Forschungsleitfragen: Definitionen und Systematisierungen

- Welche typischen Barrieren können auf den Ebenen Stadtquartier, Wohnumfeld und Gebäude (Nichtwohngebäude) identifiziert werden?
- Welche Kriterien erlauben eine systematische und praxisbezogene Darstellung des Handlungsbedarfs und der Handlungsansätze?

Forschungsleitfragen: Lösungsansätze „Gute Beispiele“

- Mit welchen Verfahren können Barrieren in Stadtquartieren systematisch identifiziert werden? Wo liegen Hürden und Stolpersteine?
- Welche Rolle spielt die Beteiligung von Nutzergruppen bei Quartiersentwicklungsprozessen für den Abbau von Barrieren bzw. wie kann Beteiligung zielführend eingesetzt werden?
- Welche organisatorischen, planerischen und baulichen Anpassungsoptionen gibt es? Welche städtebaulichen, informatorischen und organisatorischen Strategien werden bereits mit Erfolg praktiziert?
- Welche Kooperationsformen und Aufgabenverteilungen sind geeignet, die Vielfalt der quartierbezogenen Akteure zu einem integrierten und koordinierten Handeln zu bewegen?
- Wann sind verbindliche Standards (z.B. über DIN-Normen, Bauordnungen, Festsetzungen in Bebauungsplänen) notwendig, wann erschweren „Überregulierungen“ lokal angepasste Lösungen?
- Welche Kosten-Nutzen-Effekte lassen sich aus den Beispielen ableiten? Welche Empfehlungen lassen sich für die Finanzierung von Projekten zum Abbau von Barrieren im Bestand ermitteln?

Forschungsleitfragen: Wechselwirkungen

- Welche Wechselbeziehungen bestehen zwischen verschiedenen Handlungsfeldern und Handlungsansätzen für die Überwindung von Barrieren? Welche Erfolgsfaktoren befördern sich gegenseitig, wo bestehen gegenseitige Widersprüche und Hemmnisse?
- In welchen Bereichen des Stadtquartiers wirken Barrieren als Schutz und befördern die Zugänglichkeit von Einrichtungen für Nutzergruppen, tragen also Grenzen zur Zugänglichkeit bei?
- Welche Rolle spielen Informationen und Kommunikation? Sind sie geeignet, die mentale Überwindung von Barrieren, wie z.B. bestimmte negative Stadtteilimages, zu befördern?

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse des Gutachtens. In den Kapiteln zwei und drei finden sich einleitende Ausführungen, Definitionen und Systematisierungen. Eine zusammenfassende Querauswertung der Modellvorhaben findet sich in Kapitel vier. Die Kapitel fünf und sechs beschreiben mit den strategischen Handlungsfeldern, zusammenfassenden Ergebnissen und Empfehlungen die Kernaussagen des Gutachtens.

Im separaten Anhangband finden sich als Grundlagen der Ergebnisse die Steckbriefe der ausgewählten Fallstudien sowie der betreuten Modellvorhaben.

2 Handlungsbedarf

Ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Attraktivität der Städte ist es, den Gebrauchswert der Wohnquartiere und Innenstädte zu stärken und zu erhöhen. Hierzu gehört die Anpassung des räumlichen Umfeldes, so dass eine möglichst barrierefreie Fortbewegung und Nutzung erleichtert wird. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wird dieses Anliegen für viele Kommunen zu einer immer wichtiger werdenden Zukunftsaufgabe.

Insbesondere die Alterung der Bevölkerung zwingt zu Anpassungen des Lebensumfeldes. Etwa 16,7 Millionen, das sind 20% der Bevölkerung in Deutschland, waren 2009 65 Jahre und älter; ca. 4,1 Millionen davon sind mindestens 80 Jahre alt. Die Zahl der Hochaltrigen wird bis 2030 besonders dynamisch auf 6,4 Millionen anwachsen. Insgesamt wird 2030 nach den Prognosen des Statistischen Bundesamtes jeder vierte Bundesbürger (28%) älter als 65 Jahre sein.

Dies ist ebenso eine Chance wie eine Herausforderung. Eine Chance, weil sich mit steigender Lebenserwartung und allgemein verbessertem Gesundheitszustand die Phase des aktiven Lebensalters verlängert. Eine Herausforderung, weil gleichzeitig die Zahl der hochaltrigen Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen deutlich steigen wird. Nach einer KDA-Repräsentativerhebung von Seniorenhaushalten in 2009 waren insgesamt 22,6% der Befragten über 65 Jahren, also fast ein Viertel, in ihrer Motorik eingeschränkt und nutzten einen Stock, Rollator und/oder Rollstuhl (BMVBS 2011). Auf ein barrierefreies Umfeld sind ganz besonders die ca. 6,9 Millionen (2007) als schwerbehindert registrierten Menschen angewiesen. Aber auch Menschen, die nur zeitweise in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Schwangere, Eltern mit Kleinkindern/Kinderwagen, Kranke oder Reisende mit Gepäck, profitieren von einem barrierereduzierten Umfeld. Nicht unrealistisch sind deshalb die Schätzungen der EU-Kommission aus dem Jahr 1999, die den Anteil der mobilitätseingeschränkten Personen in der europäischen Bevölkerung auf immerhin ein Drittel bezifferten – Tendenz steigend (Hafner/Wölfle 2010).

Barrierefreiheit ist damit kein Nischenthema mehr, sondern wird zur gesamtgesellschaftlichen Zukunftsaufgabe. Mobilitätseingeschränkte Personengruppen sind in besonderem Maß auf das Wohnumfeld angewiesen. Alte Menschen möchten so lange wie möglich in ihren Wohnquartieren leben, sich selbstständig versorgen und ohne fremde Hilfe zurechtkommen. Im Ergebnis schafft dies Lebensqualität und entlastet gleichzeitig die öffentlichen Kassen bei den Pflegekosten. Allerdings ist das Ziel, möglichst vielen Menschen im Alter eine selbstständige Lebensführung zu ermöglichen, nicht mit einer altersgerecht oder barrierefrei ausgestatteten Wohnung bzw. barrierefrei gestalteten öffentlichen Gebäuden erledigt. Das Wohnumfeld muss barrierereduziert gestaltet sein und entsprechende Angebote der Versorgung, Dienstleistungen und Begegnungsmöglichkeiten vorhalten.

Während sich jedoch aufgrund wachsender Nachfrage für „altersgerechte oder barrierefreie Wohnungen“ inzwischen ein Markt und ein breiterer gesellschaftlicher Diskurs über Mindeststandards und Kosten des Umbaus im Wohnungsbestand entwickelt hat (BMVBS 2011), fehlen bislang in der kommunalen Planungspraxis Leitbilder, Konzepte und Planungsverfahren für die barrierefreie Anpassung von Infrastrukturen und Stadtquartieren (Hafner/Wölfle 2010, Kreuzer/Scholz 2010).

Dabei mangelt es weniger an eindeutigen politischen oder rechtlichen Vorgaben (UN-Behindertenkonvention, Disability and Rehabilitation Action Plan der WHO, Behindertengleichstellungsgesetz, Landesgleichstellungsgesetze, etc.). Auch die technische Umsetzung einer flächendeckenden Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist mit den DIN-Normen 18024/18040 und zahlreichen Richtlinien, Leitfäden und Checklisten von Bund (BMVBW 2000, BMVBW 2001), Länder (z.B. Mecklenburg Vorpommern 2002, Hessen 2006, Bremen 2008, Berlin 2007, NRW 2001) und Kommunen (z.B. Erfurt 2001, Schwerin 2003) hinreichend beschrieben.

Defizite lassen sich in der praktischen Umsetzung identifizieren. Die Gründe dafür sind vielfältig: Barrierefreiheit im öffentlichen Raum herzustellen ist ein mühsam auszuhandelnder Prozess, da

- in den meisten Kommunen Konzepte für die Gesamtstadt oder Teilräume der Stadt (Wohnquartiere, Innenstadt) fehlen, die entsprechende Maßnahmen identifizieren und priorisieren,
- immer Kompromisse zwischen den Anforderungen der DIN-Normen und Wirtschaftlichkeit, technische Machbarkeit, Bestandsschutz gefunden werden müssen,
- die kommunalen Kassen leer sind,
- der Barrierefreiheit das Image der „Unästhetik“ anhaftet,
- Kommunalpolitiker sich eher mit „dynamischeren“ Themen profilieren,
- der Konflikt mit „Maximalforderungen“ der Betroffenen und den realisierbaren Kompromissen anstrengend ist,
- ...

Auch wenn bereits all diese Herausforderungen bewältigt wären, muss berücksichtigt werden, dass ein großer Teil älterer mobilitätseingeschränkter Menschen gar nicht in dicht bebauten, gut mit Infrastruktur ausgestatteten innerstädtischen Wohnquartieren lebt. Nach Ergebnissen des „Alterssurvey“ aus dem Jahr 2002 wohnten „nur“ 38% der befragten Senioren von 65 – 85 Jahren in Zentrumsnähe oder im Ortskern. Die weitaus größte Mehrheit (62%) gab an, in Randlagen, Siedlungen oder Einzelbebauung außerhalb zu wohnen (BMVBS 2011, S.51). Dies korrespondiert mit dem Befund der KDA-Repräsentativerhebung von Seniorenhaushalten in 2009, wonach die Hälfte der Befragten im selbstgenutzten Wohneigentum lebten (BMVBS 2011, S.9). Es ist davon auszugehen, dass viele dieser Eigentümer im suburbanen Raum bzw. an den Stadträndern wohnen. Auch nach Ergebnissen der innerstädtischen Raumb Beobachtung des BBSR (2009) lebten im Durchschnitt der Städte mehr alte Menschen in der äußeren Stadt (20,8%), d.h. in den Stadtteilen am Stadtrand, als in der inneren Stadt (18,0%). Davon ausgenommen sind nur die ostdeutschen Städte, in denen die Stadtentwicklungsprozesse (Eigentumsbildung und Suburbanisierung) anders als in westdeutschen Städten verlaufen. Viele der Senioren im Wohneigentum sind zu Zeiten der Familiengründung in suburbane Bereiche gezogen. Gleichwohl muss jedoch betont werden, dass viele alleinstehende Ältere, hier insbesondere Frauen mit geringen Renteneinkommen, auch in Zukunft auf innerstädtische Mietwohnungen und ein barrierefreies Wohnumfeld angewiesen sein.

3 Definition und Systematisierung von „Barrieren“

3.1 Barrierefrei, barrierereduziert, barrierearm ... was ist das Ziel?

„Barrierefreiheit“ oder „barrierefreies Planen und Bauen“ sind heute eingeführte Begriffe für ein zielgruppenspezifisches Handlungsfeld. Es geht um die Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Gebäuden und öffentlichen Räumen vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen. Ihre Alltagsanforderungen und -erfahrungen werden zur Perspektive der Anpassung von Gebäuden und Stadtstrukturen gemacht.

Trotz des hohen Wiedererkennungswertes löst der Begriff „Barrierefreiheit“ vielfach Widerspruch aus. Der hohe Anspruch von „barrierefrei“ oder „Design für **Alle**“ provoziert, denn das Leben in seinen verschiedenen Phasen zeichnet sich durch stetigen Wechsel von Hindernissen und ihrer Überwindung aus. Kleine Kinder sind stolz, erste Treppen und Mauern zu überwinden, Jugendliche brauchen neue Hindernisse, um an ihnen zu wachsen, und das Bild einer Braut, die über die Schwelle getragen wird, symbolisiert einen neuen Lebensabschnitt. Barrieren sind darüber hinaus auch sehr willkommen: Lärmschutzwände oder Poller bieten Schutz vor Lärm oder parkenden Autos. Die Berücksichtigung von anspruchsvollen DIN-Normen, Richtlinien, Geboten oder kostspielige, und tlw. wenig ästhetische bauliche Lösungen sind weitere Gründe, Barrierefreiheit als ungeliebtes „Nischenthema“ beiseite zu legen.

Barrierefreiheit wird im § 4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) 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 behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Für einen größeren räumlichen Kontext wie das Wohnquartier oder den Stadtteil kann die „Barrierefreiheit“ zwar eine wünschenswerte Vision sein, sie ist aber in der Praxis nicht nur aus Kostengründen kaum realisierbar. Topografie, Denkmalschutz und andere gebaute Rahmenbedingungen zwingen zu Kompromissen. Auch die Bewertung dessen, was eine hinnehmbare Barriere darstellt und welche zwingend zu beseitigen ist, dürfte in unterschiedlichen Regionen jeweils anders ausfallen. Was in Städten wie Stuttgart, Marburg oder Bad Tölz mit einer hügeligen Topographie kein Problem ist, wird im flachen Hamburg, Greifswald oder Cuxhaven nicht toleriert. Barrierefreiheit funktioniert zudem nur dann, wenn das System lückenlos ist. Eine barrierefrei gestaltete Parkanlage ist begrüßenswert, nützt den Betroffenen nur wenig, wenn der Weg dahin voller Barrieren steckt. Zwangsläufig ergeben sich in öffentlichen Räumen Konfliktlinien, denn im Unterschied zur Wohnung oder einem einzelnen Gebäude ist die Nutzungsqualität eines Quartiers gleichzeitig Ausdruck einer mehr oder weniger gelingenden Ausbalancierung von unterschiedlichen Interessen.

Barrierefreiheit ist deshalb auf Stadtquartiersebene ein irreführender Begriff. Dennoch verwenden wir aus pragmatischen Gründen die Begriffe „barrierefrei“, „barrierearm“, „barrierereduziert“ synonym. Letztlich geht es darum, in Abstimmungsprozessen die identifizierten Barrieren abzubauen, die eine möglichst große Wirkung entfalten.

Barrierefreiheit in einem umfassenden Verständnis von Zugänglichkeit, Erreichbarkeit und sozialer Teilhabe bedeutet, dass notwendige Angebote in fußläufiger Entfernung überhaupt vorhanden sind oder mit barrierefrei zugänglichen öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Dies betrifft bspw. die Nahversorgung mit Lebensmitteln und wichtigen Dienstleistungen (Post, Banken, Ärzte) ebenso wie ein Angebot an Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Fehlen diese Angebote, nützt auch ein barrierefrei gestaltetes Wohnumfeld wenig. Eine selbstständige Lebensführung ist dann kaum möglich. Trotz der Bedeutung des Angebotes an notwendiger Infrastruktur konzentriert sich das Sondergutachten „Barrierefreie Stadtquartiere“ auf die eigentlichen „Barrieren“ in engeren und weiteren Sinne.

Zusammenfassend geht es um:

- Das selbstständige Bewältigen von Wegen, die Zugänglichkeit von Gebäuden,
- Das Auffinden und Verstehen von Informationen,
- Das selbstständige Nutzen von Beförderungsmitteln (ÖPNV),
- Die Möglichkeit zur selbstständigen Versorgung,
- Die Möglichkeit zur Begegnung, Kommunikation und Erholung (draußen + drinnen),
- Den gefahrlosen und angstfreien Aufenthalt im Straßenraum.

3.2 Barrieren bestehen nicht nur aus Stufen

Wenn man ‚barrierefrei‘ mit ‚grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich, erreichbar und nutzbar‘ interpretiert, wird schnell deutlich, dass nicht nur physische Hindernisse gemeint sind. Sicher am geläufigsten sind die „klassischen“ baulichen Barrieren, die aus der „Rollstuhlperspektive“ Hindernisse darstellen, wie z.B. Treppen, zu enge Türen, unebener Belag, nicht erreichbare Bedienelemente. Schon weniger bekannt sind Barrieren, die bei Sehbeeinträchtigungen entstehen. Diese Menschen benötigen Kontraste oder taktile Elemente und durchgängige Leit- und Orientierungssysteme. Fehlende Einsehbarkeit von Wegeverbindungen wiederum verursacht Unsicherheit insbesondere in der Dunkelheit. Unsicherheitsempfindungen werden jedoch nicht nur durch gebaute Rahmenbedingungen ausgelöst: Vandalismus, Verschmutzungen und einseitige soziale Nutzungen wie z.B. ein Trinkertreff oder Drogenhandel können erhebliche ausgrenzende Wirkung entfalten. Eine „weiche“ Barriere sind viele ordnungsrechtliche Regulierungen wie z.B. Verbote („Rasen betreten verboten“), Grundrechte, Haftungs- und Hygienevorschriften, die bspw. einen in



der Nachbarschaft ehrenamtlich organisierten Mittagstisch im Vorfeld zu einem Behördenparcours werden lassen. Mit dieser Aufzählungen wird deutlich: Barrieren sind gesellschaftlich konnotiert und nicht abschließend beschreibbar.

Eine Öffnung des Begriffes der „Barrierefreiheit“ im Sinne der Sicherung einer selbstständigen Lebensführung und Beweglichkeit für alle erhöht die Komplexität und erfordert eine Sensibilisierung dafür, was mit sozialen und mentalen Barrieren gemeint sein könnte. Folgende Übersicht über baulich-räumliche und mentale und soziale Barrieren soll und kann nicht vollständig sein. Sie bietet aber eine Orientierung und öffnet den Blick für verschiedene „Barrieren“.

Abb. 2: Ein dunkler Tunnel in Essen wird attraktiver durch ein ansprechendes Lichtkonzept (Foto: *raum + prozess*)

Dr. Ingeborg Beer, Stadtforschung und Sozialplanung

„Barrieren in Stadtquartieren haben viele Gesichter“

Diskussionen und Konzepte zu ‚barrierefreien Quartieren‘ gewinnen angesichts des demographischen Wandels und zunehmender Differenzierung von sozialen Lebenslagen an Bedeutung. Gleichwohl sind mit dem Begriff ‚Barriere‘ mehrdimensionale Vorstellungen verbunden: Sie betreffen sowohl physische und bauliche als auch soziale und mentale Hindernisse für Mobilität und Teilhabe. Während junge, berufstätige und motorisierte Menschen auf das Quartier als Lebensraum kaum angewiesen sind, wächst der Anteil derjenigen, für die das Quartier den alltäglichen Lebensmittelpunkt darstellt. Für sie ist die komfortable und sichere Nutzung des öffentlichen Raums sowie die selbständige Erreichbarkeit von Versorgungs- und Begegnungsorten existenziell - wenngleich häufig schwierig bis unmöglich. Steile Stufen und schmale Gehwege, schlecht gestaltete Straßenquerungen oder dunkle Unterführungen wirken für immer mehr Menschen als Mobilitäts-, Versorgungs- und Teilhabebbarrieren.“

Baulich-räumliche Barrieren in Stadtquartieren

Städtebauliche Strukturen und Nutzungen

Die gebaute Stadt setzt einen wesentlichen Rahmen für Mobilitätschancen, Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten der Menschen. Je nach Baualter und Gebietstyp weisen Stadtquartiere unterschiedliche städtebauliche Strukturen auf. Monostrukturierte, aufge-lockerte Baustrukturen verursachen längere Alltagswege. Lange Wege ohne Sitzgelegenheiten können insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen zu Barrieren der Alltagsbewältigung und sozialen Teilhabe werden. Der tägliche Einkauf in einem Discounter an einer Ausfallstraße, bei deren Erschließung der Besuch zu Fuß nicht eingeplant wurde, wird zum längeren Ausflug mit hohem Stressfaktor. In Großwohnsiedlungen und Zeilenbausiedlungen der 50er bis 70er Jahre können lange Gebäuderiegel große Umwege erforderlich machen. Je schwieriger die Wegebewältigung, umso eher wird die Mobilität auf das Notwendige reduziert. Die autogerechte Stadt – auch eine Form einer einseitigen Gestaltung – hat nahezu überall Barrieren hervorgebracht, die so alltäglich geworden sind, dass sie kaum hinterfragt werden und doch die Lebensqualität sehr vieler Menschen beeinträchtigen:

- breite, viel befahrene Straßen mit großer Trennwirkung,
- unübersichtliche, breite Knotenpunkte mit langen Wartezeiten,
- Gefährdungen für angrenzende Nutzungen durch unangemessene Geschwindigkeiten,
- Platzmangel und Sichtbehinderungen im öffentlichen Raum durch „ruhenden Verkehr“ (parkende Pkw).

In kompakten, nutzungsgemischten Baustrukturen sind die Alltagswege in der Regel kürzer. Hier können jedoch Barrieren aus der dichten Bebauung und Nutzungskonkurrenzen entstehen. Intensive Nutzungen auf engem Raum können vielfältige Konflikte hervorrufen, wenn z.B. eine kleine Parkfläche nicht den vielfältigen Ansprüchen der angrenzenden Bewohner für Kinderspiel, Hunderauslauf, Jugendtreff und Erholung entspricht. Einseitige Belegungen, die andere ausgrenzen, sind an der Tagesordnung.



Abb. 3: Ein langer Gebäuderiegel kann lange Umwege erforderlich machen (Foto: raum + prozess)

Bauliche Ausführung von Gebäuden und öffentlichen Raum

Die Sicherung der Zugänglichkeit in öffentlichen Gebäuden und im öffentlichen Raum ist eine klassische Aufgabe des „Barrierefreien Bauens“. Es geht um die Überwindung von Höhenunterschieden, um die Absenkung von Bordsteinen, um rollfreundliche Straßen- und Wegebeläge, um Rampen und Aufzüge. Öffentliche Gebäude sollten nicht nur barrierefrei zugänglich sein, sondern auch innerhalb des Gebäudes barrierefrei nutzbar sein und z.B. zugängliche Sanitärräume anbieten. Es geht aber auch um die Aufenthaltsqualität im Außenraum. Gefragt sind ausreichend breite Gehwege, die eine Begegnung unterschiedlicher Personen mit Gepäck, Rollstuhl oder Kinderwagen möglich machen, schlüssige Wegesysteme, die eine barrierefreie Fortbewegung von der Haustür bis zur Haltestelle, zum Park, Spielplatz oder Lebensmittelgeschäft sicherstellen.

Wege und Zugänge barrierefrei gestalten heißt:

- in sich konsistente Wegebeziehungen (Lückenschluss),
- die ausreichende Dimensionierung von Wegen mit geh- und rollfreundlichen Belägen,
- die niveaufreie Anbindung von Wegen und Platzflächen an angrenzende Straßen,
- Querungshilfen an stark befahrenen Straßen wie Vorstreckungen oder Gehweginseln,
- Beleuchtung von Hauptwegen und Zugangsbereichen,
- Orientierungspunkte an Zugängen, ablesbare Wegeführung.

Es gibt jedoch Barrieren in der baulichen Ausführung, die in keiner DIN-Norm genannt werden und auch mit keiner Norm geregelt werden können. Öffentliche Gebäude bspw. sollten einladend sein, d.h. das Raumprogramm und ihre Gestaltung müssen auf die jeweils spezifische Nutzung abgestimmt sein. In wohnungsnahen Gemeinschaftseinrichtungen hat es sich bewährt, die Büroräume dem Eingangsbereich zuzuordnen, um neue Gäs-

te begrüßen zu können. Wird beispielsweise der Nachbarschaftstreff gut angenommen, spielt der Schallschutz eine wichtige Rolle. Ein fehlender Schallschutz zwischen Wohnbebauung und Gemeinschaftseinrichtungen verursacht z.B. immer wieder unüberwindliche Konflikte.



Abb. 4: Eine (noch) geschlossene Mauer erschwert den Zugang zum BürgerCafé Roter Berg in Erfurt (Foto: BiP Berlin)

Ausstattung und Gestaltung

Unzureichende und ausgrenzende Ausstattungen und Gestaltungen im öffentlichen Raum und in Gebäuden können in erheblichem Maße Barrierewirkungen entfalten. Am Beispiel der Sitzbank werden hier die Schwierigkeiten, aber auch die Chancen, öffentlichen Raum nutzerorientiert auszustatten und zu gestalten, beschrieben.

Die Ausstattung mit Bänken im öffentlichen Raum lässt sich überwiegend mit „zu wenig“ und „einseitig nutzbar“ beschreiben. Ältere Menschen, die auf längeren Wegen pausieren möchten, finden z.B. auf dem Weg zum Einkauf zu wenige Sitzmöglichkeiten. Von den vorhandenen sind eventuell einige kaputt und mit Graffiti übersät, weil in den Abendstunden im Park Jugendliche eine Bank als Treffpunkt nutzen. Da die zur Verfügung stehenden Mittel der Abteilung Unterhaltung der Kommunen zurückgehen, werden schadhafte Bänke nicht sofort, sondern erst später repariert oder bei häufigen Schäden sogar ganz abgebaut. Sind Bänke vorhanden, so ist die Standardausführung nicht für alle Menschen gleichermaßen passend. Standardausstattungen vernachlässigen unterschiedliche Körpergrößen und Beweglichkeit. Die Sitzhöhen und –tiefen sowie die Stellung der Lehne sind wichtige Merkmale für den Komfort eines Sitzmöbels. Oft fehlen Armstützen, um bequem wieder aufstehen zu können. Sind mehrere Bänke an einem Ort, so stehen sie überwiegend nebeneinander. Bei einer Unterhaltung müssen sich zwei Menschen daher stets im Sitz drehen. Ein Gespräch in einer Gruppe sitzender Menschen ist kaum möglich. Jugendliche sitzen gerne anders. Sie nutzen die Lehne der klassischen Bank zum Sitzen und stellen die Füße auf den Sitz. Sie geraten daher oft in Konflikt mit anderen Banknutzern. Leider stehen die Bänke für sie oft am falschen Ort. Sie sind entlang von Wegen aufgestellt und nicht dort, wo – sehen und gesehen werden – die Jugendlichen sich gerne aufhalten, z.B. am Streetballfeld. Sicherlich handelt es sich hier um Barrieren, die für kurze Zeit hingenommen werden könnten. Sie beeinflussen aber deutlich die Nutzbarkeit der öffentlichen Freiräume.



Abb. 5: Eine Bank in Standardausführung (Foto: raum + prozess)

Weitere typische Ausstattungsmängel mit Barrierewirkung sind im Folgenden ohne Anspruch auf Vollständigkeit aufgezählt:

- Fehlende Toiletten im öffentlichen Raum können den Aufenthalt z.B. in Parks verhindern.
- Fehlende oder unzureichende Beleuchtung im öffentlichen Raum kann zu Sicherheitsdefiziten führen.
- Fehlende oder am falschen Ort befindliche Fahrradabstellmöglichkeiten führen dazu, dass Fahrräder, „wild“ abgestellt, zu Hindernissen werden.
- Schilderwälder sind Wegehindernisse und tragen oftmals wenig zur tatsächlichen Orientierung bei.
- Technische Anlagen wie Post-, Strom- und Telefonverteiler schränken die Gehwege ein.

Temporäre Barrieren

Barrieren sind manchmal ein befristetes Ereignis. Diese „temporären Barrieren“ sind Folge von Unachtsamkeit, Gedankenlosigkeit, Störungen oder aber auch einfach ein Ergebnis von Wettereinflüssen.

In den letzten Wintern haben bspw. viele Ältere oder Menschen mit Handicaps aufgrund der Schneemengen und Glatteisbildung ihre Wohnung wochenlang kaum verlassen können. Geräumte Gehwege waren in vielen Städten eher die Ausnahme denn die Regel. Aber auch andere Störungen, wie defekte Aufzüge oder Rolltreppen, zeigen immer wieder, wie hilfreich einerseits der Einsatz von Technik ist, wie reparaturanfällig jedoch ihr Betrieb ist und wie viel Zeit bis zur Beseitigung des Schadens vergeht. Viele dieser Ereignisse sind nicht gänzlich zu verhindern, manche Barrieren entstehen jedoch auch aus Gedankenlosigkeit, fehlender Sensibilität und Rücksichtnahme. Ob es nun die Hinterlassenschaft eines Hundes auf dem Gehweg ist oder ein „Werbeaufsteller“, die „Außengastronomie“ und schlecht gesicherte Baustellen, viele dieser Hindernisse wären zu vermeiden.

Deutlich machen diese Beispiele, dass „Barrierefreiheit“ kein Zustand ist, der mit Verwaltungshandeln allein hergestellt werden kann, sondern dass Barrierefreiheit in den Köpfen vieler beginnt und als „Alltagsaufgabe“ aller begriffen werden muss. Hauseigentümer, die



ihre Mülltonnen zur regelmäßigen Entleerung auf den Gehweg stellen, Autofahrer, die gedankenlos Gehwegquerungen zurparken und davon ausgehen, dass ein Fußgänger sich zwischen die Stoßstangen durchschlängeln kann, ... die Liste der temporären Barrieren im Alltag ist unendlich.

Abb. 6: Mobile Toiletten versperren einen großen Teil des Fußwegs (Foto: BiP Berlin)

Baulich-räumliche Barrieren in Stadtquartieren

Räumliche /städtebauliche Strukturen und Nutzungen:

- Funktionstrennungen und zu große Entfernungen, die die Erreichbarkeit erschweren,
- Trennwirkungen durch Verkehrstrassen oder undurchlässige Baukörper, die Umwege erzwingen und die Erreichbarkeit verschlechtern,
- räumliche Nähe sich gegenseitig störender Nutzungen, die Konflikte erzeugen kann,
- fehlende Ablesbarkeit von Nutzungen, fehlende Orientierung,
- fehlende oder störende Blickbeziehungen.

Bauliche Ausführung von Gebäuden und Anlagen:

- unzureichende Raumkapazitäten bzw. unzureichendes Raumprogramm, das Nutzungen ausschließt z.B. durch überwiegend einseitig nutzbare, unflexible Räume,
- Höhenunterschiede ohne Rampen oder Fahrstühle, die Nutzern den Zugang bzw. die Nutzung verschließen,
- fehlender Schallschutz, der Nutzungen und Parallelnutzungen behindert.

Ausstattung und Gestaltung:

- unzureichende Ausstattung von Räumen, die Nutzungen ausschließt, z.B. unbefestigte Bodenbeläge, zu schwere Türen, fehlende Toiletten im öffentlichen Raum, fehlender Wetterschutz,
- unzureichende Beleuchtungen, die Nutzungen behindern bzw. Unsicherheitsgefühle hervorrufen,
- fehlende, falsch angebrachte oder unverständliche Bedienelemente, die Benutzungen verhindern (Insiderwissen),
- nicht wertschätzende oder einseitige Gestaltung und Ästhetik, die Nutzer ausgrenzt.

Temporäre Barrieren

- Witterungseinflüsse wie z.B. Sturmschäden, Glatteis, Schnee,
- schlecht gesicherte Baustellen,
- Verschmutzungen,
- Werbeaufsteller mit der ausdrücklich beabsichtigten Funktion eines Kundenstoppers.

Abb. 7: Baulich-räumliche Barrieren in Stadtquartieren (Eigene Darstellung)

Sozial-räumliche Barrieren in Stadtquartieren

Soziale Nutzungen

Öffentliche Räume und Gebäude sind, die jeweilige Zweckbestimmung berücksichtigend, grundsätzlich für alle Menschen da. Öffentlicher Raum und öffentliche Gebäude leben von vielseitigen, offenen und verträglichen Nutzungen, von der Aneignung durch die Nutzer. Bei näherer Betrachtung wird deutlich, dass viele Plätze oder Parkanlagen einseitig nur von bestimmten Gruppen genutzt werden, dass andere sich ausgegrenzt fühlen. Wird ein Stadtteilplatz z.B. ausschließlich vom lokalen „Trinkertreff“ besetzt, machen insbesondere ältere Menschen einen großen Bogen um diesen Bereich. Oder es sind Jugendliche, die zu bestimmten Zeiten einen Ort in Beschlag nehmen. Diese Zustände sind bekannt und werden vielerorts lange Zeit hingenommen. Sie sind auch nicht der Nutzergruppe anzulasten, die den jeweiligen Ort besetzt. Es fehlt der gemeinsame Dialog, die Aushandlung zwischen den verschiedenen Nutzerinteressen.

Unattraktive städtebauliche Situationen können unerwünschte Nutzungen fördern. Unübersichtliche Raumkanten, dunkle Nischen, ungepflegte Parkanlagen, Rückansichten von Einkaufsbereichen und Fußgängerunterführungen laden förmlich dazu ein, unbeobachtet Unrat abzuladen.

Quartierbezogene Gemeinschaftseinrichtungen kämpfen häufig mit dem Problem, dass sie manche Zielgruppen überhaupt nicht erreichen. Unabhängig von einer vielleicht baulich geeigneten Ausführung fühlen sich Menschen nicht angesprochen. Beispiel: Das Nachmittagscafé der Kirche erreicht nur Kirchenmitglieder, obwohl es als Nachbarschaftstreff für alle Menschen in der Nachbarschaft wirbt. Es bestehen „gefühlte“ Hürden für Nichtkirchenmitglieder, teilzunehmen. Menschen mit besonderen körperlichen Anforderungen fühlen sich möglicherweise trotz entsprechender baulicher Hilfestellungen ausgegrenzt, wenn das Programmangebot einer Einrichtung ihre Erfahrungswelten überhaupt nicht widerspiegelt (Diavortrag: „Radwandern in den Alpen“).



Abb. 8: Ungepflegte Bereiche laden dazu ein, Unrat abzuladen (Foto: raum + prozess)

Sicherheit

Beim Thema Sicherheit geht es nicht in erster Linie um die objektive Gefahr, Opfer einer Straftat zu werden, sondern um die subjektiv gefühlte Sicherheit. Unbelebte öffentliche Räume, herumliegender Unrat, verwahrloste Plätze und Grünanlagen, unübersichtliche Hauseingänge, dunkle Unterführungen, fehlende Beleuchtung auf Gehwegen, fehlende Blickbeziehungen machen öffentlichen Straßenraum oder Grünanlagen nicht nur unattraktiv, sondern sind Faktoren, die Unbehagen und Unsicherheit erzeugen. Eine Umgebung, die als unordentlich empfunden wird, fördert nicht nur unsoziales Verhalten, sie führt automatisch auch zu Stereotypen und Diskriminierungen, wie eine aktuelle Studie von LINDERBERG und STAPEL (2011) beweist. Insbesondere Frauen und alte Menschen reagieren sensibel und meiden solche Räume wo immer es geht, was einerseits zur Einschränkung der Lebensqualität führt, andererseits die weitere Verödung dieser Bereiche fördert. In der Folge können solche „Angsträume“ ein erster Schritt zur negativen „Etikettierung“ ganzer Stadtquartiere sein. Angsträume sind nicht gleichzusetzen mit „Tatorten“. Ihre Barrierewirkung entsteht in erster Linie in den Köpfen und kann die gesellschaftliche Teilhabe erheblich einschränken. Die Gestaltungskriterien für sichere öffentliche Räume sind inzwischen allgemein anerkannt. Es geht in erster Linie um:

- *Orientierung: sich zurechtfinden können*
Sichtverbindungen zu Orientierungspunkten, Erkennbarkeit von Zielen, deutliche Kennzeichnung von Eingangssituationen, übersichtlich gestaltete Wegeführung
- *Einsehbarkeit: Einblicke gewähren*
Sichtverbindungen herstellen, helle und transparente Gestaltung von Aufzügen, Haltestellen, Treppenhäuser, Verbuschung vermeiden
- *Beleuchtung und Belichtung: sehen und gesehen werden*
ausreichende Beleuchtung auf Geh- und Fahrradwegen, in Tiefgaragen und Unterführungen
- *Belebung: jemanden ansprechen können*
Nutzungsmischung verschiedener Funktionen wie z.B. Wohnen, Verkehr, Versorgung, Freizeit; Orientierung von Hauseingängen und Fenstern zum öffentlichen Raum, Sichtbezüge zu Wohnhäusern, Geschäften; Bündelung von Wegen und Verkehren
- *Verantwortlichkeit: Identifikation herstellen*
Aneignung der Bewohner mit ihrem Wohnumfeld, Stärkung von Nachbarschaften, erkennbare Zonierung von privaten, halböffentlichen und öffentlichen Räumen, Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

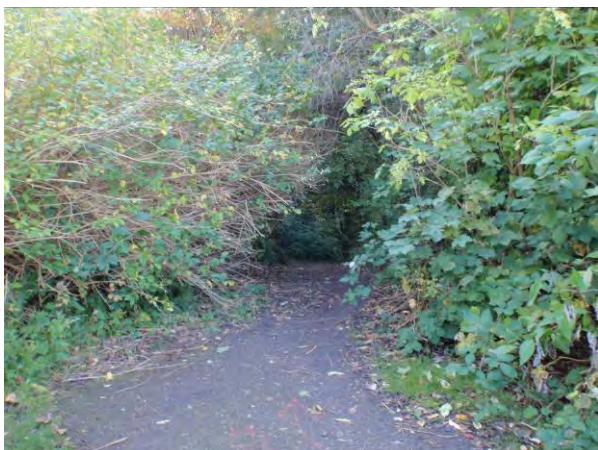


Abb. 9: Eine dunkle, unübersichtliche Eingangssituation weckt Unbehagen (Foto: raum + prozess)

Information und Kommunikation

Informationen und Kommunikation haben im Zusammenhang mit dem Abbau von Barrieren aus zwei Perspektiven eine Bedeutung. Sie können einerseits eine nicht unerhebliche Barriere darstellen und sind andererseits eine zentrale Stellschraube, um Barrieren abzubauen. Jeder kennt es: fehlende Informationen, falsche Informationen oder nicht die richtige Informationsvermittlung sind Barrieren:

- Informationen in einer „Fachsprache“ oder einer fremden Sprache kommen nicht an.
- (Fahrkarten)automaten mit einer unübersichtlichen Menüführung lassen einen ratlos zurück.
- Schilder, Hinweise oder Texte in einer unzureichenden Darstellung mit bspw. zu schwachen Kontrasten oder zu kleinen Schriften sind für Menschen mit Sehschwächen kaum zu entziffern.
- Informationen, die nur durch ein Medium (Print, Internet, Email, Fernsehen, Radio,...) transportiert werden, kommen jeweils nur bei bestimmten Zielgruppen an.



Abb. 10: Fahrkartenautomaten mit einer unübersichtlichen Menüführung lassen einen ratlos zurück (Foto: raum + prozess)

Zeitliche Festlegungen

Im Alltag sind die Nutzer einer Stadt vielfältigen zeitlichen Festlegungen ausgesetzt, denen sie sich schwer entziehen können. Wartezeiten an Ampeln bspw. sind notwendig, um die großen Kfz-Mengen in der Stadt abwickeln zu können. Der Rhythmus im Straßenverkehr wird den Anforderungen des Autos selbstverständlich untergeordnet. Lange Wartezeiten für Fußgänger sind die Folge. Dabei können dort, wo große Mengen an Fußgängern eine Straße queren, gute Gründe für kurze Wartezeiten bestehen.

An zeitlichen Festlegungen werden in besonderem Maße die zwei Seiten von Barrieren deutlich. Auf der einen Seite bieten zeitliche Festlegungen, wie z.B. die Öffnungszeiten eines Ortsamts, dem Nutzer Klarheit darüber, wann das Angebot tatsächlich genutzt werden kann. Eine Öffnungszeit wird dann zur Barriere, wenn die Zeitstrukturen von Angebot und Nachfrage nicht zusammenpassen. Hat das Ortsamt immer wochentags am Vormittag geöffnet, an dem ein potenzieller Nutzer arbeiten muss, dann steht ihm dieses Angebot nicht zur Verfügung.

Dabei ist einiges in Bewegung. Arbeitszeiten werden flexibler und Öffnungszeiten, insbesondere im Einzelhandel, werden ausgeweitet. Inzwischen können viele Besorgungen



über das Internet abgewickelt werden, was eine vollkommene Unabhängigkeit von Öffnungszeiten ermöglicht. Das Internet steht jedoch nicht allen Menschen zur Verfügung. Darüber hinaus ist mit einem Internetzugang das Angebot, sich mit schriftlichen Kommentaren im Internet zu äußern, nicht für jeden Menschen die geeignete Form, sich einzubringen. Beteiligungsangebote vor Ort werden dadurch also nicht ersetzbar.

Abb. 11: Öffnungszeiten bieten Klarheit und stellen gleichzeitig eine Barriere dar (Foto: BiP Berlin)

Finanzielle Ressourcen

Die Stadt intensiv nutzen zu können, das muss keine Frage des Geldes sein, solange öffentliche Räume ohne Bezahlung genutzt werden und dabei noch attraktiv und bedarfsgerecht ausgestattet sind.

In den Geschäftsbereichen der Städte dominiert der private Konsum. Dies kann so weit gehen, dass - außer den Außenbereichen der Gastronomie - keine Sitzmöglichkeiten auf zentralen Plätzen vorhanden sind. Wer sich ausruhen möchte, kann vielleicht noch auf den Stufen einer Treppe oder auf dem Rand eines Brunnens sitzen. Ein bequemer Aufenthalt ist nur bei gleichzeitigem Konsum möglich. Die Kommune steckt in einem Zwiespalt. Auf der einen Seite sind die Interessen der Gewerbetreibenden zu berücksichtigen, gleichzeitig erzielt die Kommune Einnahmen durch Sondernutzungen wie z.B. der Außengastronomie. Auf der anderen Seite gilt die Rücksicht auf das Gemeinwohl, die Zugänglichkeit öffentlicher Räume für alle Menschen zu gewährleisten.

Viele Angebote der öffentlichen Hand wie z.B. der Besuch des Schwimmbads sind nur gegen Eintrittsgeld zu nutzen. Trotz sozial differenzierter Eintrittspreise können sich immer mehr Menschen viele Angebote nicht leisten und schränken ihre Aktivitäten stark ein. Es ist zu erwarten, dass die Zahl der Menschen, die im Alter über wenig Geld verfügen, stark zunimmt. Werden kostenlose öffentliche Angebote mit der Begründung leerer öffentlicher Kassen reduziert oder gar privatisiert, entstehen an anderer Stelle erhebliche Folgekosten, deren unmittelbare Zusammenhänge sicherlich schwer darstellbar sind. Beispiel: Eine geschlossene öffentliche Bibliothek kann zu wachsender Vereinsamung im Alter und steigendem Unterstützungsbedarf zu Hause beitragen.

Gesetzliche Vorschriften

Fußballspielen verboten! Gut vertraut sind diese und andere Hinweisschilder, die vor allen Dingen aus Haftungsgründen bestimmte Nutzungen verbieten, aber auch um Nutzungskonflikte, z.B. durch Lärm, zu vermeiden. Es ist unkomplizierter, ein Schild anzubringen, als sich mit Nutzungskonflikten auseinanderzusetzen. Dabei ist vieles bei genauerer Überlegung möglich.

Natürlich gibt es viele nachvollziehbare Vorschriften, z.B. dass eine ehrenamtliche Mitarbeiterin einer Gemeinschaftseinrichtung, die Essen zubereitet, ein Gesundheitszeugnis vorlegen muss. Die Vorstellung aber, dass Gemeinschaftseinrichtungen generell Küchen in Edelstahl „hygienegerecht“ ausgeführt vorweisen müssen, damit unterschiedliche Gruppen hier nachbarschaftlich kochen können, geht an der Lebenspraxis vorbei. In dem Bemühen, die Vorschriften auf die Vielfalt der Lebenslagen und Bedürfnisse anzupassen, werden immer mehr Regulierungen erzeugt, statt diese abzubauen und flexibel zu gestalten. Eine überregulierte Umwelt erzeugt ihrerseits erhebliche Barrieren. Ehrenamtliches Engagement wird behindert und zum Teil auch verhindert.

Mentale, sozial-räumliche Barrieren in Stadtquartieren

Soziale Nutzungen:

- einseitige Aneignungen von Räumen durch Nutzergruppen, z.B. der Trinkertreff im Park, der andere Nutzungen verhindert,
- Ausgrenzung aufgrund von religiösem/ethnischem Hintergrund, z.B. bei der Nutzung von Räumen im Gebäudebestand von Kirchen,
- Images von sozialen Gruppen und ihren Orten, z.B. die nur von bestimmten Jugendgruppen genutzt werden und andere ausschließen,
- Lärm oder übertriebene Ruhe, die vermeintlich laute Nutzungen ausgrenzt, z.B. die Kita in einem Wohngebiet.

Sicherheitsempfinden:

- Kriminalität und Vandalismus, die Angst erzeugen, verunsichern und das Image von Orten einseitig prägen,
- fehlende Sauberkeit, mangelhafter Pflegezustand, fehlende Verantwortlichkeit.

Information und Kommunikation:

- fehlende oder nicht nutzbare Informationen, z.B. weil Ansprechpersonen vor Ort fehlen bzw. einseitig Medien angeboten werden (z.B. nur Internet u.a.).

Finanzielle Ressourcen:

- kostenpflichtige Nutzungen von öffentlichen Räumen (Parks, Gastronomie), die Nutzer ausschließen.

Zeitliche Festlegungen:

- begrenzte Öffnungszeiten, unflexible Nutzungszeiten, Terminfestlegungen ohne Rücksicht auf unterschiedliche Lebenslagen und Alltagsverpflichtungen, die Nutzergruppen ausschließen,
- Taktzeiten des ÖPNV, Ampelphasen, die zu kurz und daher für manche Menschen nicht zu bewältigen sind.

Gesetzliche Vorschriften:

- Haftungsrisiken, die privates Engagement im Stadtquartier verhindern,
- Eigentumsrechte und Nutzungsrechte, z.B. in halböffentlichen Räumen, die Nutzergruppen ausschließen,
- Vorschriften, z.B. Hygienevorschriften, die gemeinschaftliches Kochen verbieten.

Abb. 12: Mentale, sozial-räumliche Barrieren in Stadtquartieren (*Eigene Darstellung*)

3.3 Typisierung von Barrieren nach Wohngebietstypen

Neben der grundsätzlichen Systematisierung haben Barrieren in unterschiedlichen städtebaulichen Gebietstypen eine jeweils andere Ausprägung. Standardlösungen gibt es selten, die meisten Lösungen sind Anpassungen an lokale Rahmenbedingungen. Mittelalterliche Stadtkerne halten andere Barrieren bereit als Gründerzeitquartiere, Plattenbausiedlungen oder Einfamilienhausgebiete.

Für jeden städtebaulichen Typ wird es zu beseitigende und hinnehmbare Barrieren, einfache und komplexe Lösungen geben, um eine gleichberechtigte Nutzung des öffentlichen Raums für alle zu erleichtern. Asphaltierte Straßen sind in mittelalterlichen Gassen ebenso wenig „Ideallösung“ wie allgemeine Vorschriften oder verbindliche Standards für Barrierefreiheit.

Öffentliche Räume unterscheiden sich darüber hinaus in ihrer „Gebrauchsqualität“¹. Die Orientierung in einem Dorf oder Einfamilienhausgebiet gelingt z.B. einem Sehbehinderten allein aus der Gewohnheit besser als in der Innenstadt. Dort, wo überwiegend Anwohner den öffentlichen Raum nutzen, kann mit Gestaltungselementen gearbeitet werden, deren Gebrauch sich aus der Gewohnheit erschließt. Je mehr Ortsunkundige den öffentlichen Raum nutzen, desto allgemeinverständlicher müssen Leit- und Orientierungssysteme gestaltet sein.

Altstadt/ Innenstadt

Innenstadtlagen historischer Altstädte bilden hinsichtlich des Themas der „Barrierefreiheit“ eine eigene Gebietstypologie. Sie zeichnen sich vielfach durch enge Straßenräume, unebenen Straßenbelag (Kopfsteinpflaster) und häufig aufgrund der Topografie durch Treppen und enge, steile oder zugeparkte Gehwege aus. Denkmalgeschützte Bestandsgebäude erschweren den barrierefreien Zugang, den Aus- und Umbau. Durch Gastronomie ist die Nutzung des öffentlichen Raumes häufig kostenpflichtig. Nachbarschaftliche Treffpunkte für den wohnungsnahen Aufenthalt fehlen insbesondere für Kinder und Jugendliche. Verwinkelte Straßen erschweren die Orientierung. Die Versorgung mit Lebensmitteln ist nicht immer fußläufig möglich, da der Einzelhandel auf autoorientierte Standorte ausgewichen ist.

¹ ohne Autor: „Barrierearme Straßengestaltung im ländlichen Raum: Alltagstauglich für Alle!“ In: STADT und RAUM, 30.Jg.,Heft 6, 2009, S.292-294

Historische Innenstädte - typische Barrieren



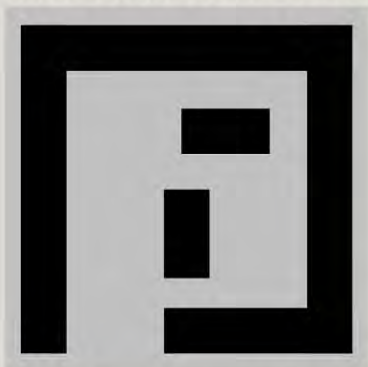
- enge Straßenräume, schmale Gehwege
- unebener Straßenbelag
- Treppenstufen zu Haus- und Ladeneingängen
- kostenpflichtige Nutzung des öffentlichen Raumes
- fehlende öffentliche Toiletten
- mangelnde Belebung in Abendstunden, Unsicherheit

Abb. 13: Altstadt/Innenstadt (*Eigene Darstellung*)

Innerstädtische (Gründerzeit-)Viertel, Blockrandbebauung

Die traditionelle Blockrandbebauung zeichnet sich durch klar voneinander abgegrenzte öffentliche, halböffentliche und private Räume aus. Die Gebäude bieten im Erdgeschoss oft eine gewerbliche Nutzung an. Der Straßenraum ist in der Regel belebt. Aufgrund der hohen Bebauungsdichte sind Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und öffentliche Verkehrsmittel fußläufig erreichbar. Plätze und Parks bieten öffentliche Begegnungsmöglichkeiten. Typische Barrieren ergeben sich durch die vielen Geschosse, fehlende Aufzüge, Verkehrslärm, stark befahrene Straßen, Schwierigkeiten der Querung, fehlende Sitzmöglichkeiten. Nutzungskonflikte bzw. in der Folge mit einseitigen Nutzungen belegte Räume sowie soziale Ausgrenzungen sind weitere typische soziale Barrieren.

Innerstädtische Gründerzeitviertel - typische Barrieren



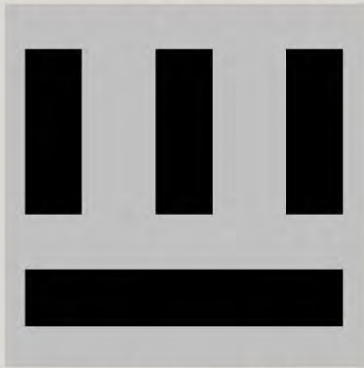
- viele Geschosse und fehlende Aufzüge
- Verkehrslärm, stark befahrene Straßen und Schwierigkeiten bei der Querung
- fehlende Sitzmöglichkeiten
- Nutzungskonflikte bzw. in der Folge mit einseitigen Nutzungen belegte Räume sowie soziale Ausgrenzungen

Abb. 14: Innerstädtische (Gründerzeit-)Viertel, Blockrandbebauung (*Eigene Darstellung*)

Zeilenbaugebiete der 50er/60er Jahre

Bei den Gebäudezeilen handelt es sich meist um reine Mehrfamilienhäuser ohne Gewerbeeinheiten. Einkaufsgelegenheiten finden sich deshalb erst außerhalb der Siedlungsgebiete. Soziale Einrichtungen sind oft im Quartier verteilt. Typische Barrieren sind fehlende Aufzüge, mitunter Treppen zum Hauseingang, weite Entfernungen zu Einkaufsgelegenheiten, anderen Dienstleistungen sowie zum ÖPNV. Die Straßenverkehrsflächen sind großzügig, entsprechend groß ist die Trennwirkung verkehrlicher Anlagen. Die Erschließung der Gebäudezeilen erfolgt häufig durch Fußwege, die manchmal schlecht einsehbar und unbelebt sind. Freiräume sind als „Abstandsgrün“ unzureichend räumlich gefasst und bieten trotz großer Kapazitäten kaum attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten. Aufgrund der privaten Nutzung (Rollläden, Leerstand) im Erdgeschoss und der straßenabgewandten Gebäudezeilen ist das subjektive Sicherheitsgefühl problematisch.

Zeilenbaugebiete der 1950er/60er Jahre - typische Barrieren



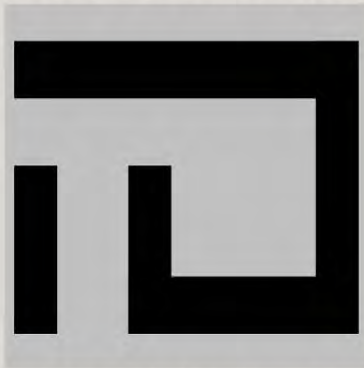
- Trennwirkung von Straßen
- mangelnde Freiraumfassung und Wegeverbindung
- weite Wege zu Einkaufsgelegenheiten, Dienstleistungen und ÖPNV
- unzureichende Ausstattung von Gemeinschaftsräumen

Abb. 15: Zeilenbaugebiete der 50er/60er Jahre (*Eigene Darstellung*)

Großsiedlungen

Ähnlich wie bei den Zeilenbaugebieten sind Treppen zu den Eingangsbereichen und fehlende Aufzüge sowie undurchlässige Gebäudezeilen typische bauliche Barrieren dieses Gebietstyps. Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte sind Großwohnsiedlungen in der Regel gut mit dem ÖPNV erschlossen, soziale Infrastruktur- und andere Versorgungseinrichtungen befinden sich in fußläufiger Entfernung. Defizite weisen Großwohnsiedlungen in der Regel durch die problematische Sozialstruktur der Bewohner auf. Vandalismus, fehlende Sauberkeit, fehlendes Sicherheitsgefühl, Ausgrenzungen durch einseitige soziale Aneignung sind Themen „sozialer Barrieren“. Fehlende Sitzgelegenheiten werden ebenfalls als Barrieren wahrgenommen.

Großwohnsiedlungen - typische Barrieren



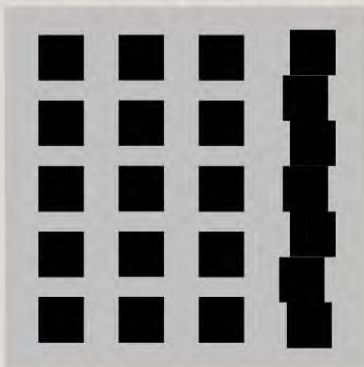
- große unstrukturierte, einseitig nutzbare Freiräume
- weite Wege, fehlende Sitzgelegenheiten
- Vandalismus, fehlendes Sicherheitsgefühl
- undurchlässige Gebäudezeilen
- tlw. fehlende Aufzüge
- Treppenstufen zu den Hauseingängen

Abb. 16: Großsiedlungen (*Eigene Darstellung*)

Ein- und Zweifamilienhausgebiete

Ein- und Zweifamilienhausgebiete verschiedener Dichte zeichnen sich in der Regel durch große Entfernungen zu Einkaufsgelegenheiten und anderen Dienstleistungsangeboten aus. Gemeinschaftseinrichtungen und öffentliche Plätze als mögliche Treffpunkte fehlen. Die Erschließung mit dem ÖPNV ist in der Regel hinsichtlich der Anbindung und der Taktzeiten sehr eingeschränkt. Gehwege sind schmal, außerhalb der Siedlungsbereiche entfalten stark befahrene Straßen erhebliche Trennwirkungen. Grundstücksgrenzen und Eigentumsrechte behindern die Durchlässigkeit.

Ein- und Zweifamilienhausgebiete - typische Barrieren



- große Entfernungen zu Einkaufsgelegenheiten und anderen Dienstleistungsangeboten
- Gemeinschaftseinrichtungen und öffentliche Plätze als mögliche Treffpunkte fehlen
- Erschließung durch den ÖPNV i.d.R. sehr eingeschränkt
- Gehwege sind schmal
- außerhalb der Siedlungsbereiche entfalten stark befahrene Straßen erhebliche Trennwirkungen
- Grundstücksgrenzen und Eigentumsrechte behindern die Durchlässigkeit

Abb. 17: Ein- und Zweifamilienhausgebiete (*Eigene Darstellung*)

3.4 Typisierung von Barrieren nach kommunalen Handlungsfeldern

Eine andere Systematisierung folgt typischen kommunalen Handlungsfeldern und verläuft quer zu den oben genannten städtebaulichen Gebietstypen.

▪ Städtebauliche Struktur

- Funktionstrennungen in Gebäuden und im Freiraum,
- fehlende Ablesbarkeit von Nutzungen,
- fehlende Orientierung und Identifikation,
- fehlende oder störende Blickbeziehungen
- zu große Entfernungen,
- Trennwirkungen von verkehrlichen Anlagen sowie undurchlässigen Gebäudezeilen

▪ Freiraum

- fehlende Belebung durch Funktionstrennungen
- einseitige Aneignung von Räumen
- Störungen durch Konflikte unterschiedlicher Nutzungen in räumlicher Nähe
- unzureichende Ausstattung der Zugänge, Wege, Beleuchtungen, vor allem fehlende Toiletten
- Vandalismus, fehlende Sauberkeit, Lärm, fehlende Verantwortlichkeit
- fehlende Orientierung, fehlende Information
- fehlende oder störende Blickbeziehungen
- Trennwirkungen verkehrlicher Anlagen und undurchlässiger Gebäudezeilen

▪ Verkehr / Mobilität

- Sicherheitsrisiken von verkehrlichen Anlagen
- Wegelängen ohne Sitzgelegenheiten
- Aufenthaltsqualität von Haltestellen
- Höhenunterschiede ohne Rampen und Fahrstühle
- Taktzeiten des ÖPNV
- Ampelphasen

▪ Soziale Infrastruktureinrichtungen

- unzureichende/s Raumkapazitäten oder Raumprogramm, zu kleine, wenig einladende Eingangsbereiche
- Höhenunterschiede ohne Rampen/Fahrstühle
- ausgrenzende Gestaltung
- erschwerte Zugänglichkeit (Türen/Öffnungszeiten, Nutzungszeiten, Terminfestlegungen),
- einseitige Aneignungen von Räumen durch Nutzergruppen
- Eigentumsrechte, Nutzungsrechte, Vorschriften
- Ausgrenzung aufgrund von kulturellem/ethnischem Hintergrund
- fehlende Sauberkeit in gemeinschaftlich genutzten Räumen
- fehlende Informationen, einseitige Medien (nur Internet)
- unverständliche (An-)Sprache

3.5 Gute und schlechte Barrieren

Prof. em. Dr. Eduard Führ, momus Bielfefeld

„Eine Barriere ist nicht nur ein Gegenstand, sondern dieser Gegenstand steht in der Beziehung zu den subjektiven Fähigkeiten eines Menschen. Manchmal ist ein bestimmter Gegenstand also eine Barriere, manchmal ist er es nicht.

So wie ein Gegenstand oder das Fehlen eines erforderlichen Gegenstandes mich oder andere darin behindern kann, ‚den eigenen Weg zu gehen‘ und sich zu verwirklichen, so kann ein Gegenstand dabei auch helfen oder gar dazu unbedingt erforderlich sein.

So wie eine geschlossene Tür mich daran hindert, einzutreten, bei spezifischen individuellen Fähigkeiten (etwa eines Kleinkindes, einer Jugendlichen mit gebrochenem Arm, einer Rollstuhlfahrerin, eines Alten, einer demenzkranken Person, eines Eskimos etc.) oder objektiver Ausstattung (Tür ist abgeschlossen, Automatik geht nicht), so ist sie auch ein unbedingt erforderliches Werkzeug, meine Privatheit zu konstituieren. Wände sind erforderlich, Zimmer abzugrenzen und eine bestimmte Wohn- und Lebensordnung herauszubilden. Die Verwirklichung einer individuellen - körperlichen - Existenz erfordert eine spezifische materiale Umwelt.

Menschen brauchen Barrieren, um sie zu überwinden und um somit Mensch zu sein, Menschen suchen von ihrer Geburt an bis zu ihrem Tod Barrieren, um sie zu überwinden und so die eigenen Fähigkeiten auszuloten sowie sich dadurch weiterzuentwickeln.“

Die Betrachtung wäre nicht vollständig, wenn nicht darauf hingewiesen würde, dass Barrieren auch gute Seiten haben können bzw. zum Teil ganz gezielt errichtet werden. Sie grenzen bewusst ab, so wie ein Zaun gezielt öffentlichen von privatem Raum trennt. Barrieren sollen so die Privatsphäre schützen oder Sicherheit geben. Die Umzäunung eines Spielplatzes für Kleinkinder trägt zum entspannten Aufenthalt der Eltern auf dem Spielplatz bei, indem sie verhindert, dass kleine Kinder sich in Gefahr begeben können, sobald die Aufsicht abgelenkt ist.

Die Wirkungen solcher gezielt gesetzten Barrieren sind vielfach ambivalent. Der Kundenstopper in der Einkaufszone informiert und weist auf dem Einkaufsweg auf ein Verkaufsangebot hin. Das kann für den einen oder anderen eine wichtige Information sein. Der frei aufgestellte Kundenstopper kann von dem an diesem Angebot nicht interessierten Käufer aber auch schlicht als Stolperfalle wahrgenommen werden. Je nach eigenem Interesse und momentanem Anliegen wird diese Barriere unterschiedlich als störend oder nicht störend wahrgenommen.

Ein Verbotsschild setzt gezielt und deutlich Interessen gegen andere durch und ist dabei Ausdruck des herrschenden „Machtverhältnisses“. Eigentümer können auf ihrem Grund und Boden nicht-gewollte Nutzungen ausschließen. Das Schild „Fußballspielen verboten“ im Wohnumfeld soll Privateigentum des Eigentümers und die Ruhe der Gemeinschaft gegen den ebenso verständlichen Wunsch nach Spiel und Bewegung einzelner zumeist jüngeren Bewohner durchsetzen. Wird öffentlicher Raum zunehmend privatisiert, wie z.B. in Geschäftsbereichen, besteht die Gefahr, dass berechnete öffentliche Interessen (Aufenthalt ohne Konsumzwang) durch private Verfügung übermäßig eingeschränkt werden.

Die Kommune muss sich nicht mit jeder Art Barriere befassen und kann nicht jede Art der Barriere abbauen. Aus Sicht der kommunalen Verwaltung steht das Gemeinwohl im

Vordergrund, so dass Menschen unabhängig von besonderen körperlichen oder geistigen Voraussetzungen bzw. persönlichen Hintergründen eigenständig Alltagswege bewältigen und am gesellschaftlichen Leben teilhaben können.

4 Querauswertung Modellvorhaben

4.1 Methodisches Vorgehen

Aufgabe des Sondergutachtens „Barrierefreie Stadtquartiere“ ist es u.a., die geförderten Modellvorhaben im IFAS-Forschungsfeld hinsichtlich des Kriteriums der Barrierefreiheit querauszuwerten und möglichen Nachbesserungsbedarf zu identifizieren. Hierfür wurde in einem ersten Schritt ein allgemeiner Aufruf an die IFAS-Modellvorhaben gerichtet, mit der Bitte um Rückmeldung zu wichtigen im Projektverlauf identifizierten Barrieren bzw. gelungenen Lösungsansätzen (s. Anhangband: „Innovative Lösungen zum Abbau von Barrieren in den IFAS-Modellvorhaben“). In ausführlichen Gesprächen mit den IFAS-Forschungsassistenzen wurden ergänzend inhaltliche Schwerpunkte sowie Empfehlungen und Hinweise auf interessante Modellvorhaben ermittelt. Zur Auswahl wurden in Modellvorhaben, die weitergehenden relevanten Handlungsbedarf gemeldet hatten, Vor-Ort-Gespräche geführt.

Vor Ort wurden jeweils konkrete Handlungsansätze für den weiteren Abbau von Barrieren mit Blick auf Ziele, Übertragbarkeit der Lösungsansätze, Umfang der Maßnahmen, Realisierbarkeit und Dringlichkeit sowie Kostengrößen angesprochen. Auf dieser Basis wurden im Anschluss an die Gespräche Steckbriefe erarbeitet und mit den VertreterInnen der Modellvorhaben abgestimmt.

Gelegenheit zu einem ersten Erfahrungsaustausch bekamen die VertreterInnen der Modellvorhaben im Rahmen einer Expertenrunde und Werkstatt in Fürstfeldbruck im Oktober 2009. Es fand ein Expertenaustausch zu den Erfahrungen mit Beteiligungsformen und -instrumenten angesichts geringer werdender finanzieller Spielräume statt. Darüber hinaus wurde über die Entwicklung möglicher Quartierskonzepte im Rahmen der geplanten Projektbausteine der Modellvorhaben diskutiert.

Für folgende Modellvorhaben wurden Projektbausteine für den weiteren Barriereabbau definiert und umgesetzt.

Gemeinschaftseinrichtungen

- HELL-GA e.V. – Zentrum für Familien und Generationen (Düsseldorf, Nordrhein-Westfalen)
- Bürgercafé Roter Berg (Erfurt, Thüringen)
- Mehrgenerationenhaus Ingelheim-West (Ingelheim am Rhein, Rheinland-Pfalz)
- Nachbarschaftsbörse Ackermannbogen (München, Bayern)
- Stadtteil- und Familienzentrum Innenstadt (Offenburg, Baden-Württemberg)

Freiräume

- Nauener Platz – Umgestaltung für Jung und Alt (Berlin)
- Interkultureller Generationenpark (Dessau, Sachsen-Anhalt)
- Quartiersplatz Marktplatz Ost (Fürstfeldbruck, Bayern)
- Sport- und Begegnungspark Kiel-Gaarden (Kiel, Schleswig-Holstein)

Wohnen / Nachbarschaften

- Generationenwohnen in Arnstadt Ost (Arnstadt, Thüringen)

Die Modellvorhaben starteten erst Ende 2010 mit der Umsetzung der einzelnen Projektbausteine, nachdem die Bewilligungen zum Maßnahmebeginn erteilt wurden. Durch den frühen Wintereinbruch kam es bei einigen Modellvorhaben zu weiteren Verzögerungen, da Baumaßnahmen im Außenbereich nicht mehr möglich waren. So konnten einzelne Projektbausteine erst in 2011 fertig gestellt werden.

Im Frühjahr 2011 erfolgte eine zweite Bereisung der einzelnen Modellvorhaben durch Vertreterinnen des Gutachterteams. Es wurde jeweils der Stand der Umsetzung begutachtet und dokumentiert. Darüber hinaus wurden die VertreterInnen der Modellvorhaben nach ihren Erfahrungen zum Barriereabbau und zu Handlungsempfehlungen befragt.

Die Gelegenheit zu einem zweiten Austausch bot sich im April 2011 im Rahmen einer Erfahrungswerkstatt in Erfurt. Hier informierten die Modellvorhaben über den aktuellen Arbeitsstand der einzelnen Projektbausteine. Außerdem berichteten sie über ihre Erfahrungen sowie Schlussfolgerungen und Empfehlungen beim Barriereabbau.

Basierend auf den im Frühjahr geführten Gesprächen und der Erfahrungswerkstatt in Erfurt wurden die Steckbriefe zu den einzelnen Modellvorhaben noch einmal abschließend überarbeitet (s. Anhang).

4.2 Projektbausteine

Die Hinweise der Modellvorhaben auf weiterhin abzubauenen Barrieren waren angesichts der spezifischen lokalen Rahmenbedingungen sehr vielfältig. Es kristallisierten sich aber durchaus übereinstimmende Themenschwerpunkte heraus. Handlungsbedarf lag insbesondere in der Verbesserung der Zugänglichkeit der Projektorte und ihrer Einbettung in die jeweiligen Quartiere. Weiterhin war besonders in Bestandsquartieren das Thema Information und Kommunikation von Bedeutung.

Nicht alle von den Modellvorhaben identifizierten Barrieren konnten im Rahmen des Gutachtens bearbeitet werden. Eine ausführliche Beschreibung der einzelnen Modellvorhaben und der von ihnen bearbeiteten Projektbausteine befindet sich in den Steckbriefen im Anhang des Berichts. Nachfolgende Tabelle stellt kurz den identifizierten Nachbesserungsbedarf sowie die tatsächlich im Rahmen des Sondergutachtens bearbeiteten Projektbausteine (fett) dar.

Modellvorhaben

Projektbausteine

Arnstadt – Lebendige Mitte Arnstadt-Ost

Fokus: Beteiligung / Belebung / Nutzungskonflikte

Sensibilisierung und Aktivierung verschiedener Nutzergruppen zum Thema Barrieren im Stadtteil und zur Vorbereitung der Gestaltung des zentralen Platzes von Arnstadt-Ost.

Im Sondergutachten

1. Vernetzung und Information
2. Öffentlichkeitsarbeit, transparente Prozessgestaltung, Beteiligungsangebote
3. Integration der Aktivitäten des „Gemeinsam statt Einsam. Generationswohnen Arnstadt-Ost“

Darüber hinausgehend

4. Stufenweiser Beteiligungsprozess



Interaktive Wohngebietserkundung und Workshop „Barrieren finden und überwinden“
(Fotos: StadtStrategen)

Berlin – Naue- ner Platz

Fokus: Zugänge

Im Sondergutachten

1. Einbau einer barrierefrei erreichbaren und behindertengerechten Sanitäreinrichtung im Erdgeschoss im Haus der Jugend
2. Herstellung eines barrierefreien Zugangs vom Café Naumi zur Sanitäreinrichtung im Erdgeschoss.

Darüber hinausgehend

3. Ausschilderung Angebote im Park
4. Zugänge/Querungsmöglichkeiten



Terrasse und Zugang des Café Naumi (Fotos: BiP Berlin)

Modellvorhaben

Projektbausteine

Dessau – Interkultureller Generationen- park

Fokus: Zugänge, Angsträume und Belebung

Belebung und Abbau von Nutzungskonflikten

Im Sondergutachten

1. Barrierefreie (integrative) Spielgeräte
2. Informationstafeln an Eingangsbereichen

Darüber hinausgehend

3. Barrierefreier Zugang Parkmanagerbüro
4. Runder Tisch Verortung Sucht
5. Beteiligung Mieter angrenzender Wohnbebauung
6. Jugendliche beteiligen
7. Quartiersanbindung, Zugänge zum Park



Integrative Wippe im Spielbereich und Informationstafeln im Eingangsbereich des Stadtparks (Fotos: BIP Berlin)

Düsseldorf – HELL-GA

Fokus: Die Einrichtung als Insel, Stadtteilkonzept Garath

Im Sondergutachten

1. Aufwertung und Gestaltung des Übergangs vom öffentlichen Raum in das Gebäude am Haupteingang mit Platzcharakter
2. Vergrößerung, Gestaltung und Öffnung der rückwärtigen Grünfläche, Schaffung von Blick- und neuen Wegebeziehungen im angrenzenden öffentlichen Freiraum,
3. Stadtteilkonzept Garath: (auch bauliche) Einbindung in das Quartier und Verbindung mit und einzelne Maßnahmen im direkt angrenzenden Einkaufszentrum

Darüber hinausgehend

4. Verbesserung der Bewegungsangebote für Senioren, Jugendliche und Kinder im öffentlichen Raum



Der Platz vor dem Eingangsbereich vor und nach der Umgestaltung (Foto links: raum + prozess, Foto rechts: HELL-GA e.V.)

Modellvorhaben

Projektbausteine

Erfurt – Stadtteilzent- rum Roter Berg

Fokus: Zugänge und Gestaltung der Außenbereiche

Im Sondergutachten

1. Barrierefreies Wegeleitsystem / Beschilderung von Siedlungsschwerpunkten hin zum Stadtteilzentrum
2. Barrierefreie Zugänglichkeit / Außenbereiche durch Rückbau Treppenanlage, Erneuerung Gehwegplatten, Beleuchtung

Darüber hinausgehend

3. Blindenleitsystem, Hörschleife, technische Informationshilfen innerhalb und außerhalb
4. Quartiersmanagement/Bürgerbeteiligung, Bürgeraktivierung



Vorplatz des Stadtteilzentrums vor (links) und nach der Umgestaltung (Fotos: Sylke Osterloh, Stadt Erfurt)

Ingelheim – Mehrgeneratio- nenhaus Ingel- heim-West

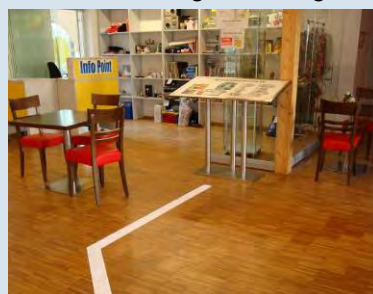
Fokus: Leitsystem für alle Bedürfnisse und „Sitzroute“

Im Sondergutachten

1. Leitsystem für Behinderte, Blinde, Sehbehinderte (Modell, Holzreling, Hinweise im Gebäude in Blindenschrift)

Darüber hinausgehend

2. Aufwertung der Wegestrecke von der Bushaltestelle zum MGH



Ein Leitstreifen führt zum Tastmodell, die Informationen sind in Pyramiden- und Blindenschrift auf die Türschilder aufgebracht (Foto links: raum + prozess, Foto rechts: Birgit Kleine-Weitzel)

Modellvorhaben

Projektbausteine

Kiel – Sport- und Be- gegnungspark Gaarden

Fokus: Quartierskonzept - Parcours und Eingangsbereiche

Im Sondergutachten

1. Eingangssignets Sportpark,
2. Informationssystem

Darüber hinausgehend

3. Quartiersanbindung, Parcours
4. Geräteausleihe



Eindruck am Rand des Parks vor und nach dem Einbau der Signets (Foto links: raum + prozess, Foto rechts: Katrin Kretschmer)

München – Nachbar- schaftsBörse Ackermannbo- gen

Fokus: Nutzungskonflikte (halböffentliche Räume), Integration

Im Sondergutachten

1. Lärminderung und Lärmschutz: Anschaffung von Schall absorbierenden Sonnenschirmen und Seitenwänden, Teilverglasung ausgewählter Balkone, Aufstellung großer Pflanzkübel



Die Terrasse des Cafés vor und nach der Umgestaltung (Foto links: raum + prozess, Foto rechts: Heidrun Eberle)

Modellvorhaben	Projektbausteine
Offenburg – Stadtteil- und Familienzentrum Innenstadt	Fokus: Leitsystem und Ausstattung (Akustik) Im Sondergutachten 1. Leitsystem im Park und in den Gebäuden Darüber hinausgehend 2. Beteiligung von Menschen mit Migrationshintergrund   Im Park und in den Gebäuden wurde ein Leitsystem installiert (Foto links: raum + prozess, Foto rechts: Hermann Kälble)

Tab. 1: Identifizierte Barrieren und Projektbausteine zum Barriereabbau in IFAS-Modellvorhaben (Eigene Darstellung)

4.3 Empfehlungen aus den Modellvorhaben

Die Beschäftigung mit dem Thema „Barrierefreiheit“ in den Modellvorhaben hat vor allem eines gezeigt: Eine funktionierende Beteiligungskultur und Beteiligungsstrukturen vor Ort sind zentral, um Barrieren in Stadtquartieren zu überwinden. Der Abbau von Barrieren erfordert gute Kommunikationsstrukturen und die Bereitschaft zum Perspektivwechsel – einen Blick über den eigenen Tellerrand und die eigenen Bedürfnisse hinausgehend. Denn Barrierefreiheit funktioniert nicht allein durch bauliche Maßnahmen, wie z.B. das Absenken von Bordsteinen, das Thema hat vielmehr mit dem Verständnis für unterschiedliche, vor allem auch soziale-mentale, Barrieren zu tun. Bewohner und Akteursgruppen in den Stadtteilen sind daher für das Thema zu sensibilisieren, um es anschließend in ihrem Handeln im Stadtteil mit berücksichtigen und transportieren zu können.

Insgesamt lässt sich der Umgang mit dem Thema Barrierefreiheit in folgende vier Schritte gliedern:

- Barrieren identifizieren vor Ort
- Barrieren abbauen
- Barriereabbau systematisch kommunizieren und darüber informieren
- Barriereabbau finanzieren

Barrieren identifizieren vor Ort

Um spezifischen Barrieren in den jeweiligen Gebäuden, Einrichtungen und Freiräumen oder auch auf Stadtteilebene zu identifizieren, wurde in den Modellvorhaben eine große Vielfalt von Beteiligungsmethoden angewandt. Das Thema „Barrieren“ wurde dabei zum Teil direkt angesprochen und zum Teil über andere Themen indirekt mit aufgegriffen. Wichtige Kriterien für den Erfolg der Beteiligungsansätze waren, dass sie Spaß machen und transparent sind. Mit niedrighschwelligen Ansätzen – wie eine Einladung zu einem

Gespräch, einer Diskussion bei Kaffee und Kuchen im öffentlichen Raum – können besonders viele Menschen erreicht werden.

Zur Identifizierung von Barrieren müssen nach Erfahrungen aus den Modellvorhaben neben den Bewohnern auch die unterschiedlichsten Akteure vor Ort einbezogen werden. Hierzu gehören unter anderem Verbände, Vereine, Institutionen, aber auch Gewerbetreibende und Wohnungsunternehmen. Die „lokalen Experten“ müssen gehört werden, denn sie verfügen über den größten Wissens- und Erfahrungsschatz in ihren jeweiligen Bereichen. Außerdem kann durch einen frühzeitigen Austausch die Entstehung neuer Barrieren beim Abbau alter Barrieren verhindert werden.

Um Barrieren zu identifizieren, welche auf den ersten Blick nicht für jeden sichtbar sind, ist ein Blick über den Tellerrand notwendig. Es müssen die Bedürfnisse verschiedenster Nutzergruppen mitgedacht werden, auch wenn diese vielleicht nicht so naheliegend erscheinen: Werden alle gewünschten Zielgruppen erreicht? Wer ist bisher nicht präsent? Welche Gründe könnte das haben? Welche Konsequenzen müssen sich daraus ergeben? Hierbei sollte nicht nur die eigene Einrichtung oder Freifläche betrachtet werden. Um In-sellösungen zu vermeiden, ist auch ein Blick über den eigenen Bereich hinaus erforderlich. Die eigene Einrichtung oder der Park sind zwar barrierefrei gestaltet, aber: Können alle Nutzer diese auch problemlos erreichen? Wo könnten Schwierigkeiten auftreten?

Insgesamt bietet der Blick durch die „Barrierebrille“ und die Beschäftigung mit dem Thema „Barrierefreiheit“ einen guten und hilfreichen thematischen Aufhänger für einen gemeinsamen Blick in Gemeinschaftseinrichtungen und in das Quartier.

Dabei ist nicht zu unterschätzen: Beteiligung braucht Zeit!

Beispiele aus den Modellvorhaben

Eine Bandbreite von Beteiligungs- und Aktivierungsmethoden hat das Modellvorhaben „Lebendige Mitte Arnstadt-Ost“ angewandt. Über das Interesse an der Entwicklung im eigenen Stadtteil, Stadtteilbegehungen und einen künstlerisch-kreativen Wettbewerb wurden zahlreiche Personen, sowohl Bewohner als auch Gewerbetreibende, Wohnungsunternehmen und sonstige Akteure des Quartiers für die Bandbreite des Themas sensibilisiert und haben sich im Anschluss sehr aktiv in die Identifizierung lokaler Barrieren eingebracht. (vgl. Steckbrief im Anhangband)

Im Offenburger Modellvorhaben „Stadtteil- und Familienzentrum Innenstadt (SFZ)“ hat die Beschäftigung mit dem Thema „Barrierefreiheit“ und dem konkreten Projektbaustein „Installation eines Leitsystems“ einen weiteren Prozess angestoßen: Der Umgang mit Barrieren im Kopf. Es wurde eine regelmäßige Arbeitsrunde für Mitarbeiter aller Bereiche des SFZ eingerichtet, in der eine Auseinandersetzung (u.a. mit einem Rollenpiel) mit den Bedürfnissen und Erwartungen der verschiedenen Menschen erfolgt, die das SFZ aufsuchen. So können Barrieren auf Seiten der Nutzer, aber auch solche, die ggf. auf Seiten der Mitarbeiter bestehen, identifiziert werden. (vgl. Steckbrief im Anhangband)

Barrieren abbauen

Nach Erfahrung der Modellvorhaben muss Barriereabbau aus einer Mischung der Anwendung vorhandener DIN-Normen und gesundem Menschenverstand erfolgen. DIN-Normen zielen zwar auf die Beseitigung von jeweils spezifischen – vor allem baulichen – Barrieren, sind aber nicht immer Eins-zu-Eins umsetzbar. So können z.B. zu hohe, nicht finanzierbare Kosten für Umbaumaßnahmen entstehen, oder es fehlt ausreichend Platz für eine Rampenanlage. Der Abbau von Barrieren kann auch zum Entstehen neuer Barrieren führen. Dies kann z.B. der Fall sein, wenn durch den Umbau Mietkosten oder Nutzungsgebühren für die Nutzer steigen und infolgedessen sich nicht alle Nutzer ein Angebot leisten können. Und manchmal erfordert es gar den Aufbau neuer Barrieren, um andere abzubauen, wie z.B. mit einer Wegebegrenzung, die als Lärmschutz einen Nutzungskonflikt zwischen Bewohnern und Nutzern des Freiraums abbaut. Letztendlich existiert außerdem nicht für jede Barriere eine DIN-Norm, mit der diese beseitigt werden kann. Vor allem mentale-soziale Barrieren (z.B. Öffnungszeiten, Sicherheitsempfinden, negatives Image) werden hauptsächlich durch kommunikative Ansätze und weniger durch Normen abgebaut, bzw. minimiert.

Wie bereits beim Identifizieren der Barrieren sollten die Akteure vor Ort – z.B. große Wohnungsunternehmen, Bürger, Vereine – beim Barriereabbau eingebunden werden. Barriereabbau sollte mit Hilfe einer Systematik, wie z.B. einer Zielnetzplanung erfolgen, er sollte Ausstrahlungseffekte auf das Quartier und den Stadtteil haben. Um Insellösungen zu vermeiden, sollte daher nicht nur der eigene Standort in den Blick genommen werden, sondern z.B. auch der Weg dorthin. Eine barrierefreie Einrichtung ist wenig hilfreich, wenn sie nicht erreicht werden kann. Um erfolgreich zu sein und nicht neue Barrieren aufzubauen, müssen Prozesse des Barriereabbaus transparent gestaltet sein.

Die Verwaltung kann eine Managementfunktion beim Barriereabbau übernehmen. Für das Thema Barriereabbau braucht es ressortübergreifende Verantwortlichkeiten. Auch Akteure und Institutionen vor Ort können beim Barriereabbau die Initiative ergreifen. Es müssen Verantwortlichkeiten definiert werden. Zentral für den erfolgreichen Barriereabbau ist die aktive Einbindung der Personen und Akteure vor Ort und bestenfalls die Einrichtung einer Stelle für einen „Kümmerer“ bzw. Ansprechpartner vor Ort, der die Aktivitäten und die Beteiligung organisiert und koordiniert. Diese Person sollte als Mittlerperson zwischen den Akteuren vor Ort und der Verwaltung sowie intern zwischen verschiedenen Verwaltungen agieren können.

Die Vielschichtigkeit des Themas zeigt, dass Barrierefreiheit meist nicht durch einzelne losgelöste Maßnahmen und einmaligen Barriereabbau erreicht werden kann. Meist handelt es sich um einen langfristigen und mehrstufigen Prozess.

Beispiele aus den Modellvorhaben

Im Modellvorhaben München, rund um den Bereich des Cafés der Nachbarschaftsbörse, gab es große Probleme aufgrund der Lärmbelastung, die u.a. durch den Cafébetrieb entsteht. DIN-Vorschriften waren beim Abbau der Barriere Lärm wenig hilfreich. Es mussten vielmehr innovative Lösungsansätze gefunden werden. So wurden neue Barrieren aufgebaut (z.B. Pflanzkübel, um lärmintensives Spielen auf einer Terrasse zu unterbinden), um die Barriere Lärm zu minimieren. (vgl. Steckbrief im Anhangband)

Das Beispiel des „Nauener Platzes“ in Berlin zeigt, dass zwar baulich eine barrierefreie

Platzanlage geschaffen wurde, jedoch durch achtlos liegen gelassenen Müll neue Barrieren entstehen können. Als hilfreich werden „Kümmerer“ angesehen, die Verantwortung für eine Anlage übernehmen und für eine Verstetigung des Barriereabbaus sorgen können. Dies kann z.B. ein Parkmanager, wie im Stadtpark Dessau, sein. Er dient als Ansprechpartner für die Nutzer vor Ort und hat als Angestellter der Stadt gleichzeitig die verwaltungsübergreifende Managementfunktion. (vgl. Steckbriefe im Anhangband)

Empfehlenswert ist auch ein direkter Draht in die Verwaltung. In Ingelheim hat sich der Einsatz zweier Projektverantwortlicher – einer bei dem Träger des Mehrgenerationenhauses im Rathaus, einer direkt vor Ort im Mehrgenerationenhaus – bewährt. Dieses ermöglicht kurze Wege in die Verwaltung. (vgl. Steckbrief im Anhangband)

Im Sport- und Begegnungspark Kiel managt die bei der Stadt angestellte Koordinatorin, mit Sitz im Sportpark, auf der einen Seite die Koordination der Vereine und Institutionen und sorgt zum anderen für Beteiligung und Information der Nutzer des Parks. Sie vermittelt Informationen über den Fortschritt der Baumaßnahmen und koordiniert wo möglich Aktivitäten unterschiedlicher Beteiligter. (vgl. Steckbrief im Anhangband)

Barriereabbau systematisch kommunizieren und darüber informieren

Um eine breite Akzeptanz und ein Verständnis für das Thema „Barriereabbau“ zu erreichen, braucht es Kommunikation! Barriereabbau haftet häufig ein „Rampenimage“ an. Dass es viel mehr bedeutet als die Umsetzung baulicher Maßnahmen nach bestimmten DIN-Normen, ist häufig nicht bewusst. Deshalb sollte die ganze Bandbreite von Barriereabbau z.B. anhand von bereits Erreichtem öffentlich und sichtbar gemacht und damit das Thema aus der „Rampenecke“ herausgeholt werden. Beispiele für konkrete Maßnahmen können den weiten Begriff „Barriereabbau“ fassbar und erlebbar machen – Erfolge müssen kommuniziert werden. Dadurch kann bei anderen Einrichtungen, Vereinen, Institutionen und vor allem auch in der Verwaltung ein breiteres Interesse für das Thema geschaffen werden. Es muss deutlich werden, dass Barriereabbau nicht nur dazu führt, weitere Nutzergruppen anzusprechen, sondern dass es sich um einen Qualitäts- und Komfortgewinn für alle handelt.

Beispiele aus den Modellvorhaben

Das Thema sollte durch Beispiele konkret gemacht und an Lebensbereichen festgemacht werden. Die Ergebnisse des Beteiligungsansatzes aus Arnstadt-Ost wurden in einer Ausstellung im Rathaus der Stadt Arnstadt öffentlichkeitswirksam vorgestellt. Neben der Dokumentation der verschiedenen Prozessschritte zeigte die Ausstellung anhand unterschiedlicher Lebensbereiche die Vielfältigkeit des Barrierethemas. (vgl. Steckbrief im Anhangband)

Barriereabbau finanzieren

Zentral für den erfolgreichen Barriereabbau ist die aktive Einbindung der Personen und Akteure vor Ort und bestenfalls die Einrichtung einer Stelle für einen „Kümmerer“ bzw. Ansprechpartner vor Ort, der die Aktivitäten und die Beteiligung organisiert und koordiniert. Diese Person sollte als Mittlerperson zwischen den Akteuren vor Ort und der Verwaltung sowie intern zwischen verschiedenen Verwaltungen agieren können. Dafür müs-

sen finanzielle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Denn der Abbau von Barrieren benötigt Zeit und Geld, da Prozesse gefestigt und verstetigt werden müssen. Hier stellen sich dann Fragen nach dem Stellenwert von Gemeinwesenarbeit innerhalb der Verwaltung und wie viel Gemeinwesenarbeit ein Quartier überhaupt benötigt. Von Verwaltungsseite müssen Zuständigkeiten beauftragt und Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Hierfür braucht es zum einen politische Beschlüsse und zum anderen Prozesskriterien, wie der Abbau von Barrieren konkret aussehen soll (Wie werden Barrieren identifiziert? Welche Barrieren wurden ggf. bereits erkannt und beklagt? Wie und in welchem Umfang können die Barrieren abgebaut werden? Wer ist hierfür zuständig? etc.).

Der Abbau von Barrieren lässt sich oftmals nicht aus dem regulären Haushalt finanzieren. Dies ist vor allem der Fall, wenn es sich um soziale-mentale Barrieren handelt, deren Abbau einen kommunikativen Ansatz mit Personalressourcen erfordert. Spezielle Finanzierungsinstrumente sind hier sehr hilfreich. Als Beispiel können die sogenannten Verfügungsfonds, die im Rahmen der Programme der Städtebauförderung eingerichtet wurden, dienen. Einen Verfügungsfonds kann jede Kommune, die Mittel der Städtebauförderung erhält, einrichten. Der jährlich neu von der Kommune festzulegende Gesamtetat setzt sich zu 50% aus privaten Mitteln und/oder Mitteln der Kommune und zu 50% aus Mitteln der Städtebauförderung zusammen. So können Anreize für privates Engagement geschaffen und die Zusammenarbeit vor Ort dauerhaft gefestigt werden.

Eine große Herausforderung für die Zusammenarbeit der Akteure vor Ort ist der „Futterneid“ und „Zuständigkeitsdenken“ der Organisationen. Es muss gelingen, den Nutzen und Mehrwert des Barriereabbaus für alle zu vermitteln. So können durch Barriereabbau neue Nutzergruppen gewonnen werden, was eventuell zu neuen finanziellen Ressourcen für die einzelnen Organisationen führen kann.

Beispiele aus den Modellvorhaben

Die Stadt Dessau-Roßlau finanziert aus ihrem Haushalt auch nach Abschluss des IFAS-Modellvorhabens „Interkultureller Generationenpark“ einen Parkmanager. Er ist hauptsächlich als Koordinator für die unterschiedlichsten Aktivitäten und Veranstaltungen des Parksommers zuständig, dient aber gleichzeitig als Ansprechpartner für die Nutzer des Stadtparks. Er hat ein Büro vor Ort am Park, ist aber gleichzeitig ein Angestellter der Stadtverwaltung mit ressortübergreifenden Kontakten. (vgl. Steckbrief im Anhangband)

Im Sport- und Begegnungspark Kiel wurde ein innovatives Betreibermodell als Verantwortungsgemeinschaft von Paten für den Park eingerichtet. Vereine und Einrichtungen, die den Park nutzen, werden niedrigschwellig für das Gesamtprojekt verpflichtet, indem sie als Paten in die Verantwortungsgemeinschaft einsteigen. Wichtige Empfehlung hier: Frühzeitig mit dem Aufbau einer solchen Verantwortungsgemeinschaft beginnen! (vgl. Steckbrief im Anhangband)

5 Strategien für den Abbau von Barrieren im Stadtquartier

Auf Grundlage der Auswertung und Diskussion der recherchierten Fallstudien und Modellvorhaben werden vier Strategiefelder definiert und mit Handlungsansätzen unterlegt, mit denen ein Abbau von Barrieren auf der Ebene von Stadtquartieren systematisch vorangebracht werden kann:

- **Barrieren lokal identifizieren:**
 - Dialog- und Beteiligungsprozesse organisieren
 - Akzeptanz herstellen
 - Lokales und fachliches Expertenwissen zusammenführen
- **Quartierskonzepte aufstellen:**
 - Insellösungen vermeiden
 - Strategien, Richtlinien und Leitfäden
- **Abbau von Barrieren organisieren**
 - Huckepacklösungen
 - Kooperationen organisieren
 - DIN gut – alles gut? Standards durch Regelungen und Normen
 - Landesbauordnungen anpassen
 - Finanzierung des Barriereabbaus
- **Information und Kommunikation**
 - Vermittlungsprobleme abbauen
 - Breites Verständnis für den Barriereabbau schaffen
 - Informations- und Feedbacksysteme einrichten

5.1 Barrieren lokal identifizieren

Dr. Ingeborg Beer, Stadtforschung und Sozialplanung

„Der Abbau von ‚Barrieren‘ bedarf des kreativen Zusammenwirkens von Stadtpolitik und Grundstückseigentümern, Professionellen und vielfältigen Nutzergruppen.

Nur im kontinuierlichen Dialog wird es gelingen, die Rahmenbedingungen für Mobilität und Teilhabe stärker ins Bewusstsein zu rücken, Barrieren aufzuzeigen und Konzepte für ‚Barrierefreie Quartiere‘ zu erstellen. Dabei spielen benachteiligte Gruppen im Stadtraum sowie Senioren- und Behindertenbeauftragte und Selbsthilfeorganisationen mit ihren Kenntnissen und Erfahrungen eine wichtige Rolle. Selbst bei großer Aufmerksamkeit für das Verhalten älterer Menschen oder von Kindern, für die Bedürfnisse von Rollstuhlfahrern, Blinden, schwer Hörenden oder für Eltern mit Kinderwagen stoßen professionelle Planer/innen an Grenzen. Um die konkreten Bedarfe und räumlichen Anforderungen wissen die jeweiligen Gruppen am besten selbst. Es gibt ein breites Repertoire von Beteiligungsformen wie Stadtteilspaziergänge im Rollstuhl oder mit Rollstuhlfahrern, Workshops mit Kindern und Eltern, Befragungen oder Quartiersforen, um Barrieren identifizieren und Lösungen verabreden zu können. Sie sollten neben baulichen Maßnahmen auch informative, organisatorische und soziale Unterstützungsleistungen beinhalten (Informationsmaterialien, Hinweise auf barrierefreie Toiletten, Hol- und Bringdienste, etc.). Neben den unterschiedlichen Nutzergruppen des Stadtraums sind möglichst viele Akteure und Fachleute in die Thematik einzubinden – insbesondere auch Grundstückseigentümer, Handwerksbetriebe, Denkmalschützer, Verkehrs- oder Tiefbauexperten.“

Alle Menschen möchten selbstständig leben und sich bewegen, möchten öffentliche Räume und Ausstattungen ohne physische und mentale Barrieren erreichen und nutzen können. Doch wo überall Barrieren bestehen, das wird aus der Perspektive des Einzelnen sehr unterschiedlich wahrgenommen. Das „Auge des Betrachters“, der Mensch mit seinen physischen und mentalen Besonderheiten, entscheidet darüber, was in seiner gebauten und sozialen Umwelt als Barriere wahrgenommen wird und was nicht. Es ist vor Ort herauszufinden, welche Barrieren die Menschen im Quartier im Alltag behindern und abgebaut werden müssen. Dabei geht es nicht um das Abarbeiten von Einzelinteressen, sondern darum, gemeinsame Lösungen zu finden, die unterschiedlichen Interessen dienen bzw. im Interessenskonflikt einen Ausgleich herstellen können.

Standards und Typisierungen sind wichtige Grundlagen für Beteiligungsprozesse, sollten aber im Beteiligungsprozess in Frage gestellt werden können. Die Probleme sind vor Ort systematisch zu analysieren. Dabei sind zum Beispiel auch regionale Unterschiede und Besonderheiten zu berücksichtigen. Was bspw. im flachen Hamburg als Hindernis gilt, wird in Wuppertal, Stuttgart oder Marburg einfach gelebt. Auch die Frage, wie sinnvollerweise Barrieren überwunden werden, wird von der jeweiligen Betroffenheit und den lokalen Rahmenbedingungen abhängen. Barrierefreiheit muss in einer stark befahrenen Durchgangsstraße anders gestaltet werden als in dörflichen Situationen, in denen primär die Anwohner den öffentlichen Raum nutzen. Barrieren und die Lösungen für ihren Abbau müssen daher lokal identifiziert und reflektiert werden.

Planung kann sich nur dann als bedürfnisorientiert bezeichnen, „wenn eine Auseinandersetzung über unterschiedliche Bedürfnisse und Interessen stattgefunden hat, und die Menschen, um deren Bedürfnisse und Interessen es geht, an dieser Auseinandersetzung beteiligt waren.“ (Zebski, Monika: Freiräume für ältere Menschen, Kassel 2007, S. 90).

Dialog- und Beteiligungsprozesse organisieren

Beteiligungsinstrumente stehen in großer Zahl zur Verfügung. Umfassende Beteiligungsverfahren kommen aber nur in wenigen Kommunen systematisch zur Anwendung bzw. sind beschränkt auf Quartiere, die im Rahmen der Städtebauförderung (Stadterneuerung, Stadtumbau) oder anderer quartierbezogener Förderprogramme gezielt entwickelt und mit einem Quartiersmanagement ausgestattet werden. Hier wird die Beteiligung beinahe zum Normalfall, und es gibt viele Anlässe für Beteiligung (z.B. eine Platzgestaltung etc.), die ohne weiteres den Abbau von Barrieren im Alltag mit in den Blick nehmen könnten.

Auch die recherchierten Fallstudien zeigen, dass umfassende Beteiligung noch eher der Sonderfall als die Regel ist. Die gefundenen guten Beispiele für die Identifikation von Barrieren im Rahmen lokaler Beteiligungsprozesse sind überwiegend Sonderprojekte, die in dieser Form in der jeweiligen Kommune nicht regelhaft zur Anwendung kommen, für den Schusterplatz in Wuppertal, den „Park für Alle“ in Kaltenbergen oder den Nauener Platz in Berlin. Die Kommunen sollten daher Strukturen aufbauen mit denen Beteiligungsangebote zur Regel, auch außerhalb von Fördergebieten, werden und mit denen einzelne Anlässe wie z.B. die Spielplatzgestaltung mit Beteiligung dafür genutzt werden können, über den Standort hinausgehend den Blick auf den Abbau von Barrieren zu richten. Einen systematischen Ansatz stellt die Durchführung von Stadtteilchecks wie im Münchener Beispiel dar.

Fallbeispiel: Nutzerbeteiligung zur Umgestaltung des Schusterplatzes

Die Umgestaltung des Schusterplatzes in der Elberfelder Nordstadt wurde unter Beteiligung vieler verschiedener Bewohner- und Akteursgruppen aufwendig gestaltet. Einseitigen Nutzungen und Nutzungskonflikte wurden durch eine vielseitige Ausstattung und Gestaltung abgebaut. Auf dem inmitten dichter, gründerzeitlicher Bebauung gelegenen vergleichsweise kleinen Platz finden sich mehrere Teilflächen mit klar ablesbaren unterschiedlichen Funktionen. Die Beteiligten machen auch nach Fertigstellung des Platzes weiter. Einzelne Maßnahmen werden in Eigeninitiative umgesetzt.

Beteiligungsprozesse bedeuten Aufwand, sie binden finanzielle, personelle und zeitliche Ressourcen. Gerade bei kleiner werdenden finanziellen Spielräumen ist dies oft das entscheidende Argument, keine über die formellen Verfahren und über Information hinausgehende Beteiligung anzubieten. Pflichtaufgaben der Kommunen haben Priorität vor informellen Beteiligungsprozessen. Dabei wird nicht berücksichtigt, dass der Aufwand im

Fallbeispiel: Stadtteilchecks – „Auf Herz und Rampen prüfen“

Auf Synergieeffekte setzt das Projekt der Stadtteilchecks „Auf Herz und Rampen prüfen“ des Kreisjugendrings München-Stadt. Kinder und Jugendliche erkunden ihren Stadtteil aus anderer Perspektive – ausgestattet mit Augenbinde, Blindenlangstock, Simulationsbrille oder Rollstuhl. Sie decken Barrieren sowohl baulich-räumlicher als auch sozialer Art auf: Helfen andere Menschen? Auf diese Art entsteht nicht nur ein Handlungskatalog für den Abbau von Barrieren, es entsteht gleichzeitig eine Sensibilität für die Bedürfnisse anderer Menschen. Das fördert die Rücksichtnahme im Alltag.

Einzelfall höher bleibt, wenn Beteiligung nur in den besonderen Projekten stattfindet und keine systematisch greifenden Beteiligungsstrukturen eingerichtet werden. Es können keine entsprechenden Arbeitsstrukturen etabliert und Verfahren ein Stück weit standardisiert werden. Darüber wird selten der Versuch unternommen, die positiven Effekte von Beteiligungsprozessen im Nachhinein finanziell zu bewerten. So kommt es zu einer Schieflage in der Beurteilung der Effizienz solcher Verfahren.

Beteiligung sollte bereits stattfinden, bevor der Auftrag zur konkreten Planung erteilt worden ist. Wenn bereits die Aufgaben-

stellungen unter Berücksichtigung der vor Ort bestehenden besonderen Fragestellungen formuliert werden, kann gezielter geplant und können spätere Verzögerungen bei der Planung und Ausführung vermieden werden.

Akzeptanz herstellen

Beteiligung dient neben der Identifikation und Lösung von Problemen zudem – das unterstützen die Hinweise aus den Modellvorhaben und den Fallstudien – der Aktivierung von Menschen für die Mitgestaltung in Stadtquartieren sowie der gegenseitigen Akzeptanz verschiedener Interessenlagen im Quartier. In Konfliktfällen geht es darum, Lösungen zu finden, die unterschiedliche Interessen ausgleichen und nicht einseitig zu Lasten einer Bevölkerungsgruppe durchgesetzt werden. Es geht im Beteiligungsprozess nicht um Mehrheitsentscheidungen. Auch Interessen von Minderheiten müssen einbezogen werden.

Fallbeispiel: Park für Alle

Im Quartier Steinfurther Allee-Kaltenbergen, Bezirk Hamburg-Mitte, wird auf Grundlage eines Quartiersentwicklungsprozesses mit sehr langem Atem der öffentliche Raum Schritt für Schritt umgestaltet. Dabei wird immer wieder versucht, in Konfliktfällen Interessenausgleiche zu entwickeln. Der Quartiersbeirat arbeitet nach dem Motto, dass keine Entscheidungen gegen eine Bewohnergruppe gefällt werden. Es wird grundsätzlich versucht, einen Konsens zu finden. Auf diese Art und Weise wurde im Zuge der Umgestaltung des Grünzugs ein Standort für den sogenannten „Genießertreff“ gefunden und eingerichtet.

Ein typisches Barrierebeispiel ist ein „Trinkertreff“ im öffentlichen Raum. Diese Art der Nutzung des öffentlichen Raums wird von vielen Menschen als störend empfunden. Es entsteht eine Nutzungsbarriere durch eine einseitige Rauman eignung und Störungen (Müll/Lärm/Unsicherheit und Ängste). In den zurückliegenden Jahren wurde häufig versucht, durch Abbau von Sitzgelegenheiten diese Nutzer zu verdrängen, mit dem Erfolg, dass auch andere Nutzer keine Aufenthaltsqualität mehr haben und das Problem des Trinkertreffs ein paar Straßenzüge weiter erneut auftritt. Neuere Projekte zeigen, dass der Weg in die andere Richtung gehen muss:

mehr Bänke für mehr Belebung und für die „Trinker“ eine geeignete, strategisch gut positionierte Fläche mit Müllentsorgung. Doch wie gelingt es, in einem Beteiligungsprozess ein solches Ergebnis zu erzielen? Auch die Nutzer des „Trinkertreffs“ müssen Akzeptanz für die Interessen der anderen Nutzer entwickeln, so dass ein gegenseitiges Entgegenkommen erreicht werden kann. Auch sie müssen in den Beteiligungsprozess einbezogen werden. Dies gelingt nicht ohne weiteres.

Auf der anderen Seite gibt es häufig Proteste der „normalen“ Bewohner, die nicht einsehen wollen, dass Bedürfnisse dieser Bewohnergruppe Berücksichtigung finden. Hier muss es gelingen, das Interesse an einer langfristig besseren Lösung durch verträgliche gemeinsame Nutzungen mit Aufenthaltsqualität in den Vordergrund zu stellen.

Die Beispiele der Modellvorhaben, z.B. Dessau, zeigen, dass in solchen Nutzungskonflikten nicht unbedingt immer alle Akteure an einen Tisch kommen müssen, sondern dass durchaus mit einzelnen Zielgruppen getrennt und mit verschiedenen passgenauen Methoden gearbeitet werden kann. Beteiligungs- und Projektarbeit ist oft auch Sozialarbeit. Sie ist oft eine Daueraufgabe, da neue Konflikte in der gemeinsamen Nutzung des öffentlichen Raums bzw. von Gemeinschaftsflächen auftreten können und sich Interessenlagen im Quartier auch verändern. Hier gilt es langfristig mit geeigneten Instrumenten im Bereich „Informieren und Kommunizieren“ für eine Stabilisierung zu sorgen.

Nicht alle Menschen, die in einem Stadtquartier leben, werden in Beteiligungsprozessen gleichermaßen leicht erreicht und einbezogen. Aufsuchende, niedrigschwellige und vielfältige Beteiligungsangebote sind gefragt, um eine breite Beteiligung zu erreichen. Der Beteiligungsprozess braucht eine Moderation, die sicherstellt, dass die leichter zu aktivierenden Gruppen ihre Vorstellungen nicht anderen Zielgruppen aufdrängen. Es kann hilfreich sein, im Planungsprozess ganz bewusst in Rollen anderer zu schlüpfen, um so deren Anforderungen ein Stück weit nachzuvollziehen. Der Ansatz der Stadtteillotsen (Bsp. Herford) kann helfen, dass schwer erreichbare Gruppen in solchen Prozessen besser erreicht werden.

Lokales und fachliches Expertenwissen zusammenführen

Beteiligungsprozesse ersetzen nicht den fachlichen Sachverstand. Im Gegenteil, es geht darum, Vor-Ort-Wissen der Bewohner und lokaler Akteure mit Fachwissen auf Augenhöhe zusammenzubringen. Auch die Anbindung des Beteiligungsprozesses an die politische Ebene, die Beteiligung legitimieren muss und Entscheidungen auf Grundlage von Beteiligungsergebnissen zu treffen hat, ist zu berücksichtigen. Dabei ist mit erheblichen Widerständen zu rechnen. Auf allen Seiten trifft man auf Misstrauen gegenüber der jeweils anderen Kompetenz. Die Vor-Ort-Experten fühlen sich von vornherein „über den Tisch gezogen“. Politik fühlt sich in ihrer Entscheidungskompetenz beeinträchtigt. Experten fühlen sich in ihrer fachlichen Kompetenz angegriffen.

Fallbeispiel: Stadtteillotsen

Mit den Stadtteillotsen wird in Herford der Austausch zwischen den Generationen und Kulturen gezielt gefördert. Ziel ist es, alte und junge Bewohner insbesondere mit eigenen Migrationserfahrungen für freiwilliges Engagement zu gewinnen und die gegenseitige Verantwortung im Quartier zu stärken. Dafür werden speziell geschulte Erwachsenenlotsen, muttersprachliche Assistenten sowie Schülerinnen und Schüler im Rahmen von Praktika in verschiedenen sozialen Einrichtungen eingesetzt. Ziel ist u.a. das Erlernen sozialer Kompetenz.

Fallbeispiel: Akustische Platzgestaltung gegen Lärm auf dem Nauener Platz

Der Nauener Platz zeigt sehr anschaulich, was alles möglich ist, wenn in der Beteiligung lokale Interessen mit planerischem Sachverstand zusammenkommen. Akustikerinnen und Akustiker haben den Platz technisch vermessen und Erfahrungen der Beteiligten über Lärm und Geräusche einbezogen. Diese kombinierte Expertise war wesentlich für die akustische Gestaltung des Nauener Platzes, für das Aufspüren der richtigen Klänge am richtigen Ort. In Zusammenarbeit mit der Freiraumarchitektin wurden Klangmöbel wie Audioringe oder Ohrenbänke sowie schallabweisende Elemente wie Gabionen entwickelt und im Freiraum verortet.

Hier hilft nur, eine Beteiligungskultur und Strukturen mit klaren Aufgaben und Kompetenzen langfristig aufzubauen. Es dürfen keine Parallelstrukturen aufgebaut werden, die zu befürchten sind, wenn Beteiligungsprozesse mit Alibifunktion beauftragt werden und Politik dann doch auf Basis parallel vergebener Gutachten entscheidet.

Bereits frühzeitig sind durch den fachlichen Sachverstand beispielsweise technische Handlungsspielräume im Beteiligungsprozess offenzulegen, damit realisierbare Ergebnisse zustande kommen. Auf der anderen Seite sind fachliche Experten gut beraten, sich unkonventionellen Ideen der Vor-Ort-Experten zu öffnen. Beteiligungsprozesse brauchen Strukturen. Hilfestellungen im Planungsalltag bieten Verfahrenschecklisten. Eine grobe Orientierung gibt der nachfolgende Fragenkatalog.

prozesse brauchen Strukturen. Hilfestellungen im Planungsalltag bieten Verfahrenschecklisten. Eine grobe Orientierung gibt der nachfolgende Fragenkatalog.

Fragenkatalog für die Vorbereitung von Beteiligungsprozessen

1. Klärung: Um welche Barrieren geht es?

Ohne ein konkretes Ziel können keine Zielgruppen definiert und einbezogen werden. Bisher waren Barrieren materiell begründet und vor allem baulich definiert. Ein erweitertes Barriereverständnis mit der sozialen Dimension erlaubt diese pauschale Definition nicht mehr. Daher muss bereits die Identifikation störender Barrieren über einen Beteiligungsprozess erfolgen.

2. Klärung: Warum Beteiligung?

Beteiligung erhöht die Teilhabechancen, ohne die Teilhabe aller Menschen zu garantieren. Voraussetzung für eine gelungene Beteiligung ist es, Anschlüsse und Zugänge zur Quartiersentwicklung zu schaffen, Verfahrensbarrieren abzubauen: Beteiligungsprozesse werden deshalb unterstützt durch:

- Beobachtungen und Rollenexperimente sowie
- Marketing.

3. Klärung: Wer soll beteiligt werden?

Entscheidende Personen und Gruppen der Quartiersentwicklung müssen einbezogen werden, damit die Umsetzung von Ergebnissen nicht später blockiert wird. Welche Zielgruppen gibt es? Die „Sortierung“ der Zielgruppen in Quartiersentwicklungsprozessen dient der methodischen Orientierung. Die Zielgruppe „alle“ gibt es nicht, bzw. ergibt keine verwertbaren Hinweise auf geeignete Beteiligungsmethoden und –verfahren. Vor Ort ist zu untersuchen (auch: zu beobachten), welche Gruppen durch Barrieren beeinträchtigt werden.

4. Wie beteiligen?

Ausgehend von der Vielfalt der Zielgruppen und den räumlichen Manifestationen der Barrieren sind geeignete Verfahren auszuwählen. Verantwortlichkeiten für den Beteiligungsprozess sind frühzeitig festzulegen. Wichtige Aspekte sind weiterhin:

- „Wer lädt wen ein?“
- aufsuchende Beteiligung, die Menschen an ihren Orten in die Beteiligungsprozesse einbeziehen („Obama-Strategie“),
- Verbündete, „Multiplikatoren“ suchen und einbinden.

5. Welche Anforderungen werden an erfolgreiche Beteiligungsprozesse gestellt?

Beteiligung muss:

- Spaß machen,
- Spuren hinterlassen,
- für Menschen mit unterschiedlichen Zugängen zu leisten und überschaubar sein.

Beteiligung braucht:

- Spielräume für Spontaneität/ Kreativität,
- Ressourcen (Zeit/Geld): Beteiligung muss finanzierbar sein, darf aber auch nicht im Image verhaftet bleiben „Luxus“ zu sein. Kosten und Nutzen von Beteiligungsprozessen lassen sich skizzieren.
- Verbindlichkeit: Die politische Unterstützung ist im Vorfeld sicherzustellen. Auf dieser Basis sollten auch Mandate an Beteiligte erteilt werden, die den Prozess bis zur Umsetzung der Ergebnisse begleiten.

5.2 „Quartierskonzepte“ für den Abbau von Barrieren aufstellen

Insellösungen vermeiden

Der Abbau von Barrieren muss über Einzelstandorte hinausgehend Nutzungsketten und Alltagswege der Menschen in den Blick nehmen. Anderenfalls, wenn der Anschluss nicht mitgedacht wird, kann der Idealzustand an einem Ort bzw. einer Maßnahme im wahrsten Sinne des Wortes unerreichbar bleiben. Für die Gestaltung barrierefreier Nutzungsketten nach dem Motto „vom Bad bis zum Bahnhof“ steht die Frage nach der Zugänglichkeit (baulich-räumlich ebenso wie sozial/mental) von Angeboten aus der Perspektive unterschiedlicher Zielgruppen im Mittelpunkt.

Beispiele:

- Die barrierefreien Wege in einem Park sind unerreichbar, wenn die Wege zu diesem Park unüberwindbar (zu lang, zu unsicher...) sind.
- Fallschutzsand, der als Schutz vor Verletzungen unter Fitnessgeräten im öffentlichen Raum eingesetzt wird, kann für Menschen, die etwas unsicher auf den Beinen sind, ein unüberwindbares Hindernis darstellen. Fitnessgeräte für ältere Menschen sollten daher einen anderen Untergrund bekommen.
- Die erreichbare und mit Rollstuhl zugängliche Gemeinschaftseinrichtung nützt manchen Menschen wenig, wenn dort nur Kursangebote für Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen angeboten werden. Der inhaltliche Zugang bleibt unberücksichtigt.

Um Insellösungen zu vermeiden, sind zusammenhängende Bewegungs- und Aktionsräume in den Blick zu nehmen. Das Wohnumfeld und das Wohnquartier sind gerade für ältere Menschen aufgrund des eingeschränkten Bewegungsradius von großer Bedeutung. Nahversorgungseinrichtungen, Freiräume, Gemeinschaftseinrichtungen, Ärzte, Apotheken sollten möglichst barrierefrei erreichbar sein. Die Zugänge und Wegeverbindungen sollten darüber hinaus - im Sinne sozialer Barrierefreiheit – nicht nur schwellenlos, sondern auch ansprechend und identifizierbar sein.

Fallbeispiel: Stadtviertelkonzept Nahmobilität Stadtbezirk Ludwigsvorstadt

München hat im Rahmen des Bündnisses für Ökologie ein Pilotvorhaben „Stadtviertelkonzept Nahmobilität“ entwickelt und im Stadtbezirk Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt umgesetzt. Im gesamten Stadtteil hat das Konzept Maßnahmen für mehr Sicherheit und Komfort für den Fußgänger- und Radverkehr identifiziert, Anforderungen neuer Fortbewegungsformen wie z.B. Inline-Skates und Roller berücksichtigt und das lokale Busnetz auf den Prüfstand gestellt. Im Ergebnis wurde ein in unterschiedlichen Prioritäten abgestufter Maßnahmenplan erarbeitet, der seitdem schrittweise umgesetzt wird.

Die Auswertung der IFAS-Modellvorhaben hat die Bedeutung des Quartiersbezuges unterstrichen, der vielen Standorten und Projekten fehlt. Freiräume und innerstädtische Parks sind bspw. vielfach von Hauptverkehrsstraßen umgeben, die eine große trennende Wirkung entfalten und gerade für Kinder oder ältere Menschen eine deutliche Barriere darstellen. Parkanlagen oder soziale Infrastruktureinrichtungen, die für verschiedene Bevölkerungsgruppen umgestaltet und aufgewertet werden, müssen in ihrer neuen Funktion auch wahrgenommen werden. Das mancherorts schwierige Image einer seit Jahren „belasteten“ Grünfläche stellt eine große mentale Barriere dar. Neue Angebote müssen in die Stadt-

teile hinein vermittelt und kommuniziert werden. Eine zielgruppengerechte Information und Kommunikation ist für die Akzeptanz der Investitionen unerlässlich.

Im Mittelpunkt der Betrachtung steht daher die Stadtteil- bzw. Quartiersebene als zusammenhängender Raum der Nahmobilität, der häufigen Alltags- und Versorgungswege. Hier stellt sich weniger die Frage nach einer – ohnehin nicht herstellbaren – 100%igen Barrierefreiheit in der Fläche als vielmehr nach einem schlüssigen Zielnetz, das auf der Quartiersebene Handlungsprioritäten definiert. Ein solches Zielnetz sollte akteursübergreifend auf Grundlage eines Beteiligungsprozesses quartierbezogen erarbeitet werden.

Barrierefreie Nutzungsketten können als längerfristiges Ziel nur von vielen unterschiedlichen Akteuren gemeinsam bzw. in verschiedenen Aufgabenbereichen parallel vorangetrieben werden. Damit im konkreten Planungs- und Anwendungsfall zu einem späteren Zeitpunkt das Richtige getan werden kann, muss das abstrakte und vielfältig beschreibbare Ziel der Barrierefreiheit quartiers- und handlungsbezogen übersetzt werden.

Aber nicht nur die Insel im Quartier, sondern auch das Quartier als Insellösung ist zu vermeiden. Exemplarisch barrierefrei geplante Neubauquartiere wie z.B. der St. Leonardsgarten in Braunschweig sollten Hinweise liefern, wie die gefundenen Lösungen in Bestandsquartiere übertragen werden können. Manche Weichen für den Abbau von Barrieren sollten deshalb auf gesamtstädtischer Ebene gestellt werden.

Dr. Ingeborg Beer, Stadtforschung und Sozialplanung

„Da Konzepte zur Barrierefreiheit für einzelne Quartiere nur einen Bereich von Stadt- und Lebensqualität – nämlich die Teilhabe im öffentlichen und halböffentlichen Raum – in den Mittelpunkt rücken, verbleiben sie in relativ engen Grenzen. Wenn ‚Barrierefreiheit‘ mit Handlungsfeldern wie ‚Wohnen‘ und ‚Infrastrukturausstattung‘ oder ‚Verkehrsberuhigung‘ und ‚Nachbarschaft‘ verknüpft wird, lassen sich dagegen Nutzungsqualitäten im Miteinander stärken und zu einer Gesamtstrategie bündeln. Im Allgemeinen sind solche integrierten Konzepte an Förderprogramme und Leitbilder wie ‚Familienfreundliches Quartier‘, ‚Soziale Stadt‘, ‚Gesunder Stadtteil für Jung und Alt‘ oder ‚Nachhaltige Stadtentwicklung‘ gebunden. Integrierte Entwicklungskonzepte aber sollten nicht nur für zeitlich begrenzte Förderprogramme und -kulissen erarbeitet werden, sondern für alle Quartiere oder Stadtteile eine Handlungsgrundlage darstellen. Denn im Zusammendenken von Bewohnerstruktur und Wohnungsbestand mit Infrastruktureinrichtungen und öffentlichem Raum gelingt es erfahrungsgemäß besser, Teilhabemöglichkeiten der Bewohner/innen in den unterschiedlichen Bereichen zu stärken. Immer mehr Städte begeben sich mit dem Paradigmenwechsel hin zu einer ‚sozialraumorientierten‘ Stadtentwicklung bereits auf diesen Weg. Darin liegt auch eine große Chance für ‚barrierefreie Quartiere‘.“

Das System einer Zielnetzplanung kann als Struktur in andere quartierbezogene Konzepte integriert werden. Es geht nicht darum, zusätzlich zu laufenden Quartiersentwicklungsprozessen Parallelprogramme aufzustellen.

Entsprechend ist zu prüfen, welche parallelen Fachplanungen mit oder ohne räumlichen Bezug Aspekte des Barriereabbaus thematisieren bzw. beeinflussen. Die Fallbeispiele der Städtebaulichen Kriminalprävention oder des Lichtmasterplans Stuttgarter Innenstadt zeigen wichtige Instrumente auf, die Sicherheit und Orientierung im öffentlichen Raum unmittelbar beeinflussen.

Strategie Richtlinien und Leitfäden

Jürgen Kathmann, Senatsverwaltung Hansestadt Bremen

„Da das Ziel, Barrierefreiheit von Gebäuden und baulichen Anlagen für alle Menschen in allen Lebenslagen gleichermaßen und vollständig zu erzielen, eine Utopie bleibt, ist es vor jeder Aufgabenstellung unabdingbar, die angestrebten Qualitäten von Barrierefreiheit zu definieren. Es gibt kein umfassendes auf jede Situation passendes Regelwerk für bauliche Barrierefreiheit. Die örtlichen Verhältnisse (Stadtentwicklung, Geographie, Infrastruktur, Verkehrsträger, Bauweisen, Traditionen, etc.) sind zudem in den Städten, Gemeinden und Regionen viel zu unterschiedlich, um mit überall anwendbaren Einheits-Patentrezepten bedient werden zu können. Die Forderung nach Barrierefreiheit steht auch immer noch in einem gesellschaftlichen Spannungsfeld - insbesondere dort, wo Investitionen in Barrierefreiheit mit anderen ebenso notwendigen Investitionen konkurrieren (was fast immer der Fall sein dürfte). Umgesetzte Lösungen bedürfen der Akzeptanz der Allgemeinheit und dürfen nicht abgehoben, unangemessen oder unverhältnismäßig erscheinen. Dabei ist eine aktive Einbeziehung von betroffenen Menschen zur Erarbeitung von Lösungen unerlässlich. Zuvor sind möglichst konkrete Zielvorstellungen, Schutzniveaus und dgl. abzustimmen und zu definieren.“

In Bremen erarbeitete ein großer Arbeitskreis (Behörden, Behindertenverbände, Landesbehindertenbeauftragter) über zwei Jahre auf Grundlage vieler Erfahrungen eine allgemein verbindliche Richtlinie, deren Einhaltung sogar einklagbar ist. Da Techniken, Bauweisen und Baumaterialien immer weiterentwickelt werden, sind sie soweit möglich nur in ihren Qualitäten bzw. beispielhaft beschrieben worden. Die Richtlinie schafft mit ihrer Verbindlichkeit und den konkreten Inhalten nicht nur Transparenz, sondern auch Vertrauen bei behinderten Menschen. Bei allen öffentlichen Bauvorhaben, Umgestaltungen und Anmietungen in Bremen ist eine Beteiligung des Landesbehindertenbeauftragten als Träger öffentlicher Belange vom Senat garantiert worden.“

Den systematischen Abbau von Barrieren auf der Ebene von Stadtquartieren unterstützen stadtweite Vereinbarungen über Ziele und Kriterien für den Abbau von Barrieren. Städtische Richtlinien bzw. Leitfäden können als Grundlage für Quartierskonzepte sowie für den Planungsalltag außerhalb der Quartierskonzepte, projektbezogen, dienen. Sie bieten darüber hinaus die Gelegenheit, auf städtischer Ebene die Anwendung der geltenden DIN-Normen zu diskutieren, dabei die ressortspezifischen Aufgaben abzuleiten und zuzuweisen sowie bei Bedarf eine ortspezifische Anpassung bei der Umsetzung der Normen zu empfehlen. In Verbindung mit einem politischen Beschluss solcher Richtlinien bzw. Leitfäden kann zudem ein deutliches Signal gesetzt werden, das die Bedeutung des Barriereabbaus stadtweit unterstreicht.

Als eine Art Checkliste für den Planungsalltag in unterschiedlichen Ressorts geben Richtlinien und Leitfäden Antworten auf die Fragen:

- Was ist mit Barrierefreiheit vor Ort konkret gemeint?
- Welchen Barrieren sind besonders wichtig, weil sie viele ausgrenzen?
- Wie soll der Barriereabbau realisiert werden?
- Was sind Regelaufgaben, die im Alltag räumlicher Planung umgesetzt werden können?
- Wo sind besondere Verfahren gefragt? Wie können diese Verfahren organisiert werden?

Einige Städte wie z.B. Erfurt oder auch Berlin und Schwerin nutzen Leitfäden, um barrierefreie Lösungen in der Fläche umzusetzen. Diese Leitfäden haben einerseits das Ziel, dem Bürger durch einheitliche Gestaltungselemente und Farben die Orientierung zu erleichtern, andererseits sollen sie Bauherren und andere öffentliche oder private Akteure motivieren, in ihren Projekten an die Umsetzung barrierefreier Lösungen zu denken. Leitfäden oder auch Gestaltungshandbücher greifen die Tatsache auf, dass die Barrierereduzierung ein dynamischer Prozess ist. Planungsprozesse erstrecken sich in der Regel über lange Zeiträume. Die Kriterien der Barrierefreiheit müssen deshalb nicht nur in der Planungs- und Entwurfsphase, sondern auch in der Ausführung immer wieder neu Bauherren, Bauleitern und Bauhandwerkern in Erinnerung gerufen werden. Initiiert werden die Leitfäden vielfach von den Planungsämtern, die Erarbeitung erfolgt jedoch in Kooperation mit Behindertenverbänden, anderen Fachämtern, Wohlfahrtsverbänden etc. In der Praxis bewähren sie sich bei Neubau- und Umbaumaßnahmen. Bauherren und Architekten lernen, dass sie den Leitfaden als Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen zu beachten haben. Der Leitfaden konkretisiert die DIN-Normen, indem er z.B. präzisiert, wie „Aufmerksamkeitsfelder“ oder „Kontraste“ farblich und bezogen auf das Material zu gestalten sind. Eine einheitliche Gestaltungssystematik für den Stadtteil - und noch besser für die gesamte Kommune - ist für die Alltagstauglichkeit wichtig.

Fallbeispiel: Leitfaden „Barrierefreier Stadtteil – Neu Zippendorf/ Schwerin“

Im Rahmen des Stadtumbaus wurde 2004 unterstützt durch das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ eine Arbeitsgruppe gegründet, die einen Planungsleitfaden mit konkreten Vorgaben für den Umbau des Plattenbaustadtteiles Neu Zippendorf erarbeitete. Zu den Mitgliedern gehören Vertreter der Stadtverwaltung, verschiedene Behindertengruppen und Planer. Die AG „Barrierefreies Neu Zippendorf“ prüft und begleitet seitdem kontinuierlich wichtige Neubau- oder Umbauvorhaben. Der Leitfaden konkretisiert die DIN-Vorgaben, indem er z.B. präzisiert, wie „Aufmerksamkeitsfelder“ oder „Kontraste“ farblich und bezogen auf das Material zu gestalten sind. Der Leitfaden hat sich als selbstverständliche Planungsgrundlage für Bauherren, Architekten und Bauausführende bewährt.

Fallbeispiel: Freiraumentwicklung mit und für ältere Menschen

Die Freie und Hansestadt Hamburg entwickelte basierend auf einer detaillierten Datenanalyse und mit Beteiligung verschiedenster Verbände, Vereine und Institutionen einen Handlungsrahmen, um älteren Menschen den Zugang zu und die Nutzung von Freiflächen zu erleichtern. Über DIN-Vorschriften hinausgehend wurde geprüft, welche Anforderungen ältere Menschen an Freiräume stellen. Wichtig waren z.B. die Themen Sicherheit, Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Freiräume: Wie sind die Wege beschaffen? Sind sie ausreichend beleuchtet? Gibt es Sitzmöglichkeiten? Gibt es Toiletten? Der Ansatz nimmt ein Quartier als Ganzes in den Blick.

Hemmnisse gibt es in der Zusammenarbeit mit „Privaten“ wie Wohnungseigentümern oder Dienstleistungsbetrieben. Investitionen in eine barrierefreie Zugänglichkeit verursachen mitunter zusätzliche Kosten insbesondere bei Umbaumaßnahmen im Bestand. Weitere Probleme gibt es in der ganzen Kette der Bauausführung. Hier fehlt oft die Kenntnis bei Planern, Bauherren, Bauleitern und Bauunternehmern, so dass Detailfragen (Material, Farbwahl, etc.) mitunter in der Ausführung vergessen werden. Die Korrektur kostet zusätzlich. Kommunikation ist hier sehr wichtig, aber auch aufwändig.

Fallbeispiel: Zielnetzplanung Stralsund / Plakette Barrierefrei

Die Hansestadt Stralsund arbeitet an der barrierefreien Zugänglichkeit der UNESCO-Welterbe geschützten mittelalterlichen Altstadt. Ein Gutachten erfasste zunächst detailliert die Barrieren in der Altstadt sowie in insgesamt 38 wichtigen öffentlichen und kommerziellen Einrichtungen. Gemeinsam mit der Behindertenbeauftragten und verschiedenen Betroffenenverbänden wurde ein sog. „Zielnetz“ abgestimmt, welches die wichtigsten Einrichtungen der Stadt barrierefrei miteinander vernetzen soll. In einem abschließenden Maßnahmenkatalog wurden 152 Einzelmaßnahmen erfasst. Dieser Katalog dient als Leitfaden für Bau- und Umbaumaßnahmen im Sanierungsgebiet Altstadt.

Angesichts der Komplexität der Aufgabe und der Vielfalt der handelnden Akteure in einem Wohnquartier könnte durch die freiwillige Zertifizierung oder ein Qualitätssiegel im Sinne von „Stadtquartier ohne Barrieren“, „barrierearmes Wohnumfeld“ ein positiver Anreiz gesetzt werden, Qualitäten lokal zu definieren und zu schaffen. Wichtige Qualitätsmerkmale wären z.B.: barrierefreier Zugang zum ÖPNV, Kommunikations- und Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, barrierefreie Straßen- und Wegegestaltung, Angebote an barrierearmen Wohnungen, Nahversorgungsmöglichkeiten,... Wichtig wäre bei einem solchen Verfahren, die lokalen Besonderheiten berücksichtigen zu können. Viel spricht dafür, eher eine Art Wettbewerb um besonders gute Konzepte und Lösungen zu initiieren, um zu vermeiden, dass letztlich nur ein neuer Anforderungskatalog zu den vorhandenen hinzukommt.

gen zu initiieren, um zu vermeiden, dass letztlich nur ein neuer Anforderungskatalog zu den vorhandenen hinzukommt.

5.3 Abbau von Barrieren im Alltag organisieren

Huckepacklösungen

Barrierefreiheit kann als Ziel, aber nicht als abgeschlossener, erreichbarer Zustand beschrieben werden. Barrieren abzubauen und zu überwinden muss als alltägliche Planungs- und Umsetzungsaufgabe verstanden werden.



Abb. 18: Barriereabbau im Alltagsgeschäft (Eigene Darstellung)

Der Abbau von Barrieren ist daher als Querschnittsaufgabe in reguläre Planungen zu implementieren und quasi „huckepack“ zu befördern. Voraussetzung dafür ist, dass Vor-Ort-Bedürfnisse im Zuge von Beteiligungsprozessen einbezogen wurden und gemeinsam verabredete ortsspezifische Kriterien und Zieldefinitionen zur Verfügung stehen.

Die meisten Stadtquartiere sind gebaut, Barrieren können nur nach und nach umgebaut werden. Angesichts leerer öffentlicher Kassen ist dies ein Prozess, der sich nur nach dem Lebenszyklus und Modernisierungsbedarf von Gebäuden und baulichen Anlagen richten kann. Dies wiederum bedeutet, eine mittelfristige Perspektive einzuplanen und das Thema der „Barrierefreiheit“ immer wieder neu zu justieren und auf die Tagesordnung zu holen (vermitteln, beteiligen, umsetzen).

Die Kommune ist der Schlüsselakteur für den Abbau von Barrieren in der Stadt. Zum einen setzt sie im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung Maßstäbe und verbindliche Vorgaben. Als Genehmigungsbehörde beeinflusst sie konkrete Bauvorhaben. Sie setzt Förderprogramme um und definiert Qualitätsstandards bei der Vergabe von Fördermitteln. Darüber hinaus hat sie eine Vorbildfunktion. Beim Neubau öffentlicher Gebäude und Anlagen füllt sie die Vorbildfunktion beim Abbau von Barrieren schon weitgehend aus und zeigt damit anderen Akteuren in der Stadt mögliche Umsetzungswege auf.

Aufgrund der Komplexität beim Abbau von Barrieren sind innerhalb einer Kommune verschiedene Fachressorts wie z.B. Stadtentwicklung, Bauleitplanung, Hochbau, Tiefbau,

Wohnen, Verkehr und Freiraum beteiligt. Eine effektive Zusammenarbeit und projektbezogene Abstimmung zwischen den jeweiligen Ressorts ist in Klein- und Mittelstädten aufgrund der überschaubaren Strukturen weniger ein Problem als in Großstädten mit einer sehr arbeitsteiligen Verwaltung. In den Kommunen der Modellvorhaben hat es sich bewährt, projektbezogenen Verantwortlichkeit in sog. „Ämterlotsen“ zu organisieren, die den Auftrag erhalten, die jeweiligen Fachbeiträge einzelner Ressorts zu koordinieren bzw. zu steuern. Dauerhaft können Stabsstellen in der Verwaltungsspitze oder auch regelmäßige Arbeitsgruppen diese Aufgaben wahrnehmen. In allen Fällen ist die politische Selbstbindung zur Umsetzung der Barrierefreiheit z.B. in einem politischen Grundsatzbeschluss oder einem Auftrag der Verwaltungsspitze Voraussetzung.

Darüber hinaus übernimmt die Kommune eine wichtige Funktion als Vermittlerin und Koordinatorin, die andere Akteure mit Einfluss auf die Entwicklung der Quartiere und des öffentlichen Raums motivieren und gewissermaßen einspannen muss. Einige Kommunen bieten mittlerweile Bauberatungen an, die beim Abbau von Barrieren helfen. Dies könnte mit Blick auf die Bandbreite des Themas deutlich ausgebaut werden.

Dr. Volker Kreuzer, Dortmund

„Barrierefreiheit heißt Qualität und Komfort! Nicht alles kann über Normen und Richtlinien vorgegeben werden. Wenn Standards für ‚Alltagsaufgaben‘ im Baubereich festgelegt werden (z.B. Kreuzungen), wird Aufwand gespart, Einheitlichkeit geschaffen und Verinnerlichung unterstützt. Der Prozess des Abbaus von Barrieren ist eine Gratwanderung zwischen Normen und gestalterischer Freiheit! Voraussetzung sind Qualitätsstandards für die Berücksichtigung der Belange in Plänen und großen Projekten in der Form von Prüfungen (z.B. Nahmobilität, Aufenthaltsqualität), inhaltliche Aspekte, Beteiligung usw. Es sollte aber keine ‚Barrierefreiheitsprüfung‘ für Pläne und Projekte geben.

Wichtiger ist der ‚Stachel im eigenen Fleische‘, ein Kümmerer innerhalb der Stadtverwaltung mit Qualifikation und Rückendeckung (z.B. Bereich Verkehr/Tiefbau + Bereich Stadtplanung/Stadtgestaltung). Hilfreich ist außerdem, bei Plänen und Projekten einen ‚Gegencheck‘ in einem verantwortlichen Gremium einzubauen (z.B. Behindertenbeirat). Das Thema des Abbaus von Barrieren muss in der Ausbildung der handelnden Personen berücksichtigt werden, beginnend mit der Hochschule.

Stadtplanung funktioniert in vielen Fällen über Programme der Städtebauförderung und Modellprojekte. Hier sind Qualitätsstandards einzubinden und einzufordern, die dann in die Fläche realisiert werden können.“

Insbesondere in größeren Städten ist die ressortübergreifende Abstimmung des Vorgehens für den Barriereabbau aber ein Problem. Es gibt eine Vielzahl an politischen Beschlüssen mit abstrakten Zielsetzungen (Nachhaltige Stadt, Klimabewusste Stadt,...), die zwar wichtig und notwendig sind, aber oft nicht handlungsbezogen auf die Arbeitsebene übertragen werden. Manche Erfolge hängen von der zufälligen Verantwortung eines engagierten und interessierten „Einzeltäters“ ab. Neben handlungsbezogenen Instrumenten wie Quartierskonzepte, Richtlinien und Standards müssen ämterübergreifende Kommunikations- und Arbeitsstrukturen aufgebaut werden. Kümmerer sollten eingesetzt werden, die ressortübergreifend Ziele und ihre Umsetzung vermitteln können. Über Beiräte kann die Nutzerperspektive auf gesamtstädtischer Ebene in Planungs- und Entscheidungsprozesse einbezogen werden.

Kooperationen organisieren

Die Entwicklung barrierefreier Stadtquartiere ist eine Aufgabe verschiedener kommunaler Ressorts und vieler anderer externer Akteure (Wohnungsgesellschaften, Wohlfahrtsverbände, Planungsbüros, Bauherren und Investoren, Bauhandwerker). Im weiteren Umsetzungsprozess sind Bauherren, Planer, Architekten, und Fachfirmen sowie darüber hinaus wiederum die Nutzer vor Ort einzubinden. Die Erfahrung in der Praxis zeigt, dass „Schnittstellen“ zwischen unterschiedlichen Eigentümern oder Zuständigkeiten Schwachstellen darstellen und gerade in der Kette der Bauausführung viele Aspekte der Barriere-reduzierung buchstäblich verloren gehen.

- Kooperationen, die den kontinuierlichen Abbau von Barrieren befördern sollen, müssen langfristig aufgebaut und gepflegt werden. Dies erfordert einen gewissen Aufwand so- wie personelle und finanzielle Ressourcen.
- Es bedarf der gegenseitigen Information und Anerkennung der jeweiligen Rahmenbe- dingungen und Gestaltungsspielräume in der Kooperation. Diese sind naturgemäß be- grenzt, können aber in der Regel auch ausgeweitet werden. Gegenseitige Anerken- nung erhöht die Motivation, sich bei Bedarf über gewohnte Verfahren und Standards hinauszubewegen.
- In erfolgreichen kooperativen Prozessen verändern sich Rollen, Verantwortlichkeiten und Kompetenzen, die Akteure erweitern ihr Aufgabenspektrum bzw. geben Aufgaben an andere Stellen ab. Dies erfordert sowohl innerhalb einer Organisation, wie z.B. der Verwaltung für die ämterübergreifende Kooperation, als auch zwischen Organisationen entsprechende Legitimation und Bereitschaft.
- Kooperationsstrukturen dürfen, wenn sie langfristig tragfähig sein sollen, nicht zu stark personalisiert sein, damit sie auch unabhängig von bestimmten Personen funkti- onieren.

Fallbeispiel: Nette Toilette, Aalen u.a.

Lokale Gastronomen oder Kaufhäuser erhalten ab einer achtstündigen täglichen Öffnungszeit einen monatlichen Zuschuss für die Reinigung sowie Zuschüsse für den Umbau zu barrierefreien (behinder- tengerechten) Toiletten bzw. Ausstattung mit einem Wickeltisch. Im Gegenzug ver- pflichten sie sich, den Benutzern während der Öffnungszeiten kostenlosen Zugang zu den Einrichtungen zu gewähren. Die beteiligten Gastronomiebetriebe sind mit einem lizenzierten Logo im Eingangsbe- reich sichtbar gekennzeichnet. So wird eine quantitative und qualitative Verbes- serung des Angebots an öffentlichen Toi- letten im innerstädtischen Bereich er- reicht.

Auf Grundlage von Kooperationen zwi- schen öffentlicher und privater Hand kön- nen neue Wege beschritten werden, öf- fentlichen und halböffentlichen Raum be- darfsgerecht im Sinne der Nutzer zu ge- stalten und auszustatten und damit Barrie- ren abzubauen. Die Betreiber in Ge- schäftsbereichen oder Wohnungsunter- nehmen in Wohnquartieren sind besonders wichtige Kooperationspartner für die Kommune. Sie können dort unterstützen, wo die gesamtstädtische Planung der Stadt eine ortsbezogenen Lösung verhin- dert.

Nicht immer passt bspw. eine lokale Lö- sung, z.B. für die Ausstattung öffentlicher Flächen zur gesamtstädtischen Beschaffungs- logistik, die Belange der Abteilung Unterhaltung im Falle der Instandsetzung berücksich- tigen muss. Zum einen sollten in der innerbehördlichen Abstimmung Standardlösungen bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Beispiel ist das Bankmodell „Luise“, das neuer- dings an vielen Stellen im öffentlichen Raum in Hamburg zu finden ist. Es wurde auf

Grundlage eines Standardmodells eines Herstellers so angepasst, dass ältere Menschen bequemer sitzen können.

Wenn aber dann noch individuellere Lösungen gefragt sind, kann möglicherweise der private Kooperationspartner einspringen. Im Park Kaltenbergen in Hamburg stellte die beteiligte Wohnungsbaugenossenschaft individuell mit Senioren ausgesuchte Bänke mit unterschiedlicher Sitzhöhe und –tiefe zusätzlich auf. Diese befinden sich im – nicht abgegrenzten – privaten Teil des Parks, so dass eine in Hamburg einmalige Vielfalt der Sitzgelegenheiten im Park realisiert werden konnte.

Standards durch Regelungen und DIN-Normen für Routineaufgaben nutzen

Normen und Gesetze unterliegen einem Vollständigkeitsanspruch, der in der Realität beim Abbau von Barrieren insbesondere im öffentlichen Raum nicht eins zu eins zu realisieren ist. Die Balance zu finden zwischen der Sicherung von Grundrechten von Behinderten bzw. mobilitätseingeschränkten Menschen und damit den Maximalanforderungen an Barrierefreiheit und dem technisch, baulich und finanziell Machbarem, ist nicht immer einfach. Die Einhaltung von Mindestanforderungen der Barrierefreiheit verursacht gerade im Baubestand erhebliche Kosten. Investitionen in den Abbau von Barrieren fallen in der Folge häufig aus. Dies ist insbesondere bei Umbauten und Modernisierungen der Fall. Fragen der Finanzierbarkeit, eine fehlende Ästhetik oder die Reduktion des Themas „Barrierefreiheit“ allein auf die Einhaltung von DIN-Normen sind deshalb immer wieder umstrittene Themen.

Fallbeispiel: Neue Mitte Ulm

In der Ulmer City wurde auf Grundlage eines Beteiligungsprozesses die „Neue Straße“ in einen Verkehrsraum in Anlehnung an das Shared Space-Prinzip umgestaltet. Neben einer Bebauung in der Mitte des Straßenraums wurde der motorisierte Individualverkehr auf zwei an das Niveau der Fußwegeflächen angepasste Fahrspuren reduziert, so dass Fußgängerquerungen im gesamten Bereich möglich und erkennbar gewollt sind. Die Lösung ist nicht Shared Space in Reinform, sondern eine undogmatische und ortsangepasste gute Lösung.

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist noch mehr als bei Wohnungen und öffentlichen Gebäuden ein immer wieder herzustellender Abwägungsprozess, für den es selten Standardlösungen gibt. Der Abbau von Barrieren muss daher über die Anwendung von existierenden Normen und Vorschriften hinausgehend in Form eines kontinuierlichen Abstimmungsprozesses organisiert werden, der die unterschiedlichen Perspektiven und Bedürfnisse einbezieht. Barrierefreiheit ist besonders in bereits gebauten Stadtstrukturen nicht abschließend und allgemeingültig beschreibbar.

Die aktuelle Debatte um die Einführung von Shared Space-Zonen im Straßenraum zeigt das Spannungsfeld zwischen Regelungsbedarf einerseits und Grenzen der einheitlichen Gestaltung andererseits auf. Im „Shared Space“ wird die herkömmliche Trennung verschiedener verkehrlicher Funktionen im Straßenraum (Autoverkehr, Radfahrer und Fußgänger) aufgehoben bzw. deutlich reduziert. Es entsteht ein in weiten Teilen gemeinsam genutzter Verkehrsraum, in dem Verkehrsschilder und Ampeln und andere trennende Barrieren nicht oder kaum nötig sind. Voraussetzung ist eine geeignete und für den jeweiligen Ort passende städtebauliche Gestaltung des Straßenraums, der die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer fördert und fordert (Prinzip der „selbsterklärenden Straße“). Hier sind Verkehrs- und Stadtplaner gleichermaßen gefordert. Eine gute

Lösung ist nur ortsbezogen zu realisieren. In der Praxis gibt es zwischenzeitlich auch oder gerade ohne straßenverkehrsrechtliche Regelung des Shared Space viele verschiedene Lösungen.

Dennoch sind die DIN-Normen und ihre Weiterentwicklungen in Richtlinien und Leitfäden der Länder und Kommunen wichtig, um Mindestanforderungen zu definieren, eine Qualitätssicherung zu gewährleisten und auch bauliche Routineaufgaben effektiv zu erledigen. Im öffentlichen Raum schaffen Normen Planungssicherheit, sie sparen Zeit und Ressourcen bei der Umsetzung von Alltagsaufgaben. Nachbesserungen sind in der Regel erheblich teurer. Verbindliche Standards sind darüber hinaus wichtige Voraussetzung für die Fördermittelvergabe z.B. im Rahmen der Städtebauförderung und für den Umbau in einem längeren Planungs- und Bauprozess. Denn Kriterien der Barrierefreiheit, das zeigen die Erfahrungen in der Planungspraxis, gehen häufig im Laufe des Planungs- und Bauprozesses verloren. Verbindliche Standards unterstützen deshalb den Kommunikationsprozess zwischen Planern, Bauherren und Bauausführenden.

Anforderungsprofile für öffentliche Räume existieren mit der DIN 18024-1 und der DIN 18024-2) für Straßen, Plätze, Wege, Grünanlagen und öffentliche Gebäude. Die DIN 18024-2 für öffentliche Gebäude geht in die nun aktuell gültige DIN 18040-1 auf. Für den öffentlichen Raum ist eine eigene Norm DIN 18070 „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen. Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“, geplant. Mit der Arbeit wurde im Juni 2010 begonnen. Hier bleibt die DIN 18024-1 bis auf weiteres erhalten (s. Abb. 19).

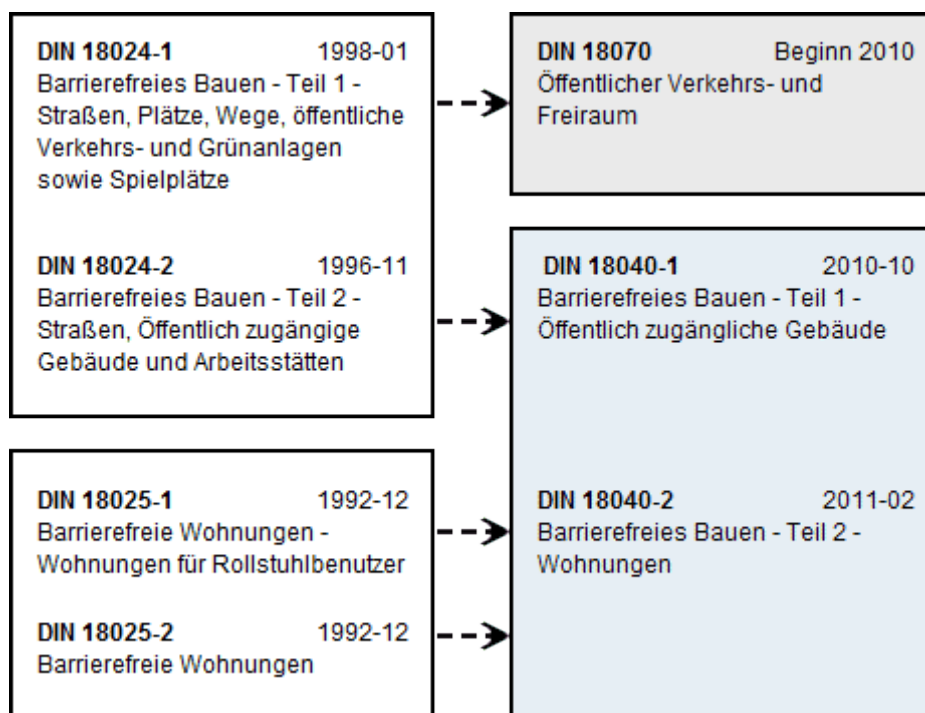


Abb. 19: Überblick über Gültigkeit aktueller DIN-Normen (Quelle: <http://nullbarriere.de>, Zugriff am 5.8.2011)

Landesbauordnungen anpassen

DIN-Normen zum Neubau und Umbau öffentlicher Gebäude oder von Wegen und Plätzen (DIN 18024-1, DIN 18024-2/ künftig: 18040) sind grundsätzlich nicht verbindlich, können aber über das Bauordnungsrecht einen rechtlich verbindlichen Charakter erhalten. Dies ist in den Landesbauordnungen der jeweiligen Länder unterschiedlich geregelt (s. Tab. 2).

Grundsätzlich können die Bundesländer hinsichtlich der Anwendung der DIN-Norm 18024-1 und -2 in zwei Kategorien eingeteilt werden: Etwa die Hälfte der Länder richtet sich nach der Musterliste der Technischen Baubestimmungen (MLTB), die zum einen die barrierefreie Entwicklung von Straßen, Plätzen, Wegen, öffentlichen Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätzen (18024-1) und zum anderen die barrierefreie Entwicklung öffentlich zugängiger Gebäude und Arbeitsstätten (18024-2) festlegt. Der zweite Großteil der Länder regelt zwar technische Bestimmungen für öffentlich zugängige Gebäude und Arbeitsstätten (18024-2), geht jedoch nicht auf Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ein. Hier ist demnach noch ein bedeutendes Potenzial vorhanden, um technische Regelungen für öffentliche Plätze, Wege, Grünanlagen etc. im Sinne einer barrierefreien Stadtstruktur verbindlich festzulegen. Es wäre empfehlenswert, die bereits vorhandenen Regelungen der Musterlisten der technischen Baubestimmungen (TB) in sämtlichen Bundesländern umzusetzen, um die Realisierung von Barrierefreiheit in allen Ländern auf das Niveau der MLTB anzuheben und gleichzeitig eine einheitliche Regelungsstruktur zu gewährleisten.

Hessen, Schleswig-Holstein und Bayern haben eine Sonderstellung hinsichtlich ihrer technischen Regelungen zur Umsetzung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und in öffentlichen Gebäuden: Hessen und Schleswig-Holstein nehmen eine Vorreiterstellung bezüglich öffentlicher Barrierefreiheit ein und führt die Vorschriften DIN 18024-1 und -2 in den Technischen Baubestimmungen ohne Einschränkungen auf. In Bayern findet die DIN-Norm 18024-2 in der TB keine Anwendung und ist nur zum Teil in der Bauordnung geregelt. Zudem ist die DIN-Norm 18024-1 weder in der TB noch in der Bauordnung enthalten.

Insgesamt zeigt der Vergleich der Bundesländer, dass die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (DIN 18024-1) bisher nur unzureichend in die Landesbestimmungen integriert ist. Nicht nur private und öffentliche Gebäude müssen für behinderte oder eingeschränkte Personen zugänglich sein, auch der öffentliche Raum muss so gestaltet sein, dass er barrierefrei nutzbar ist. Daher wäre es empfehlenswert, die DIN-Norm 18024-1 in die Technischen Baubestimmungen aller Länder zu integrieren und damit gleichzeitig die Landesbestimmungen zu vereinheitlichen.

	DIN 18024 in den TB ohne Einschränk-ung enthalten		DIN 18024 in den TB mit Einschränk-ungen enthal-ten		DIN 18024 in den TB mit Einschränk-ungen gemäß MLTB enthalten		DIN 18024 in den TB nicht enthalten, aber z.T. in der Bauordnung geregelt		DIN 18024 in den TB nicht enthalten und nicht in der Bauord-nung geregelt	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Baden-Württemberg				x					x	
Bayern								x	x	
Berlin			x			x				
Brandenburg					x	x				
Bremen					x	x				
Hamburg				x					x	
Hessen	x	x								
Mecklenburg-Vorpommern						x			x	
Niedersachsen				x					x	
Nordrhein-Westfalen					x	x				
Rheinland-Pfalz				x					x	
Saarland					x	x				
Sachsen					x	x				
Sachsen-Anhalt					x	x				
Schleswig-Holstein	x	x								
Thüringen					x	x				

Tab. 2: Berücksichtigung der DIN 18024-1/2 in den Technischen Baubestimmungen der Länder (LTB) (*Quelle: eigene Darstellung*)

Neben den in den DIN-Normen angesprochen technischen und baulichen Lösungen ist zu beachten, dass funktionierende soziale Beziehungen im Wohnquartier mitunter suboptimale bauliche Lösungen abfedern können, eventuell sogar wichtiger sind als gebaute Standards. Alterung und körperliche Einschränkungen erfordern zukünftig von allen Anwohnern Rücksicht, Nachsicht und Vorsicht.

Finanzierung / Kosten des Barriereabbaus

Fragen der Finanzierung von Barrierefreiheit sind angesichts leerer öffentlicher Kassen und dem wiederholten Vorwurf, mit dem Abbau von Barrieren erhebliche zusätzliche Kosten zu verursachen, ein wichtiges Thema. Gleichwohl ergeben sich bei der Umsetzung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ganz spezifische Herausforderungen.

Heterogene Zuständigkeiten

Ob nun bei der Herstellung barrierefreier Straßen, Wege, Plätze und Grünanlagen, der barrierefreien Zugänglichkeit von öffentlichen Gebäuden oder wichtigen Versorgungseinrichtungen (Einzelhandel, Post, Banken, Dienstleistungen) und Gemeinbedarfseinrichtungen – die Zuständigkeiten sind jeweils sehr heterogen. Angesprochen sind verschiedene private Eigentümer, soziale Träger, Vereine, Wohnungsgesellschaften, aber auch Kommunen, Bund und Länder und gerade bei Gemeinbedarfseinrichtungen verschiedene Kooperationen. Die Finanzierung vieler sozialer Infrastruktureinrichtungen gelingt immer häufiger nur in Kooperation verschiedener privater und öffentlicher Akteure. Dies ist für die Vermittlung von Förderinstrumenten oder Finanzierungsmöglichkeiten von Bedeutung, da die Zielgruppen jeweils anders anzusprechen sind und erreicht werden. Investitionsförderungen wie z.B. der KfW Bankengruppe müssen aber auch auf diesen sich wandelnden Mix eingehen und dürfen nicht allein auf den „klassischen“ Verantwortlichkeiten aufbauen.

Refinanzierung

Anders als bei barrierefreien Wohnungen refinanzieren sich Investitionen in die Infrastruktur nicht oder nur indirekt. Nur selten lassen sich kostendeckende Mieten oder Nutzungsgebühren erheben. Es gibt deshalb auch keinen Markt, der die Nachfrage nach barrierefreien Angeboten – anders als bspw. beim Mietwohnungsmarkt – regelt. Letztlich rentiert sich der Abbau von Barrieren eher im gesamtgesellschaftlichen Rahmen. Dieser Nachweis ist jedoch schwer zu erbringen. Ein Beispiel liefert ein aktuelles Forschungsergebnis von Borgloh und Westerheide (2010), das die besondere Bedeutung des Wohnquartiers für eine Entlastung bei den Pflegekosten nachweist. So waren in alternativen, nachbarschaftlichen Wohnformen die Pflegekosten um 30% niedriger als in vergleichbaren Wohngebieten. Hierzu wurden in vier Städten 700 Bewohner in Wohnprojekten befragt, die besonderen Wert auf nachbarschaftliches Engagement und Zusammenhalt legten. Darüber hinaus waren Besonderheiten der Wohnumgebung (barrierefreie Standards, Gemeinschaftsräume, Treffpunkte im Außenraum) wichtige Faktoren. Die Autoren erklären die niedrigeren Kosten mit der nachbarschaftlichen Unterstützung, aber auch mit der barrierefreien Architektur und Infrastrukturangeboten.

Fallbeispiel: Sitzrouten, Frankfurt

Das Konzept der Sitzrouten sieht eine Ausstattung mit verschiedenen Sitzgelegenheiten vor, die durch kurze Abstände zueinander charakterisiert sind und somit Alltagswege oder längere Spazierwege zu Fuß erleichtern sollen und ein breites Spektrum von Personen ansprechen. Für das Teilprojekt Sitzmöglichkeiten in Geschäftsstraßen wird gegenwärtig ein öffentlich-privates Finanzierungsmodell entwickelt. Wichtige Eckpunkte sind ein gemeinsamer Grundkonsens zwischen den Beteiligten, die Mitwirkungsmöglichkeiten der Bürger und Interessengruppen sowie ein gemeinsam verabredetes Finanzierungsmodell.

Investive und nicht-investive Kosten

Kommunen sind zwar im Einzelfall noch in der Lage, die Herstellungskosten einer barrierefreien Grünanlage oder einer Gemeinschaftseinrichtung über verschiedene Städtebauförderprogramme zu finanzieren, die anschließenden Pflege- und Unterhaltungskosten sind im laufenden Haushalt immer schwieriger sicherzustellen. Notwendige Investitionen unterbleiben deshalb mitunter, weil zusätzliche Erwartungen der Anwohner und Folgekosten vermieden werden sollen. Bürgerschaftliche Initiativen wie Bürgerfonds (Leipzig-Grünau), privat-öffentliche Kooperationen (Kommune - Vereine, Kommune - Einzelhandel) oder Grünpatenschaften sind beispielhafte Lösungen, die sich zunehmend bewähren.

Räumliche Schwerpunkte

Angesichts der Tatsache, dass die „Stadt voller Barrieren“ steckt, stellt sich nicht nur aus finanziellen Gründen die Frage der sinnvollen Prioritätensetzung. Der Umbau und die Anpassung der innerstädtischen Quartiere sollte Vorrang haben, da hier mit einer relativ hohen Bevölkerungsdichte, einem guten Versorgungsgrad, sozialer Mischung und kurzen Wegen gute Voraussetzungen für ein möglichst barrierearmes Alltagsleben vorhanden sind. In diesen Quartieren können häufig die Programme der Städtebauförderung genutzt werden (s. Tab. „Förderinstrumente zum Abbau von Barrieren“). Viele kleinere Städte konzentrieren die Umbauaktivitäten auf die (historische) Innenstadt, da hier viele wichtige Ziele (öffentliche Einrichtungen, Einzelhandel, Arbeitsplätze) verortet sind und touristische Interessen gestärkt werden.

Besonders groß ist darüber hinaus der Handlungsbedarf in Wohngebieten, die homogen altern. Dies sind bspw. in den neuen Bundesländern die industriell erstellten Großwohnsiedlungen, in den alten Bundesländern sind dies zudem Zeilenbausiedlungen der 1950er bis 1960er Jahre sowie Einfamilienhausgebiete (z.B. der 1960er und 1970er Jahre) mit geringer Dichte in randstädtischen oder suburbanen Lagen. In letztgenannten Siedlungsgebieten, die aufgrund der geringen Dichte nicht alle Einrichtungen in fußläufiger Entfernung anbieten können, spielen das ÖPNV-Angebot und der schwellenlose Zugang eine wichtige Rolle. Eine aktuelle repräsentative Befragung von 1.000 Seniorenhaushalten (TNS Emnid 2009) im Auftrag des KDA hat Defizite aus der Sicht mobilitätseingeschränkter Senioren insbesondere bei der Erreichbarkeit des ÖPNV ermittelt (Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung 2009). Da dies eher Wohnungseigentümer als Mieter äußerten, liegt der Schluss nahe, dass insbesondere Einfamilienhausgebiete Nachbesserungsbedarf haben. Im Sinne der Verhältnismäßigkeit ist jedoch zu prüfen, welche Maßnahmen tragfähig sind: Die Erschließung von Einfamilienhausgebieten mit bspw. flexiblen Bedienungsformen des ÖPNV oder die Erhöhung der Umzugsbereitschaft betroffener Personengruppen sowie die Nachbesserung innerstädtischer Quartiere.

Die Identifizierung und Ausweisung von Gebieten mit besonderem Handlungsbedarf (barrierefreier Umbau des Wohnumfeldes und Infrastrukturbestand) hilft, öffentliche und private Investitionen zu lenken. Um Fehlinvestitionen zu vermeiden, sind unabhängig davon systematische Bedarfsplanungen, lokale Mindeststandards der Barrierefreiheit, aber auch ehrenamtliches Engagement wichtige Bausteine und Voraussetzung für Investitionen in die Anpassung von Infrastruktur.

Ein wichtiger Anreiz zur Umsetzung barrierefreier Stadtquartiere sind finanzielle Förderungen für notwendige Investitionen. Städtebaufördermittel können bei Vorliegen der

Voraussetzungen (quartierbezogene städtebauliche Missstände) in Anspruch genommen werden. Auch über andere städtebauliche Programme (Stadtumbau Ost/West, Bundes-Länder-Programm „Soziale Stadt“, „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“) lassen sich sowohl bauliche als auch prozessbezogene Maßnahmen fördern. Der Überblick über die zu nutzenden Fördermittel in verschiedenen Programmen der EU, des Bundes und der Länder sowie ihrer jeweiligen Fördertatbestände (investiv, prozessbezogen) und Förderkulis- sen fällt mittlerweile vielen Akteuren schwer. Das Argument, der Abbau von Barrieren ist zu teuer, verursacht zusätzliche Kosten und erschwert den Planungsprozess, ist deshalb nicht ganz von der Hand zu weisen. Hilfreich wäre eine praktische, interaktive Orientie- rungshilfe, die aufzeigt, welche Barrieren mit welchen Instrumenten und Verfahren sowie den entsprechenden Förderprogrammen abzubauen sind. Beispielhaft genannt sei die Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans (<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/>).

Gleichwohl sollten die Fördermittelgeber die Förderung investiver Maßnahmen an be- stimmte Voraussetzungen knüpfen. Um Insellösungen zu vermeiden, sind systematische Defizitanalysen der Lebensbedingungen im Wohnumfeld im Rahmen integrierter Stadt- entwicklungskonzepte zu erarbeiten.

5.4 Information und Kommunikation

Thomas Schulze, Superurban Public Relations

„Bei den Themen Barrierefreiheit oder ‚Design für alle‘ stehen die Beteiligten vor einem strategischen kommunikativen Dilemma. In der Formulierung der Absolutheit, die politisch natürlich gerecht, vor allem aber demokratisch notwendig ist, setzt sie den Hebel an der falschen Stelle an:

- weil nicht ‚alle‘ den gleichen Geschmack haben,
- weil es unterschiedliche Bedürfnisse, Wahrnehmungen und Interessen gibt,
- weil es keine Ressourcen dafür gibt, alle zu erreichen,
- weil suggeriert wird, es gebe eine Lösung, die für ‚alle‘ ist (erzeugt Widerstände!)
- weil die Zielgruppen ‚Behinderte und ältere Menschen‘ schon sehr heterogen sind.

Betrachtet man Beispiele der Kommunikation von barrierefreien Angeboten im weitesten Sinne, wird überwiegend zielgruppenorientiert gearbeitet: Die meisten Labels und Qualitätssiegel richten sich eben nicht an alle, sondern an differenzierte Gruppen z.B. mit unterschiedlichen Behinderungen. Wenn Stadtquartiere einen Planungsprozess beschreiten möchten, mit dem Ziel, einen Teil ihrer ‚Barrieren‘ abzubauen, verlangt dies nach einer ganzheitlichen Kommunikationsstrategie, die über die Botschaft, es sei gut für alle, hinaus reicht.“

Vermittlungsprobleme abbauen

Geht man davon aus, dass die Umsetzung von „Barrierefreiheit“ ein komplexer Aushandlungsprozess aller Beteiligten ist, dann liegt in der Beseitigung der Informationsdefizite ein zentraler Schlüssel zur Umsetzung von barrierefreien Stadtquartieren.

Die Erfahrungen auch der IFAS Modellvorhaben zeigen erhebliche Wissens- und Kenntnislücken hinsichtlich des Themas „Barrierefreiheit“. Es fehlt:

- Problembewusstsein zur Bedeutung barrierefreier Stadtquartiere für die selbständige Lebensgestaltung einer wachsenden Zahl älterer Menschen,
- insgesamt ein systematischer Überblick über Wirkungen und Wechselwirkungen baulicher sowie sozialer/ mentaler Barrieren,
- an Erfahrungen zu bewährten Strategien und Maßnahmen zum Abbau von Barrieren auf Quartiersebene,
- an überprüfbaren Qualitätsstandards zum Thema „altersgerechte, barrierefreie Stadtquartiere“,
- an Kenntnissen zu Kosten, Förderprogrammen, Förderkonditionen, Fördertatbeständen.

Die Informationsdefizite betreffen sowohl verschiedene Ressorts der kommunalen Verwaltung, kommunale Gremien, Wohnungsgesellschaften, Wohlfahrtsverbände, Planungsbüros, Bauherren und Investoren, Bauhandwerker... und nicht zuletzt die Bürgerin bzw. den Bürger als Nutzer von Wohnungen und Bewohner in Wohnquartieren auf dem Wohnungsmarkt.

Breites Verständnis für den Barriereabbau schaffen

Alle Menschen teilen das Ziel, selbständig ihren Alltag bewältigen und am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Dennoch fühlen sich viele Menschen beim Thema Barrierefreiheit nicht angesprochen. Der für einen systematischen Abbau von Barrieren nötige Schulterschluss vieler verschiedener Akteure kann nicht erreicht werden, wenn Barrierefreiheit als Thema von und für Minderheiten kommuniziert wird. Die „Stadt für Alle“ kann demgegenüber als Vision und Haltung der Kommune, der Stadtgestalter und Nutzer tragfähig sein.

Der Begriff der „Barrierefreiheit“ wird in der Regel auf der Subjektebene mit Personen assoziiert, die mit erheblichen körperlichen und gesundheitlichen Einschränkungen leben. Sie sind in der Wahrnehmung des „Normalbürgers oder der Normalbürgerin“ eher eine Minderheit. Auf der Objektebene wird „Barrierefreiheit“ mit Schwellenlosigkeit, Aufzügen, Rampen und breiten Türen verbunden. Beide Assoziationen stehen für den beruflich ambitionierten Entscheider in Politik, Verwaltung, Planungsbüros oder Baufirmen nicht im Mittelpunkt der Alltagserfahrung.

Fallbeispiel: Stadt Fair teilen

Unter dem Motto „Stadt Fair Teilen“ vermittelt die „Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen“ der Stadt Wien einen neuen Qualitätsanspruch an die Planung des öffentlichen Raums. Allen Menschen soll die Nutzung des öffentlichen Raumes ermöglicht werden. Auf sehr praktische, ansprechende und detailgenaue Weise wird mit Broschüren, Filmbeiträgen und Ausstellungen vermittelt, welche Personengruppen mit welchen Hindernissen im öffentlichen Raum zu kämpfen haben und welche beispielhaften Lösungen sich anbieten.

Erst langsam wächst mit den Debatten um den demografischen Wandel die Einsicht, dass fast alle Menschen mit einer längeren Lebensphase zu rechnen haben, in der diese körperlichen Einschränkungen zum normalen Alltag gehören. Eine Öffnung des Begriffes der „Barrierefreiheit“ im Sinne der Sicherung einer selbstständigen Lebensführung und Beweglichkeit für alle erhöht die Komplexität und erfordert eine Sensibilisierung dafür, was mit sozialen und mentalen Barrieren gemeint sein könnte. Dies ist eine große Informationsaufgabe.

Die im Rahmen des Gutachtens entwickelte Kommunikationsstrategie baut darauf auf, die breite Betroffenheit durch Barrieren im öffentlichen Raum mit einfachen Botschaften aus dem Munde ganz unterschiedlich Betroffener darzustellen. Die Umsetzung „barrierefreier Stadtquartiere“ soll positiv und motivierend kommuniziert werden. Ziel ist es, das breite Spektrum des Barrierethemas zu vermitteln und deutlich zu machen, dass mit dem Abbau von Barrieren ein Komfortgewinn und höhere Lebensqualität für viele unterschiedliche Bevölkerungsgruppen verbunden ist. Eingefahrene, gewohnte Denkmuster sollen möglichst aufgebrochen werden. Im Ergebnis soll eine Sensibilisierung für das Thema erzielt werden und im optimalen Fall Lust gemacht werden, sich bei der Umsetzung zu engagieren.

Die Kommunikation barrierefreier Stadtquartiere funktioniert dabei in erster Linie über „bad practice“. Das liegt in der Natur der Sache, da Barrieren als vermeidbare Hindernisse nichts Positives sind. Ein „aha“-Effekt stellt sich deshalb nur bei der plakativen Darstellung der Barriere ein, nicht bei der Darstellung barrierefreier Situationen. Ausgewählte in Kapitel 3 beschriebene Barrieren werden bildhaft dargestellt. Ergänzende O-Töne von Personen geben den abstrakten Problemen ein Gesicht und ermöglichen eine Identifikation. Gleichzeitig soll mit den Personen vermittelt werden, dass der Abbau von Barrieren ganz unterschiedlichen Altersgruppen nutzt und nicht nur auf alte Menschen und Behinderte reduziert ist. Ergänzend wurden Piktogramme erarbeitet, die die jeweilige Barrierart typisieren.

Nahezu jeder Betrachter kann sich in eine der Situationen hineinversetzen. So kommen Thema und Ziel beim Betrachter, der möglicherweise auch Entscheider ist, an. Die Reaktionen aus den Modellvorhaben, die zu Beginn des Gutachtens mit einer ersten Systematisierung von Barrieren konfrontiert wurden, unterstützen die Kommunikationsstrategie des Gutachtens. Sie bewerteten die Übersicht der Barrieretypen als sehr hilfreich. Demgegenüber vermittelt das positive Bild der „Stadt für Alle“ zu wenig Anhaltspunkte, wie und mit welchen Prioritäten im Bestand und in der gebauten Stadt Barrieren abgebaut werden können. Eine Kombination beider Strategien wäre zu empfehlen.

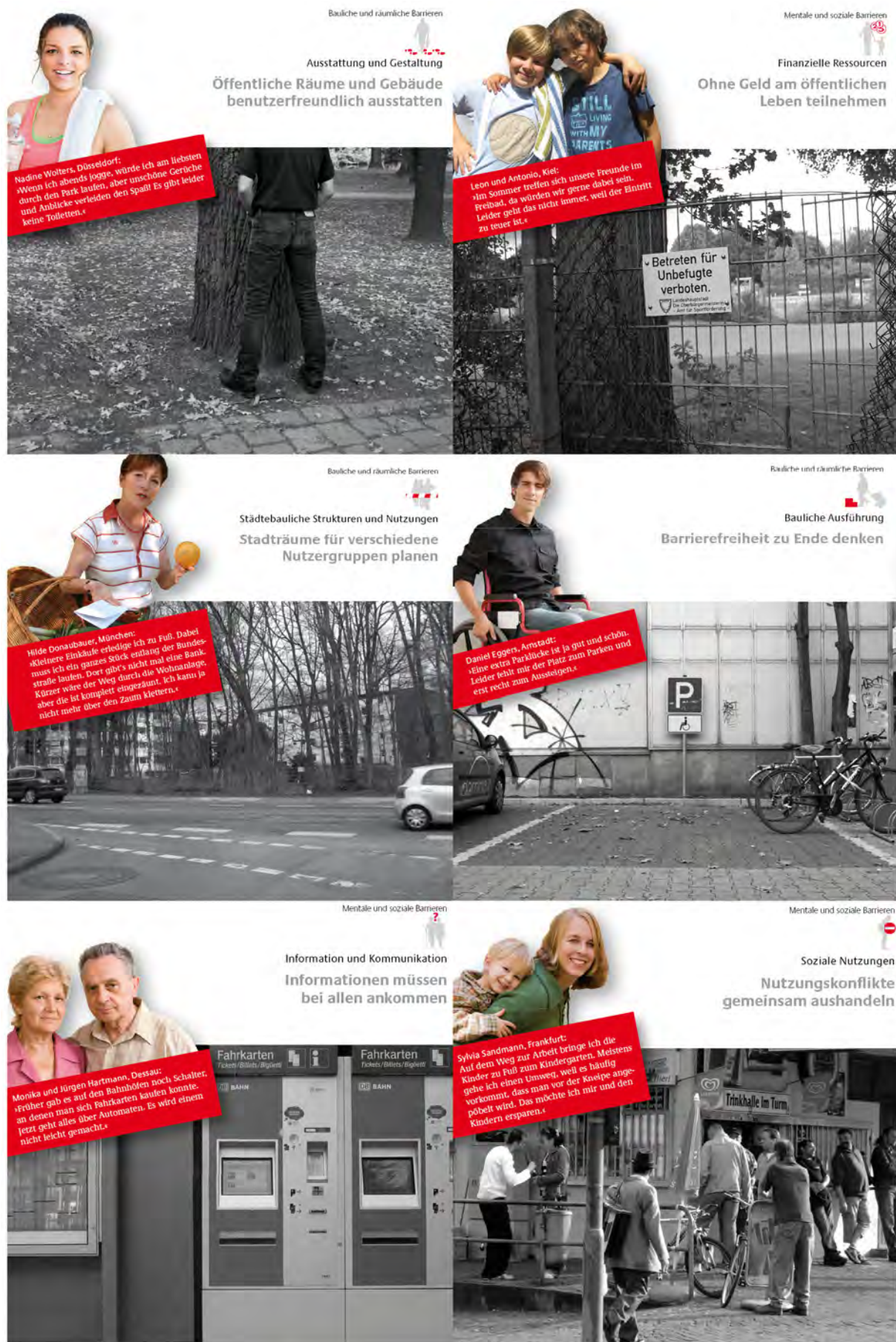


Abb. 20: Auszug aus dem Flyer „In Stadtquartieren Barrieren überwinden“ (Quelle: Flyer „In Stadtquartieren Barrieren überwinden“)

Motivation und Imageförderung durch gute Beispiele

Mit der wachsenden Nachfrage nach Ausstattungen für ältere Menschen wächst das Interesse potenzieller Anbieter. Das barrierefreie Produkt kann zum Marktschlager werden. Damit erhöhen sich die Chancen, dass die Bedürfnisse der Zielgruppen breiter und positiv kommuniziert werden.

Der Kommune fällt es offensichtlich schwerer, Imagevorteile der Beiträge für einen barrierefreien öffentlichen Raum herauszustellen, dabei wäre genau das der richtige Weg. Nach dem Motto „Tue Gutes und rede darüber“ sollten auch die Kommunen viel stärker imagefördernde Strategien einsetzen, um ihre Ziele zu erreichen. Information ist von großer Bedeutung, wenn „Gutes“ getan wurde und bspw. aufwändige Umbaumaßnahmen im Bestand erfolgten. Nicht selten haben jahrelang verwahrloste Parkanlagen oder unsanierte Stadtteile ein hartnäckig schlechtes Image. Eine „schlechte Adresse“ positiv zu verändern gelingt, wenn ansprechende Informationen zeigen, dass die gefassten Vorurteile nicht mehr zutreffen. Informationen an den Eingangsbereichen der Parkanlagen in Kiel oder Dessau bspw. erleichtern den Zugang und helfen neue, positivere Erfahrungen zu machen.

Informations- und Feedbacksysteme einrichten

Aus der Perspektive mobilitätseingeschränkter Menschen hängt die „Bewegungsfreiheit“ zu hohen Anteilen von aktuellen und transparenten Informationen ab. Findet man am Zielort eine schwellenlos zugängliche Haltestelle, eine barrierefreie Toilette, eine Sitzmöglichkeit? Informationssysteme im Internet wie z.B. die Datenbank KOMM-Münster sind gute Beispiele. Die Datenbank in Münster bietet mit einer übersichtlichen Zahl an Piktogrammen eine Grundlage für die Suche nach Einrichtungen mit einem individuellen Anforderungsprofil.

Die wachsende Zahl der Angebote ist positiv. Sie erfordert von Menschen, die sich in verschiedenen Städten aufhalten, aber auch ein gewisses Geschick bei der Orientierung, da die Datenbanken unterschiedlich aufgebaut sind.

Das Land Nordrhein-Westfalen ist aktuell dabei, eine eigene landesweite Datenbank aufzubauen. Die Projektträger in Münster können sich vorstellen, das eigene System im Sinne einer Vereinheitlichung und besseren Nutzbarkeit an die landesweite Datenbank anzupassen. Die Länder könnten den Abbau von Barrieren unterstützen, wenn sie auf diese Art im Sinne eines „Open Source“-Angebotes Kommunen die gleichen Informationssysteme anbieten.

Fallbeispiel: Online-Datenbank KOMM-Münster

Die Online-Datenbank gibt Informationen über die Zugänglichkeit von Gaststätten, Freizeiteinrichtungen, Arztpraxen, Behörden usw. in Münster. Wer die Datenbank nutzt, kann sich gezielt Einrichtungen anzeigen lassen, die den persönlichen Anforderungen an die Zugänglichkeit entsprechen - von der Türbreite bis zu Details zu den Aufzügen. Schnell und übersichtlich wird ein verbesserter oder vereinfachter Zugang zu Einrichtungen und Dienstleistungen erreicht. Die Daten stehen auch im interaktiven Stadtplan der Stadt Münster zur Verfügung. Die Nutzer können außerdem eigene Hinweise über die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Orten dort eintragen lassen.

Interaktive, niedrighschwellige und stadtteilbezogene Stärken-Schwächen-Analysen wie z.B. das www.wikimap.nordend.de sind eine kostengünstige Möglichkeit, Barrieren und

Defizite aus der Perspektive der Anwohner zu identifizieren. Der Maerker Brandenburg ist ein Beispiel für eine Online-Plattform als Feedbacksystem, an der bereits mehrere Städte teilnehmen.

Fallbeispiel: Maerker Brandenburg

Über die Plattform „maerker.brandenburg.de“ können BürgerInnen aus verschiedenen Kommunen im Land Brandenburg auf einfachem Weg mitteilen, wo Probleme im öffentlichen Raum vorliegen: Bspw. können Schlaglöcher, ungesicherte Baustellen oder Barrieren für ältere oder behinderte Menschen gemeldet werden. Die Verwaltung teilt für alle transparent mit, wo die gemeldeten Probleme verortet sind, auf welche Art sie beseitigt werden sollen und wie der aktuelle Stand der Bearbeitung ist. Dieses wird anhand eines einfachen Ampelsystems visualisiert.

Es gibt einige zielgruppenspezifische Informationsangebote, wie z.B. die Internetseite wheelmap.org für die Gruppe der Rollstuhlfahrer. Sie bietet sehr detaillierte Informationen für spezifische Anforderungen. Ein solches Informationsangebot allein wäre auf kommunaler Ebene nicht ausreichend, da viele andere Menschen mit anderen Bedürfnissen nicht angesprochen werden. Als ergänzende Plattform, die überörtlich Informationen aufbereitet, ist es ein sinnvolles gutes Angebot, damit Menschen mit spezifischen Bedürfnissen besser im Alltag zurechtkommen.

Da bislang allerdings nicht alle Menschen Zugang zum Internet haben, können bestimmte Gruppen das Angebot nicht nutzen. Verschiedenen Studien zufolge (z.B. European Journal of ePractice) nutzen insbesondere Frauen das Internet im Rahmen politischer und gesellschaftlicher Beteiligung seltener als Männer. Für eine gleich verteilte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zwischen den Geschlechtern muss dies beachtet und durch andere Medien unterstützt werden.

Informationen bieten auch Siegel bzw. Labels, die aufgrund von zuvor definierten Standards an Einrichtungen vergeben werden. Dies ist im Tourismus eine verbreitete Praxis. Im Einzelhandel ist seit einiger Zeit das Label „Generationsfreundliches Einkaufen“ auf dem Markt und verbreitet sich schnell. Solche Labels bieten dem Nutzer von Einrichtungen in seinem Umfeld eine Orientierung und die Information über eine bestimmte Ausstattung. Der Nutzer sollte sich über die spezifischen Qualitätsstandards im Vorfeld informieren können.

Qualitätssiegel „Generationsfreundliches Einkaufen“

Mit dem Qualitätssiegel „Generationenfreundliches Einkaufen“ werden solche Geschäfte ausgezeichnet, die den alltäglichen Einkauf möglichst barrierearm ermöglichen. Hierfür wurde ein umfangreicher Kriterien- und Prüfkatalog entwickelt, anhand dessen geschulte Tester die Geschäfte hinsichtlich ihrer Generationenfreundlichkeit überprüfen. Besteht das Geschäft den Test, wird das Siegel verliehen.

Gemeinschaftseinrichtungen ringen häufig um eine verständliche und übersichtliche Vermittlung ihres Angebots und ihrer Organisationsstruktur, um ihre Zielgruppen besser zu erreichen. Im Modellvorhaben Offenburg führte die Auseinandersetzung um ein gutes Orientierungssystem für die verschiedenen Gebäude des Familienzentrums Innenstadt schließlich zu einem Prozess der Organisationsentwicklung. Es wurde deutlich, dass innerhalb der Organisation von Gemeinschaftseinrichtungen kommunikative und informative Hürden bestehen. Im Modellvorhaben HELL-GA e.V. wurde mithilfe eines Wollfadens, der anhand der Beziehungen zwischen hauptamtlichen und ehrenamtlichen Akteuren zu einem Netz verknüpft wurde, die interne Organisation als kompliziertes, aber tragfähiges Geflechts sichtbar gemacht. In beiden Fällen zeigte sich, dass die Außenkommunikation nur auf einer guten und fortlaufend weiterentwickelten Innenkommunikation gelingen kann. Dieser Anspruch stellt sich auch an die Kommunen.

6 Ergebnisse und Empfehlungen

Barrierefreie Stadtquartiere sind zunächst eine Kommunikationsaufgabe

Die Umsetzung barrierefreier Standards in Stadtquartieren scheitert weniger an Wissensdefiziten als vielmehr an Vermittlungsproblemen. Vorhandene DIN-Normen und zahlreiche Handbücher, Leitfäden und Checklisten des Bundes, der Länder und der Kommunen ergänzen und konkretisieren diese Standards auf verschiedenen Handlungsebenen. Auch wenn in den letzten Jahren besonders bei öffentlichen Gebäuden und dem öffentlichen Nahverkehr schon viele Fortschritte erzielt wurden, flächendeckend sind „barrierefreie Standards“ bisher selten umgesetzt. Dies hat mehrere Gründe:

- Der Begriff der „Barrierefreiheit“ wird in der Regel auf der Subjektebene mit Personen assoziiert, die mit erheblichen gesundheitlichen Einschränkungen leben. Sie sind in der Wahrnehmung des „Normalbürgers“ eher eine Minderheit. Auf der Objektebene wird „Barrierefreiheit“ mit Haltegriffen, Rampen und breiten Türen verbunden. Beide Assoziationen stehen für den beruflich ambitionierten Entscheider in Politik, Verwaltung, Planungsbüros nicht im Mittelpunkt der Alltagserfahrung.
- Eine Öffnung des Begriffes „Barrierefreiheit“ über bauliche Aspekte hinaus um soziale und mentale Barrieren erhöht die Komplexität des Themas und erfordert eine Sensibilisierung und Kommunikation, was mit dem Abbau von Barrieren gemeint sein könnte.
- Die Umsetzung barrierefreier Stadtquartiere ist eine Aufgabe verschiedener kommunaler Ressorts und vieler anderer Akteure. Abstimmungsprozesse innerhalb der Verwaltung und darüber hinaus mit Bauherren, Architekten und Bauausführenden sind mühsam und konfliktbeladen.
- „Barrierefreiheit“ ist auf Stadtquartierebene mehr eine Vision als ein tatsächlich realisierbarer Zustand. Stadtquartiere sind gebaut und können nur nach und nach umgebaut werden. Dies ein Prozess, der sich nur am Lebenszyklus und Modernisierungsbedarf von baulichen Anlagen ausrichten kann. Das notwendige Aushandeln, welche Barrieren vor Ort mit welcher Priorität abgebaut werden sollen, heißt, die Perspektiven der Bewohner systematisch abzufragen und einzubinden. „Barrierefreiheit“ ist deshalb eher ein Prozess als ein Zustand.

Aktuelle Herausforderungen

Angesichts der Alterung der Gesellschaft wächst in den Kommunen, aber auch bei größeren Wohnungsunternehmen der Handlungsdruck, Wohnquartiere so umzubauen, dass eine möglichst lange selbstständige Lebensführung in der vertrauten Wohnumgebung möglich ist. Eine altersgerecht oder barrierefrei ausgestattete Wohnung reicht dafür nicht aus. Das Wohnumfeld insgesamt muss barrierereduziert gestaltet sein und entsprechende Angebote der Versorgung, Dienstleistungen und Begegnungsmöglichkeiten vorhalten. Besondere Herausforderungen ergeben sich bspw. in Ein- und Zweifamilienhausgebieten, die erhebliche Defizite in der Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturangebote aufweisen. Hier wohnen viele Ältere im Wohneigentum, die in der Phase der Familiengründung an den Stadtrand oder ins Umland der Städte gezogen sind. Auch in innerstädtischen Wohnquartieren, die altern, wie z.B. Großwohnsiedlungen in den Neuen Bundesländern oder Zeilenbausiedlungen der 1950er bis 1970er Jahre in den alten Bundesländern, wächst der Handlungsdruck.

Die nachfolgenden Handlungsempfehlungen leiten sich aus der Auswertung von Sekundärmaterial, den Erfahrungen aus den Modellvorhaben, der Querauswertung der Fallstudien und den Diskussionen in der projektbegleitenden Expertenrunde ab.

6.1 Barrieren lokal identifizieren

Barrieren haben viele Gesichter

Der in dem Gutachten verfolgte breit angelegte „Barrierebegriff“ hat sich in der fachlichen Diskussion sowie in der Praxis der Modellvorhaben bewährt. Die Systematisierung von Barrieren nach baulich-räumlichen und sozialen Kriterien verändert das einseitig belegte „Rollstuhlimage“ der Barrierefreiheit, es öffnet den Blick auf unterschiedliche Mechanismen möglicher „Ausgrenzung“ von Bevölkerungsgruppen, vermittelt die Komplexität der Aufgabe und motiviert verschiedene lokale Akteursgruppen, sich am Abbau von Barrieren zu beteiligen. Dazu trägt insbesondere bei, dass der Abbau von Barrieren nicht einseitig als Mängelbeseitigung, sondern als Beitrag für Komfort im Alltag und für mehr Lebensqualität aus der Perspektive Vieler kommuniziert wird.

Soziale Barrieren grenzen tlw. stärker aus als bauliche Barrieren

„Weiche“ Faktoren haben mitunter eine größere Barrierewirksamkeit als physische Hindernisse. Schwer durchschaubare Tarifstrukturen oder Probleme mit der Bedienung von Fahrkartenautomaten erschweren gerade älteren Menschen den Zugang zum öffentlichen Verkehr. Unsicherheits- und Ohnmachtsgefühle hindern viele ältere Frauen daran, nach Einbruch der Dunkelheit das Haus zu verlassen. Zu kurze Ampelphasen machen bei einem geringen Gehtempo die Überquerung großer Kreuzungen nahezu unmöglich. Um Barrieren in Stadtquartieren zu überwinden, ist ein umfassendes Barriere-Verständnis notwendig.

Der Abbau von Barrieren braucht Akzeptanz

Für bedarfsgerechte Lösungen müssen Barrieren lokal identifiziert werden. Die örtlichen Verhältnisse (Topografie, Infrastruktur, Bauweisen, Traditionen, etc.) sind in Städten, Gemeinden und Regionen zu verschieden, um mit Einheitslösungen bedient werden zu können. Der Abbau von Barrieren in öffentlichen Räumen steht in einem Spannungsfeld, in dem unterschiedliche Nutzungsansprüche ausgehandelt werden. Maßnahmen dürfen nicht unangemessen erscheinen, sie brauchen immer die Akzeptanz in der Allgemeinheit.

Barrierefreiheit nach städtebaulichen Gebietstypen differenzieren

Barrieren haben in unterschiedlichen städtebaulichen Gebietstypen eine jeweils andere Ausprägung und Gewichtung. In einer Großwohnsiedlung sind bspw. bauliche Barrieren eher beseitigt als soziale Barrieren wie Vandalismus, Unsicherheitsempfinden oder Nutzungskonflikte durch „Randgruppen“. In historischen Innenstädten wiederum müssen mühsam Kompromisse ausgehandelt werden, um Grundrechte der Zugänglichkeit mit den Zielen der Bestandswahrung der historischen Bausubstanz abzuwägen und hierfür bauliche Lösungen zu finden. Maßnahmen zum Abbau von Barrieren sind deshalb Anpassungen an lokale Rahmenbedingungen. Lagemerkmale und Ausstattungskriterien sind z.B. wichtig für Versorgungs- und Infrastrukturangebote. Je nach Zusammensetzung der Bevölkerungsstruktur kann auf bürgerschaftliches Engagement, nachbarschaftliche Unterstützung und eine Aktivierung der Bewohnerschaft zurückgegriffen werden.

6.2 Quartierskonzepte aufstellen

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum quartierbezogen planen

Um eine selbstständige und selbstbestimmte Lebensführung von mobilitätseingeschränkten Personen sicherzustellen, fehlen bislang noch systematische quartiers- oder stadtteilbezogene Konzepte. Die Herstellung von barrierefrei nutzbaren einzelnen Gebäuden (Wohngebäude, öffentliche Einrichtungen) als sog. „Insellösungen“ ist ein wichtiger erster Schritt, dem jedoch die Betrachtung einer ganzen Nutzungskette „vom Bad bis zum Bahnhof“ folgen muss. Die Erarbeitung von quartiers- oder stadtteilbezogenen Konzepten hat deshalb eine wichtige strategische Bedeutung:

- Sie betrachtet den Bewegungsraum im Gesamtzusammenhang und berücksichtigt die barrierefreie Nutzungskette. Auch wenn nicht alle Barrieren flächendeckend abgebaut werden, können so in Abstimmung mit Betroffenen und anderen lokalen Akteuren Zielnetze barrierefreier Wege erarbeitet werden. Ein lückenloses Zielnetz hilft den Betroffenen mehr als eine in der Fläche lückenhafte Lösung.
- Quartierskonzepte mit einer systematischen Defizitanalyse sowie einem Zeit- und Maßnahmenprogramm verschaffen den Betroffenen wie auch privaten Bauherren Planungssicherheit. Sie können aufbauend auf den Standards der DIN-Normen lokalspezifische Lösungen vorschlagen und verschiedene Akteure zu einem gemeinsamen Handeln motivieren.
- Die Umsetzung der erarbeiteten Lösungsansätze kann dann „im Huckepack-Verfahren“ und sukzessive im Zuge laufender Modernisierungsmaßnahmen und Umbauprozesse organisiert werden.

Barrierefreiheit muss also weniger zu 100%, sondern vielmehr konsequent „zu Ende“ gedacht werden. Kostenaufwändige Nachbesserungen und Fehlinvestitionen können so vermieden werden. Beispiele für systematische Konzepte sind die Zielnetzplanung für die historische Altstadt der Hansestadt Stralsund sowie das Nahmobilitätskonzept für den Stadtteil Ludwigvorstadt-Isarvorstadt in München.

Barrierefreiheit als Kooperations- und Dialogprozess organisieren

Die Umsetzung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum muss lokal organisiert werden. Handlungsebene ist das Quartier bzw. der Stadtteil:

- Im Mittelpunkt des Abbaus von Barrieren stehen Beteiligungsprozesse, da es gilt, lokales Expertenwissen der Bewohner und Betroffenen mit fachlichem Expertenwissen zusammenzubringen. Zielgruppensensible Beteiligungsprozesse sind deshalb eine notwendige Voraussetzung, um angemessene Lösungen in „barrierefreien Stadtquartieren“ zu finden.
- Es gilt aber auch Kooperationen und Dialogprozesse zu organisieren und private Initiative von Eigentümern und der lokalen Wirtschaft einzubinden. Kooperationsprojekte wie die Aktion „Berlin – barrierefrei“ oder die „Nette Toilette“ (www.nette-toilette.de) zeigen, dass Kommune, lokale Wirtschaft und Bürger gemeinsam profitieren können.
- Um verschiedene private und öffentliche Akteure sowie Verbände und Bürger zu koordinieren und konsensuale Verfahren herzustellen, haben sich in vielen Kommunen institutionalisierte, regelmäßig tagende Arbeitskreise bewährt (z.B. Münster, Bremen, Neuruppin).

6.3 Abbau von Barrieren organisieren

Kommune als Schlüsselakteur

Die Herstellung und Unterhaltung des öffentlichen Raumes liegt originär in der Zuständigkeit der öffentlichen Verwaltung. Sie nimmt im Rahmen von Baugenehmigungen und Planungsverfahren auf andere Akteure Einfluss. Sie hat deshalb weitreichenden Einfluss. Darüber hinaus hat sie eine Vorbildfunktion und zeigt anderen Akteuren mit dem Neubau öffentlicher Gebäude und Anlagen barrierefreie bzw. –arme Lösungen auf. Zur Herstellung von Barrierefreiheit in wohnungswirtschaftlichen oder sozialen Infrastruktureinrichtungen sind auch andere Akteure wie die Wohnungsunternehmen, Kirchen, Wohlfahrtsverbände etc. in die Pflicht zu nehmen. Gleichwohl haben auch in diesen Fällen die Kommunen eine wichtige informierende, koordinierende und motivierende Rolle.

Barrierefreiheit als Querschnittsaufgabe innerhalb der Kommune organisieren

Aufgrund der Breite der Handlungsfelder beim Abbau von Barrieren sind innerhalb einer Kommune verschiedene Fachressorts wie z.B. Stadtentwicklung, Bauleitplanung, Hochbau, Tiefbau, Wohnen, Verkehr und Freiraum beteiligt. Eine effektive Zusammenarbeit und projektbezogene Abstimmung zwischen den jeweiligen Ressorts ist in Klein- und Mittelstädten aufgrund der überschaubaren Strukturen weniger ein Problem als in Großstädten mit einer sehr arbeitsteiligen Verwaltung. In den Kommunen der Modellvorhaben hat es sich bewährt, projektbezogene Verantwortlichkeit in sog. „Ämterlotsen“ zu organisieren, die den Auftrag erhalten, die jeweiligen Fachbeiträge einzelner Ressorts zu koordinieren bzw. zu steuern. Dauerhaft können Stabsstellen in der Verwaltungsspitze oder auch regelmäßige Arbeitsgruppen diese Aufgaben wahrnehmen. In allen Fällen ist die politische Selbstbindung zur Umsetzung der Barrierefreiheit z.B. in einem politischen Grundsatzbeschluss oder einem Auftrag der Verwaltungsspitze Voraussetzung.

Handlungsspielräume für die Realisierung von Barrierefreiheit verbessern

Besonders im öffentlichen Raum ist die Balance zwischen der Sicherung von Grundrechten von Behinderten bzw. mobilitätseingeschränkten Menschen und damit den Maximalanforderungen an Barrierefreiheit gemäß den DIN-Normen und dem technisch, baulich und finanziell Machbaren nicht einfach. Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist noch mehr als bei Wohnungen und öffentlichen Gebäuden ein immer wieder herzustellender Abwägungsprozess. Der Abbau von Barrieren muss daher über die Anwendung von existierenden Normen hinaus in Form eines kontinuierlichen Abstimmungsprozesses organisiert werden. Dabei ist zu beachten, dass Barrierefreiheit nicht abschließend und allgemeingültig beschreibbar ist.

Routineaufgaben mit verbindlichen Standards regeln

Dennoch sind die DIN-Normen und ihre Weiterentwicklungen in Richtlinien, Leitfäden und Checklisten der Länder und Kommunen wichtig, um Mindestanforderungen zu vermitteln, eine Qualitätssicherung zu gewährleisten und auch Routineaufgaben effektiv zu erledigen. Im öffentlichen Raum schaffen Normen Planungssicherheit, sie sparen Zeit und Ressourcen bei der Umsetzung von Alltagsaufgaben. Nachbesserungen sind in der Regel erheblich teurer. Verbindliche Standards sind Voraussetzung für die Fördermittelvergabe und für den Umbau in einem längeren Planungs- und Bauprozess. Denn Kriterien der Barrierefreiheit gehen häufig im Planungs- und Bauprozess verloren. Verbindliche Standards unterstützen deshalb den Kommunikationsprozess zwischen Planern, Bauherren und Bauausführenden.

Landesbauordnungen anpassen

DIN-Normen wie die noch gültige DIN 18024-1 (künftig 18070) und die DIN 18024-2 (seit 2010: 18040) erhalten beim Neubau und Umbau öffentlicher Gebäude oder von Straßen, Plätzen, Wegen, öffentlichen Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätzen nur in Verbindung mit den Landesbauordnungen Verbindlichkeit. Dies ist in den jeweiligen Ländern unterschiedlich geregelt.

Hier ist noch ein Potenzial vorhanden, technische Standards für öffentliche Plätze, Wege, etc. im Sinne einer barrierefreien Stadtstruktur verbindlich festzulegen. Es ist zu empfehlen, die bereits vorhandenen Regelungen der Musterlisten der technischen Baubestimmungen in sämtlichen Bundesländern umzusetzen, um die Realisierung von Barrierefreiheit in allen Ländern auf das Niveau der MLTB anzuheben und gleichzeitig eine einheitliche Regelungsstruktur zu schaffen.

Freiwillige Qualitätssicherungsverfahren fördern

Personengruppen, die auf ein barrierefreies Wohnumfeld angewiesen sind, brauchen zukünftig mehr Informationen über die Qualität des Wohnumfeldes. Es muss vermittelt werden, dass eine barrierefreie Wohnung allein keine selbstständige Lebensführung sicherstellt. Mindeststandards wie schwellenlos zugängliche öffentliche Gebäude sowie Einrichtungen des öffentlichen Nahverkehrs, barrierereduzierte Wege und Plätze, fußläufig erreichbare Versorgungseinrichtungen etc. können Nachfragergruppen Planungssicherheit über die Lebensqualität in städtischen Räumen geben. Bund und Länder können über Wettbewerbe, Qualitätssiegel oder Auszeichnungen diesen Prozess unterstützen. Dies kann auch für Wohnungsunternehmen, private Eigentümer, Dienstleister und Gewerbetreibende ein wichtiges Qualitätsmerkmal sein, das für diese Zielgruppen wirtschaftlich relevant sein kann. Der Fläming skate zeigt bspw., wie mit konsequent barrierefreien Lösungen wirtschaftliche Impulse für eine ganze Region ausgelöst werden können. Positive Anreize motivieren eher, sich mit dem Thema „Barrierefreiheit“ auseinanderzusetzen als die „Abarbeitung“ festgelegter Standards.

6.4 Informieren und kommunizieren

Verständnis für die Umsetzung barrierefreier Stadtquartiere wecken

Um das „Rollstuhlimage“ des Begriffes „Barrierefreiheit“ zu überwinden, sind innovative Formen der Beteiligung und Kommunikation zu entwickeln. Beispiele wie das Projekt des Kreisjugendrings in München („Auf Herz und Rampen prüfen“), der mit Schülern „Barrierechecks im Stadtteil“ durchführt, zeigen, dass es gelingt, Barrieren anders wahrzunehmen, für die Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen zu sensibilisieren und politisches sowie privates Engagement zu mobilisieren.

Akteursspezifische Informationen entwickeln und kommunizieren

Über mögliche Umsetzungen von Barrierefreiheit in öffentlichen Räumen gibt es Informationsdefizite, die mit gezielten Informationskampagnen für unterschiedliche Akteursgruppen (Wohnungswirtschaft, Einzelhandel, Dienstleister, soziale Träger, verschiedene kommunale Verwaltungen) abgebaut werden können. Nachgefragt sind in der kommunalen Praxis Informationen zu Planungsverfahren (Zielnetzplanungen, Stadtteilkonzepte) und praktische Beispiele, die typische „Kompromisslösungen“ jenseits der maximalen Anforderungen der DIN-Normen aufzeigen. In vielen Kommunen fehlen Orientierungshilfen, welche Barrieren mit welchen Instrumenten und Verfahren sowie mit welchen Finanzierungsinstrumenten (Städtebauförderprogramme, KfW-Programme) abzubauen sind. „Gute Beispiele“ sind ein geeignetes Mittel, unterschiedliche Handlungsfelder, vielfältige Handlungsansätze und vorhandene Erfahrungen an Akteure unterschiedlicher Fachressorts zu kommunizieren. Angesichts der verschiedenen lokalen Ausgangsbedingungen sowie der Vielzahl von Maßnahmen, die den Abbau von Barrieren unterstützen, könnten diese Praxisbeispiele auf einer Internetplattform dokumentiert und so laufend aktualisiert werden.

Image von „Barrierefreiheit“ in Stadtquartieren verbessern

Ein positives Image von Barrierefreiheit ist möglich. Das Beispiel der Brille als ehemals ungeliebtes Hilfsmittel und heute schickem Accessoire beweist es. Es kommt darauf an, allgemein den Nutzen von Barrierefreiheit zu kommunizieren, den Mehrwert für die „Anbieter“ sowie den Komfortgewinn für viele Zielgruppen deutlich zu machen. Hilfreich sind Imagekampagnen mit Werbeplakaten oder auch Werbefilmen. Es geht aber auch darum, Erfolge im Barriereabbau zu vermitteln. Ein Stadtteil oder ein Park mit vielen Barrieren behält hartnäckig ein schlechtes Image, wenn nicht sehr offensiv auf Verbesserungen aufmerksam gemacht wird und neue Nutzungsmöglichkeiten kommuniziert werden.

Neue Informationssysteme nutzen

Mit den neuen Medien etablieren sich zunehmend innovative Informationssysteme, die die Orientierung in der Stadt oder im Stadtquartier erleichtern. Das Internet bietet hierzu inzwischen zahlreiche Möglichkeiten, sich über die barrierefreie Ausstattung von öffentlichen Gebäuden zu informieren, bevor man sich auf den Weg macht, wie z.B. eine Internetplattform in Karlsruhe oder Münster (www.komm-muenster.org). Darüber hinaus sind interaktive Melde- und Feedbacksysteme zu temporären Störungen wichtige Orientierungshilfen (www.maerker-brandenburg.de).

6.5 Finanzierung von barrierefreien Stadtquartieren

Räumliche Handlungsschwerpunkte definieren

Angesichts begrenzt zur Verfügung stehender finanzieller Ressourcen sollte die Ausweisung von „Stadtquartieren mit besonderem demografischen Handlungsbedarf“ geprüft werden. In Stadtquartieren mit hohen Anteilen älterer Menschen bzw. Personengruppen, die auf ihr Wohnumfeld angewiesen sind, sind vorrangig Maßnahmen zum Barriereabbau umzusetzen. Gesamtstädtische Betrachtungen helfen, Handlungsbedarfe zu ermitteln und räumliche Handlungsschwerpunkte festzulegen. Sogenannte „Vorranggebiete“ machen den Handlungsbedarf auch der Kommunalpolitik deutlich und helfen öffentliche und private Investitionen zu lenken.

Integrierte Quartierskonzepte fördern

Systematische Defizitanalysen, integrierte Maßnahmenkonzepte und ein koordiniertes Zusammenarbeiten verschiedener lokaler Akteure ist im Zusammenhang mit der Sicherung barrierefreier Stadtquartiere bislang eher die Ausnahme als eine Regel. Städtebauförderprogramme könnten die Fördermittelvergabe an die Erarbeitung von integrierten barrierefreien Quartierskonzepten koppeln. Defizite der Lebensbedingungen in den Quartieren sollten systematisch mit intensiver Beteiligung der Bewohnerschaft und weiteren lokalen Akteuren erfasst werden, um lokal angemessene Maßnahmen zu erarbeiten und um langfristig teure Nachbesserungen zu vermeiden. Die in den Städtebauförderprogrammen bereits vorhandenen Möglichkeiten der barrierefreien Anpassung des Wohnumfeldes könnten offensiver als Fördertatbestand kommuniziert werden.

Beteiligungen und prozessbezogene Aufgaben unterstützen

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum herzustellen, ist ein umfassender Prozess. Erst am Ende von vielen kommunikativen Aufgaben wie Beteiligung, Information, Beratung und Begleitung stehen investive bauliche Maßnahmen. Um bürgerschaftliches Engagement und soziale Netze aufzubauen, um Kooperationen unterschiedlicher privater und öffentlicher Akteure im Wohnquartier zu koordinieren, bedarf es einer fachlichen Begleitung, für die finanzielle Ressourcen erschlossen werden müssen. Eine Konzentration der Städtebaufördermittel allein auf investive Maßnahmen ist in diesem Zusammenhang kontraproduktiv. Stadtteiffonds sind eine praktikable Lösung, um flexibel auf verschiedene Finanzierungsbedarfe reagieren zu können und um privates sowie öffentliches Engagement zu kombinieren. Das noch relativ junge Instrument der Verfügungsfonds sollte stärker zum Abbau von Barrieren in Stadtquartieren genutzt werden.

Finanzierungsinstrumente sollten darüber hinaus neue Trägerstrukturen und ehrenamtliches Engagement als wichtige Bausteine und Voraussetzung für Investitionen in die Anpassung von stadtteilbezogener sozialer Infrastruktur aufgreifen. Die Fokussierung bspw. der KfW-Programme allein auf die „klassischen“ Zuständigkeiten (wie Wohnungswirtschaft, soziale Träger, Kommune) ist in diesem Zusammenhang zu überprüfen.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Bausteine und Ergebnisse des Sondergutachtens „Barrierefreie Stadtquartiere“ (<i>Eigene Darstellung</i>)	11
Abb. 2: Ein dunkler Tunnel in Essen wird attraktiver durch ein ansprechendes Lichtkonzept (<i>Foto: raum + prozess</i>)	16
Abb. 3: Ein langer Gebäuderiegel kann lange Umwege erforderlich machen (<i>Foto: raum + prozess</i>)	18
Abb. 4: Eine (noch) geschlossene Mauer erschwert den Zugang zum BürgerCafé Roter Berg in Erfurt (<i>Foto: BiP Berlin</i>)	19
Abb. 5: Eine Bank in Standardausführung (<i>Foto: raum + prozess</i>)	20
Abb. 6: Mobile Toiletten versperren einen großen Teil des Fußwegs (<i>Foto: BiP Berlin</i>) ...	21
Abb. 7: Baulich-räumliche Barrieren in Stadtquartieren (<i>Eigene Darstellung</i>)	21
Abb. 8: Ungepflegte Bereiche laden dazu ein, Unrat abzuladen (<i>Foto: raum + prozess</i>) ..	22
Abb. 9: Eine dunkle, unübersichtliche Eingangssituation weckt Unbehagen (<i>Foto: raum + prozess</i>)	23
Abb. 10: Fahrkartenautomaten mit einer unübersichtlichen Menüführung lassen einen ratlos zurück (<i>Foto: raum + prozess</i>)	24
Abb. 11: Öffnungszeiten bieten Klarheit und stellen gleichzeitig eine Barriere dar (<i>Foto: BiP Berlin</i>)	25
Abb. 12: Mentale, sozial-räumliche Barrieren in Stadtquartieren (<i>Eigene Darstellung</i>) ...	26
Abb. 13: Altstadt/Innenstadt (<i>Eigene Darstellung</i>)	28
Abb. 14: Innerstädtische (Gründerzeit-)Viertel, Blockrandbebauung (<i>Eigene Darstellung</i>)	28
Abb. 15: Zeilenbaugebiete der 50er/60er Jahre (<i>Eigene Darstellung</i>)	29
Abb. 16: Großsiedlungen (<i>Eigene Darstellung</i>)	30
Abb. 17: Ein- und Zweifamilienhausgebiete (<i>Eigene Darstellung</i>)	30
Abb. 18: Barriereabbau im Alltagsgeschäft (<i>Eigene Darstellung</i>)	56
Abb. 19: Überblick über Gültigkeit aktueller DIN-Normen (<i>Quelle: http://nullbarriere.de, Zugriff am 5.8.2011</i>)	60
Abb. 20: Auszug aus dem Flyer „In Stadtquartieren Barrieren überwinden“ (<i>Quelle: Flyer „In Stadtquartieren Barrieren überwinden“</i>)	69

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Identifizierte Barrieren und Projektbausteine zum Barriereabbau in IFAS- Modellvorhaben (<i>Eigene Darstellung</i>)	40
Tab. 2: Berücksichtigung der DIN 18024-1/2 in den Technischen Baubestimmungen der Länder (LTB) (<i>Quelle: eigene Darstellung</i>)	62
Tab. 3: Liste relevanter Förderprogramme	87
Tab. 4: Lösungsansätze zum Barriereabbau in IFAS-Modellvorhaben	97

Wenn nicht anders angegeben, lautet die Quelle der Abbildungen und Tabellen „raum + prozess / BiP Berlin“.

Bildnachweis Deckblatt: Stadtstrategen, Heidrun Eberle, BiP Berlin, Karin Kretschmer, raum + prozess, Stadt Erfurt

Anhang

- **in diesem Bericht**

- Liste relevanter Förderprogramme

- Literaturverzeichnis

- Plattformen zur Barrierefreiheit

- Innovative Lösungen zum Abbau von Barrieren in den IFAS-Modellvorhaben – Überblick über die Hinweise

- **im separaten Anhangband**

- Steckbriefe der beteiligten IFAS-Modellvorhaben

- Steckbriefe der ausgewählten Fallstudien

- Teilnehmerinnen und Teilnehmer der projektbegleitenden Expertenrunde

Förderprogramm (Förderbetrag für 2010)	Was wird gefördert/finanziert?	In welcher Fördergebietskategorie?	Wer ist antragsberechtigt?	Bauliche Maßnahmen	Prozesssteuerung	Laufender Betrieb
Soziale Stadt (rund 95 Mio. Euro)	- Verbesserung der Wohnverhältnisse, des Wohnumfeldes und des öffentlichen Raumes - Verbesserung der sozialen Infrastruktur, des Freiflächen- und Spielangebots - Umnutzung von Flächen und leer stehenden Gebäuden für soziale und kulturelle Zwecke - Stadtteilmanagement und Unterstützung bewohnergetragener Projekte - Einleitung neuer wirtschaftlicher Tätigkeiten - Schaffung und Sicherung der Beschäftigung auf lokaler Ebene - Verbesserung des Angebots an bedarfsgerechten Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten - Integration von Migrantinnen und Migranten, - Maßnahmen für eine sichere Stadt - Umweltentlastung - Gesundheit - Öffentlicher Personennahverkehr	In benachteiligten Stadtteilen, mit: - sozioökonomischen Benachteiligungen (z.B. hohe Arbeitslosigkeit, niedriges Bildungsniveau) - städtebaulichen Defiziten (z.B. unzureichende soziale und kulturelle Infrastruktur) - Integrationsprobleme	Städte und Gemeinden. (Wurde eine Stadt oder Gemeinde in das Förderprogramm aufgenommen, so können Eigentümer oder sonstige Projektträger, die im Programmgebiet ein förderfähiges Vorhaben durchführen wollen, bei der Stadt oder Gemeinde eine Förderung beantragen)	x	x	x
Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (rund 86 Mio. Euro)	- Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze) - Instandsetzung und Modernisierung von das Stadtbild prägenden Gebäuden (auch energetische Erneuerung), - Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiedernutzung von Grundstücken mit leer stehenden, fehl- oder mindergenutzten Gebäuden oder Brachen einschließlich vertretbarer Zwischennutzung - Citymanagement, Beteiligung von Nutzungsberechtigten (vgl. hierzu § 138 BauGB) sowie Immobilien und Standortgemeinschaften, - Teilfinanzierung von Verfügungsfonds (siehe Art. 11 Abs. 3 der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2008), - Leistungen Beauftragter	Zentrale Versorgungsbereiche, d.h.: - Innenstadtzentren (v. a. in Städten mit größerem Einzugsbereich) - Nebenzentren in Stadtteilen - Grund- und Nahversorgungszentren in Stadt- und Ortsteilen (auch von kleineren Gemeinden)	Städte und Gemeinden. (Wurde eine Stadt oder Gemeinde in das Förderprogramm aufgenommen, so können Eigentümer/ Investoren, die im Sanierungs- oder Entwicklungsgebiet ein förderfähiges Vorhaben durchführen wollen, bei der Stadt oder Gemeinde eine Förderung beantragen.)	x	x	x

Förderprogramm (Förderbetrag für 2010)	Was wird gefördert/finanziert?	In welcher Fördergebietskategorie?	Wer ist antragsberechtigt?	Bauliche Maßnahmen	Prozesssteuerung	Laufender Betrieb
Städtebaulicher Denkmalschutz (Ost: rund 70 Mio. Euro; West: rund 30,5 Mio. Euro)	▪ Sicherung erhaltenswerter Gebäude, historischer Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung ▪ Modernisierung und Instandsetzung, der Um- und Ausbau erhaltenswerter Gebäude oder Ensembles ▪ Erhaltung und Umgestaltung von Straßen und Platzräumen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung ▪ Durchführung von Ordnungsmaßnahmen zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung des historischen Stadtbildes und Stadtgrundrisses ▪ Innenstadtbedingter Mehraufwand für die Herrichtung von Gebäuden und ihres Umfeldes für Handel, Dienstleistungen und innenstadtverträgliches Gewerbe ▪ Vorbereitung der Gesamtmaßnahme sowie die Erarbeitung und Fortschreibung von Planungen und Konzepten, die Leistungen von Sanierungsträgern, Sanierungs- sowie anderen bestätigten Beauftragten zur Beratung von Eigentümern/Investoren über die Einhaltung von Auflagen der Denkmalpflege oder aus örtlichen Satzungen	Die Finanzhilfen werden eingesetzt in Gebieten mit städtebaulicher Erhaltungssatzung (gemäß § 172 BauGB) oder in Sanierungsgebieten nach §142 BauGB, zu deren Sanierungszielen die Erhaltung der baukulturell wertvollen Bausubstanz gehört.	Die in diesem Programm geförderten Städte haben Bund und Länder gemeinsam ausgewählt. In den geförderten Städten können Investoren/Eigentümer, die in dem festgelegten Gebiet ein förderfähiges Vorhaben durchführen wollen, bei der Stadt eine Förderung beantragen.	x	x	x
Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen (in Ost und West je 27 Mio. Euro)	<i>Vorbereitung:</i> ▪ vorbereitende Untersuchungen ▪ städtebauliche Planungen ▪ Sozialplan ▪ einzelne Ordnungs- und Baumaßnahmen vor förmlicher Gebietsfestlegung (§§ 140 ff. und 165 ff. BauGB) <i>Durchführung (§§ 146 ff. und 165 ff. BauGB):</i> <i>Ordnungsmaßnahmen</i> ▪ Bodenordnung, einschließlich des Erwerbs von Grundstücken ▪ Umzug von Bewohnern und Betrieben ▪ Freilegung von Grundstücken	▪ Gebiete mit städtebaulichen Missständen ▪ Ortsteile oder andere Teile des Gemeindegebietes mit besonderer Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung	Städte und Gemeinden. (Wurde eine Stadt oder Gemeinde in das Förderprogramm aufgenommen, so können Eigentümer/ Investoren, die im Sanierungs- oder Entwicklungsgebiet ein förderfähiges Vorhaben durchführen wollen, bei der Stadt oder Gemeinde eine Förderung beantragen.)	x	x	

Förderprogramm (Förderbetrag für 2010)	Was wird gefördert/finanziert?	In welcher Fördergebietskategorie?	Wer ist antragsberechtigt?	Bauliche Maßnahmen	Prozesssteuerung	Laufender Betrieb
	- Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen - sonstige Maßnahmen, die notwendig sind, damit Baumaßnahmen durchgeführt werden können (z.B. Entschädigungen, Härteausgleich) <i>Baumaßnahmen</i> - Modernisierung und Instandsetzung - Neubau und Ersatzbau von Wohnungen - Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen - Verlagerung oder Änderung von Betrieben - sonstige Baumaßnahmen, deren zügige und zweckmäßige Durchführung durch den Eigentümer nicht gewährleistet ist - Leistungen von Sanierungs- und Entwicklungsträgern sowie anderen Beauftragten					
Stadtumbau Ost (rund 95 Mio. Euro)	<i>Rückbau von Wohnungen</i> - Freimachung von Wohnungen - Rückbau (Abrisskosten) - einfache Herrichtung des Grundstücks zur Wiedernutzung <i>Aufwertung von Stadtquartieren</i> - Erarbeitung oder Fortschreibung von städtebaulichen Entwicklungskonzepten sowie die Bürgerbeteiligung - Verbesserung des öffentlichen Raums und des Wohnumfeldes - Wieder- und Zwischennutzung freigelegter Flächen sowie von Brachflächen - Anpassung der städtischen Infrastruktur einschließlich der Grundversorgung - Aufwertung und Umbau des vorhandenen Gebäudebestands (u.a. Erhaltung von Gebäuden mit baukultureller Bedeutung) - sonstige Bau- und Ordnungsmaßnahmen, die für den Stadtumbau erforderlich sind	Innenstädte und Stadtteile, die von Schrumpfungsprozessen betroffen sind. (Quartiere mit leerstehenden und dauerhaft nicht mehr nachgefragten Wohngebäude)	Städte und Gemeinden. (Wurde eine Stadt oder Gemeinde in das Förderprogramm aufgenommen, so können Eigentümer/ Investoren, insbesondere Wohnungseigentümer, die im Fördergebiet ein förderfähiges Vorhaben durchführen wollen, bei der Stadt oder Gemeinde eine Förderung beantragen.)	x	x	

Förderprogramm (Förderbetrag für 2010)	Was wird gefördert/finanziert?	In welcher Fördergebietskategorie?	Wer ist antragsberechtigt?	Bauliche Maßnahmen	Prozesssteuerung	Laufender Betrieb
	- Leistungen von Beauftragten <i>Rückführung der städtischen Infrastruktur</i> - soziale Einrichtungen - technische Infrastruktur zur Ver- und Entsorgung <i>Sicherung von vor 1949 errichteten das Stadtbild prägenden Gebäuden</i>					
Stadtumbau West (rund 86 Mio. Euro)	- Vorbereitung der Gesamtmaßnahme wie Erarbeitung (Fortschreibung) von städtebaulichen Entwicklungskonzepten sowie Bürgerbeteiligung - städtebauliche Neuordnung sowie die Wieder- und Zwischennutzung von Verkehrs-, Industrie- oder Militärbrachen - Verbesserung des öffentlichen Raums, des Wohnumfeldes und der privaten Freiflächen - Anpassung der städtischen Infrastruktur und die Sicherung der Grundversorgung - Aufwertung und Umbau des vorhandenen Gebäudebestands. Dazu gehört auch die Erhaltung von Gebäuden mit baukultureller Bedeutung, wie z.B. die Instandsetzung und Modernisierung von das Stadtbild prägenden Gebäuden - Rückbau leer stehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude oder Gebäudeteile oder der dazu gehörenden Infrastruktur - Leistungen von Beauftragten	- Innenstädte/Stadtteile, die von Leerständen oder zu erwartenden Leerständen betroffen sind (insbesondere innerstädtische Altbaubestände sollen erhalten werden) - Neubaugelände der 1950er bis 1970er Jahre sollen an die heutigen Anforderungen angepasst werden - Industrielle und militärische Liegenschaften (Unterstützung bei der Konversion der Flächen)	Städte und Gemeinden. <i>(Wurde eine Stadt oder Gemeinde in das Förderprogramm aufgenommen, so können Eigentümer/ Investoren, insbesondere Wohnungseigentümer, die im Fördergebiet ein förderfähiges Vorhaben durchführen wollen, bei der Stadt oder Gemeinde eine Förderung beantragen.)</i>	x	x	
EFRE 2007-2013 (Ziel 1: rund 16,1 Mrd. € Ziel 2: rund 9,4	Mit dem EFRE werden Programme in den Bereichen regionale Entwicklung, wirtschaftlicher Wandel und verbesserte Wettbewerbsfähigkeit gefördert. Finanzierungsschwerpunkte sind u.a. Forschung, Innovation, Umweltschutz und Unterstützung privater und öffentlicher Investitionen wie Infrastrukturinvestitionen, um zum Abbau der regionalen Ungleichgewichte in der Union beizutragen.	Ziel 1 (Konvergenzregionen): Regionen mit Entwicklungsrückstand (= wirtschaftlich schwächste Regionen der Gemeinschaft (BIP/Kopf unter 75 Prozent des EU-25-	Unternehmen; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Verband/Vereinigung	x	x	x

Förderprogramm (Förderbetrag für 2010)	Was wird gefördert/finanziert?	In welcher Fördergebietskategorie?	Wer ist antragsberechtigt?	Bauliche Maßnahmen	Prozesssteuerung	Laufender Betrieb
Mrd. € Ziel 3: 851 Mio. €)	Maßnahmen: - Entwicklung und Strukturanpassung (Unterstützung zur Förderung von Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen - Bewältigung wirtschaftlicher und sozialer Umbrüche - Anpassungen an den Globalisierungsprozess und den Übergang zu einer wissensbasierten Gesellschaft - Förderung grenzüberschreitender, transnationaler und interregionaler Zusammenarbeit (Entwicklung von Städten, ländlichen Gebieten und Küstenregionen; Ausbau der wirtschaftlichen Beziehungen, insbes. durch die Förderung der Zusammenarbeit von kleinen und mittleren Unternehmen)	Durchschnitts). Ziel 2: Alle übrigen Regionen sind mit dem Ziel „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ förderfähig. Ziel 3: Regionen in Deutschland mit dem Ziel der „Europäischen territorialen Zusammenarbeit“				
ESF (rund 9,4 Mrd. Euro für Bund und Länder)	Fördermittel (ergänzend zur nationalen Bildungs- und Beschäftigungspolitik), um Wege aus der Arbeitslosigkeit, neue Formen der Aus- und Weiterbildung und Maßnahmen für Menschen zu fördern, die am Arbeitsmarkt benachteiligt sind. <i>Beschäftigte, Unternehmen und Existenzgründung</i> - Stärkung der Anpassungs- und Wettbewerbsfähigkeit in Betrieben - Inbes. Unterstützung kleiner und mittelständischer Unternehmen in ihren Weiterbildungsaktivitäten - Förderung von Existenzgründerinnen und Existenzgründern <i>Weiterbildung und Qualifizierung</i> - Unterstützung von Aktivitäten, die eine Kultur des lebenslangen Lernens fördern (z.B. Projekte, die mehr Chancengleichheit, besseren Zugang und mehr Durchlässigkeit in den verschiedenen Formen des Kompetenzerwerbs ermöglichen. <i>Beschäftigung und soziale Integration</i> - Unterstützung von am Arbeitsmarkt benachteiligten Zielgruppen (z.B. Frauen, Langzeitarbeitslose, Migrantinnen und Migranten sowie Jugendliche mit besonderen Integrationsproben)		Öffentliche Verwaltungen, Nichtregierungsorganisationen, Wohlfahrtsverbände sowie Sozialpartner, die im Bereich Beschäftigung und soziale Eingliederung aktiv sind.		x	x

Förderprogramm (Förderbetrag für 2010)	Was wird gefördert/finanziert?	In welcher Fördergebietskategorie?	Wer ist antragsberechtigt?	Bauliche Maßnahmen	Prozesssteuerung	Laufender Betrieb
	lemen) <i>Transnationale Maßnahmen</i> Förderung des gegenseitigen Lernens der Teilnehmenden und die Erprobung transnationaler Instrumente durch Modellprojekte im Vordergrund.					

Tab. 3: Liste relevanter Förderprogramme

Literatur

Ackermann, Kurt (1997): Behindertengerechte Verkehrsanlagen: Planungshandbuch für Architekten und Ingenieure. Werner Verlag, Düsseldorf.

Ackermann, Kurt (1997): Planungsgrundlagen für barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes. Sächsisches Staatsministerium für Soziales, Gesundheit und Familie/Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (Hrsg.), Dresden.

Aragall, Francesc et al. (2004): Europäisches Konzept für Zugänglichkeit. Deutsche Fassung herausgegeben vom Europäischen Institut Design für Alle in Deutschland e.V. und der Fürst-Donnersmarck-Stiftung, Berlin, Münster. Online unter: www.design-fuer-alle.de.

Aragall, Francesc (2009): Von der barrierefreien Gestaltung zur ‚Stadt für Alle‘ in Barcelona: Vorbild und Vorreiter im Design für Alle. In: Leidner et al. (2009): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie, Heft 38, Münster.

Architektenkammer Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2004): Spaziergang durch einen barrierefreien Lebensraum. Gesetze, Verordnungen und Fördermöglichkeiten in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf.

Bauer, Uta; Böcker, Mone (2011): Barrierefreie Stadtquartiere – Ein Zukunftsthema. In: PLANERIN, Heft 02/2011, S. 47 – 49.

Bayerisches Staatsministerium des Innern - Oberste Baubehörde (Hrsg.) (2001): Straßen, Plätze, Wege, Öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze. München.

Borgloh, Sarah; Westerheide, Peter (2010): Social Return on Investment of Mutual Support Based Housing Projects: Potential for Socio-Economic Cost Savings and Higher Living Quality, ZEW Discussion Paper No. 10-029, Mannheim.

Breuer, B.; Fuhrich, M. (1991): Ältere Menschen und ihr Wohnquartier. In: BMBau- (Hrsg.): Modellvorhaben des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus, Bonn.

Build for All Projektpartner (Hrsg.) (2006): BAUEN FÜR ALLE, Förderung der Zugänglichkeit für Alle in der baulichen Umwelt & öffentlichen Infrastruktur. Luxemburg, Münster. Online unter: www.buildfor-all.net.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2000): Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums. 2. Auflage 47/: 1992.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2001): Checkliste zur Erfassung von Barrieren in der Infrastruktur. Barrierehandbuch.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2011) (Hrsg.): Wohnen im Alter - Marktprozesse und wohnungspolitischer Handlungsbedarf. Forschungen, Heft 147.

Bund Heimat und Umwelt in Deutschland (BHU) (2008): Bundeswettbewerb Denkmalschutz Barrierefrei. Lösungen zur Barrierefreiheit in historischen und/oder denkmalgeschützten Gebäuden, Bonn.

Deters, Karl (2004): Planungshilfen zur Umsetzung des barrierefreien Bauens. Fraunhofer IRB Verlag, Stuttgart.

Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. (Hrsg.) (2007): Chancen der vor uns liegenden demographischen Entwicklung für die Wohnungs- und Städtepolitik. Bericht der Kommission des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. in Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Berlin.

Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. (Hrsg.) (2009): Wohnen im Alter. Bericht der Kommission des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen und Städtebau und Raumordnung e.V. in Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin.

Dziekan, Katrin; Schlag, Bernhard; Jünger, Igor. (2004): Barrieren der Bahnnutzung - Mobilitätshemmnisse und Mobilitätsbedürfnisse In: Schlag, B., Verkehrspsychologie: Mobilität - Sicherheit - Fahrerassistenz. Pabst Science Publishers, Lengerich. p. 63-81.

Erfurt, Stadtentwicklungsamt (Hrsg.) (2004): Leitfaden: Barrierefreies Bauen in Erfurt. Teil 1, 2, 3.

Europäisches Haus der Stadtkultur e.V. (Hrsg.) (2004): Stadt macht Platz – NRW macht Plätze. Landeswettbewerb 2003 Dokumentation, Gelsenkirchen.

Europäisches Haus der Stadtkultur e.V. (Hrsg.) (2006): Stadt macht Platz – NRW macht Plätze. Dokumentation Landeswettbewerb 2004/05, Gelsenkirchen.

Fischer, Joachim (2009): Barrierefreie Architektur: alten- und behindertengerechtes Planen und Bauen im 21. Jahrhundert. DOM publishers, Berlin.

Führ, Eduard (o.J.): Universale Architektur. momus, Bielefeld.

Gammerl, Bernd (2008): Barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum, in öffentlich zugänglichen Gebäuden, in Arbeitsstätten und in Wohnungen (DIN 18024-1 und 2, DIN 18025-1 und -2). Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, Stuttgart.

Großhans, H. (2001): Wohnungsumfeld und Quartiersgestaltung: Für das Wohnen im Alter im Generationenverbund. Stuttgart.

Grossmann, Helmut (2009): Barrierefreie Umweltgestaltung für seh- und hörgeschädigte Menschen – Probleme, Standards, Entwicklungen. In: Leidner et al. (2009): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie, Heft 38, Münster.

Hafner, Thomas; Wölfle, Gunther (2008): Modellprojekt "Barrierefreies Görlitz/Zgorzelec". In: impulse - Newsletter zur Gesundheitsförderung, Nr. 59 (2. Quartal 2008), S. 11-12.

Hafner, Thomas; Wölfle, Gunther (2010): Hoher Handlungsdruck – Die barrierefreie Stadt wird zu einer immer vordringlicheren Bauaufgabe der Städte und Kommunen. In: Deutsches IngenieurBlatt, Nr. 5 / 2010 (2010), S. 16-20.

Hansen, Carsten (2009): Ein Raum für Alle – Städte und Gemeinden als barrierefreier Erlebnisraum. In: Leidner et al. (2009): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie, Heft 38, Münster.

Heiss, Oliver (2009): Barrierefreies Bauen: Grundlagen, Planung, Beispiele. Institut für internationale Architektur-Dokumentation, München.

Heitkötter, M. (2006): Sind Zeitkonflikte des Alltags gestaltbar? Band 524, Peter Lang Verlag, Frankfurt/Main.

Hempel, Ekkehard (2000): Planungsgrundlagen für barrierefreie öffentlich zugängliche Gebäude, andere bauliche Anlagen und Einrichtungen. Freistaat Sachsen, Staatsministerium für Soziales, Gesundheit Jugend und Familie (Hrsg.), Dresden.

Kinzl, Renate; Doring, Eva; Gruber, Sabine (2004): ALT.MACHT.NEU Ideen für eine altersfreundliche Stadt – Expertise zum Wohnumfeld von SeniorInnen anhand einer partizipativen Gruppenarbeit. Im Auftrag der Bereichsleitung für Gesundheitsplanung und Finanzmanagement der Stadt Wien, Wien.

König, Armin (2009): Barrierefreiheit und ‚Bauen für Alle‘ in der Gemeinde Illingen: Schrittmacher für barrierefreie Kommunen. In: Leidner et al. (2009): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie, Heft 38, Münster.

König, Roland (2008): Verkehrsräume, Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestalten. Ein Leitfaden zu Potenzialen und Handlungsbedarf. Fraunhofer IRB Verlag, Stuttgart.

Kreuzer, Volker (2006): Altengerechte Wohnquartiere, stadtplanerische Empfehlungen für den Umgang mit der demografischen Alterung auf kommunaler Ebene, Dortmund : IRPUD.

Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.) (2009): Repräsentativerhebung Leben und Wohnen im Alter - Kurzfassung. Schriften zur Stadtentwicklung Heft 100, Hannover.

Landeshauptstadt Schwerin (Hrsg.) (2003): Planungsleitfaden für eine bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums in Neuzippendorf. Schwerin.

Leidner, Rüdiger; Neumann, Peter; Rebstock, Markus (2009): Desing für Alle – Herausforderungen und Handlungsempfehlungen für Städte und Gemeinden. In: Diess. (2009): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie, Heft 38, Münster.

Lindenberg, S.; Stapel, D. (2011): Coping with Chaos: How Disordered Contexts Promote Stereotyping and Discrimination. In: Science 8 April 2011, Vol. 332 no. 6026 pp. 251-253

Metlitzky, Nadine; Lutz Engelhardt (2008): Barrierefrei Städte bauen: Orientierungssysteme im öffentlichen Raum. Fraunhofer IRB Verlag, Stuttgart.

Ministerium für Arbeit und Soziales Baden-Württemberg (Hrsg.) (2008): Genderplanning - Leitfaden für genderechte Planung in der Gemeinde.

Neumann, P. u.a. Zeimetz (Hrsg.) (2000): Attraktiv und Barrierefrei – Städte planen und gestalten für Alle. In: Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie, Heft 32, Münster.

Netzwerk Soziales neu gestalten (SONG) (2009): Lebensräume zum Älterwerden – Für ein neues Miteinander im Quartier. Memorandum, Gütersloh.

Niedersächsisches Innenministerium (Hrsg.) (2002): Sicheres Wohnquartier. Gute Nachbarschaft. Handreichung zur Förderung der Kriminalprävention im Städtebau und in der Wohnungswirtschaft, Hannover.

Niedersächsisches Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales (o. J.): Freiräume im Alltag von Frauen. Handreichung zur Sicherung der Handlungsmöglichkeiten für Frauen im Rahmen des Städtebaus und der Freiraumplanung, Hannover.

Peissard, Gabriel (2005): Hindernisfreies Bauen. Paramedia, Nottwil.

Preiser, Wolfgang (2001): Universal design handbook. McGraw-Hill, New York.

Rau, Andrea (2003): Mobil & barrierefrei planen, bauen, nachrüsten in München und Kaiserslautern. Dokumentation: Tagungen in München und Kaiserslautern, Berliner Workshop März/Juni 2003. Band 58 der Grünen Reihe des Fachgebiets Verkehrswesen, Kaiserslautern.

Rau, Ulrike (Hrsg.) (2008): Barrierefrei - Bauen für die Zukunft. Bauwerk Verlag, Berlin.

Rebstock, Markus (2009): Verkehrsraumgestaltung für Alle! Auch für Fußgänger?! In: Leidner et al. (2009): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie, Heft 38, Münster.

Rentzsch, Manfred; Dziekan, Katrin; Klafft, Michael (2010): The transfer-network "easy.going" – experiences from a pilot study on barrier-free access to long-distance and

regional trains. 12th International Conference on Mobility and Transportation for Elderly and Disabled Persons (TRANSED 2010) Hong Kong, China 2-4 June 2010.

Rietz, Andreas (2008): Bauen für Kinder in der Stadt - Bestandsaufnahme und Entwicklungsmodelle. Institut für Erhaltung und Modernisierung von Bauwerken e.V. an der TU Berlin -IEMB-, Kompetenzzentrum Kostengünstig Qualitätsbewusst Bauen (Hrsg.); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Rietz, Andreas (2008): Wohnen ohne Barrieren – erhöhte Wohnqualität für alle. Institut für Erhaltung und Modernisierung von Bauwerken e.V. an der TU Berlin -IEMB-, Kompetenzzentrum Kostengünstig Qualitätsbewusst Bauen (Hrsg.); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Rüter, Doris (2000): Kommunale Integrationspolitik in Münster. In: Neumann, P./Zeimet, A. (Hrsg.) (2000): Attraktiv und Barrierefrei - Städte planen und gestalten für Alle. Münster = Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e.V., Heft 32, S. 27-38.

Rüter, Doris (2009): Auf dem Weg zu einer barrierefreien Stadt für Alle: Handlungsansätze für Münster. In: Leidner et al. (2009): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie, Heft 38, Münster.

Rudolph, Norbert (2009): Verkehrsraumgestaltung für Alle? Anforderungen und Beispiele aus der Praxis. In: Leidner et al. (2009): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie, Heft 38, Münster.

Sagramola, Silvio (2009): Von der Deklaration von Barcelona zur gleichberechtigten Teilhabe: Bauen für Alle in Luxemburg. In: Leidner et al. (2009): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie, Heft 38, Münster.

Sander, Iris (1999): Behinderung? Planungsaspekte für barrierefreie Sporteinrichtungen. sb 67 Verlagsgesellschaft, Köln.

Schader Stiftung et al. (2005): Zuwanderer in der Stadt. Empfehlungen zur stadträumlichen Integrationspolitik. Darmstadt.

Schüler, Torsten (1997): Barrierefreies Bauen : soziologische und medizinische Hintergründe, technische Lösungsmöglichkeiten sowie gesellschaftliche Verantwortung. Weimar, Bauhaus-Universität.

Schüler, Torsten (2000): Barrierefrei leben: Erhebungen in Wohn- und öffentlichen Bereichen; Planungshilfen für die Modernisierung von Altbausubstanz. Universitätsverlag, Weimar.

Skiba, Isabella/Züger, Rahel (2009): Basics Barrierefrei Planen. Birkhäuser Verlag, Basel.

Stadtbaudirektion Wien, Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen (Hrsg.) (2005): Planungsempfehlungen zur geschlechtssensiblen Gestaltung von öffentlichen Grünanlagen, Wien.

Stadtbaudirektion Wien, Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen (Hrsg.) (2005): Stadt fair teilen, Wien.

Steffen, Gabriele/Baumann, Dorothee/ Fritz, Antje (2007): Attraktive Stadtquartiere für das Leben im Alter. Bauforschung für die Praxis. Band 82. Weeber und Partner, Institut für Stadtplanung und Sozialforschung (Hrsg.). Stuttgart, Berlin.

Steffen, Gabriele (2010): Wohnen 50 plus: Neue Qualitäten. Anforderungen, Fakten, Beispiele. Wasmuth, Tübingen.

Stein, Barbara (2001): Altersgerechtes Planen und Bauen im ländlichen Raum unter besonderer Berücksichtigung vorhandener Bausubstanz: am Planungsbeispiel von Untersuchungsgebieten im Oberen Elbtal, Osterzgebirge in Sachsen. [Hochschulschrift].

Stemshorn, Axel (2006): Barrierefrei bauen für Behinderte und Betagte: DIN-Normen, Kommentar, Statistik, Wohnformen, Betreutes Wohnen, Wohnungsbau, Außenanlagen, öffentliche Gebäude, Sport- und Freizeitanlagen, Werkstätten, Arbeitswelt, Städtebau und Verkehr, Orientierung, Beratung, Selbsthilfe, Finanzierung, Östliche Bundesländer. Müller, Köln.

Stiftung Interkultur (2004): Interkulturelle Gärten im Porträt. München.

Stude, Ingeborg (2007): Barrierefreies Planen und Bauen in Berlin: öffentlich zugängliche Gebäude; Grundlagen und Beispiele. Kulturbuch-Verlag, Berlin.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.) (2003): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. Alba Fachverlag, Düsseldorf.

Wörmann, Geesken (2009): Mitwirkung an Planungsprozessen aus Sicht der Behindertenverbände. In: Leidner et al. (2009): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie, Heft 38, Münster.

Vetter, Angelika (Hrsg.) (2008): Erfolgsbedingungen lokaler Bürgerbeteiligung. Aus der Reihe: Städte & Regionen in Europa Band 16 VS Verlag, Wiesbaden.

Zebiski, Monika (2007): Freiräume für ältere Menschen. Universität Kassel, Fachbereich Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung (Hrsg.), Kassel.

Zentrale Geschäftsstelle Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes (Hrsg.) (o. J.): Städtebau und Kriminalprävention. Ein Leitfaden für die Praxis.

Plattformen zur Barrierefreiheit

- <http://www.bmfsfj.de/BMFSFJ/Familie/mehrgenerationenhaeuser.html>
- <http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/Content/Projekte/>
- <http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte>
- <http://www.sozialestadt.de/praxisdatenbank/>
- <http://www.bertelsmann-stiftung.de>
- <http://www.schader-stiftung.de>
- <http://www.biwaq.de/>
- <http://www.null-euro-urbanismus.de/>
- <http://www.forum-seniorenarbeit.de/>
- <http://nullbarriere.de/>
- <http://www.easy.going-network.de/>
- <http://www.wheelmap.org/>
- <http://www.mobil-und-barrierefrei.de/>

Innovative Lösungen zum Abbau von Barrieren in den IFAS-Modellvorhaben

Die Modellvorhaben lieferten vielfältige Hinweise auf identifizierte Barrieren, die zum Teil bereits abgebaut werden konnten, zum Teil auch noch bestehen. Die realisierten Maßnahmen zum Barriereabbau umfassen auch „gängige“ Maßnahmen, besonders in Bezug auf bauliche Maßnahmen an Gebäuden und Wegen (z.B. Rampen, breite Türen). Zum Teil sind aber auch neue Wege beschritten worden. Einige dieser Lösungen müssen erst noch den Praxistest bestehen, so zum Beispiel die interaktive Beleuchtung im Interkulturellen Generationenpark in Dessau.

Nachfolgend ist ein Überblick über die Hinweise auf Lösungsansätze dargestellt.

Modellvorhaben	Wesentliche Hinweise auf Lösungsansätze zum Abbau von Barrieren
Arnstadt – Lebendige Mitte Arnstadt-Ost	Bauliche Planung und Ausführung: Aufzug, Treppenlift, schwellenlose Türen/Zugänge, Balkone, Duschen, Rampen Information und Kommunikation: Transparenz bei Planung und Beteiligung Nutzung vielseitiger Medien bei der generationenübergreifenden Zielgruppenansprache, Beteiligungsangebote an geeigneten Wochentagen und Tageszeiten, u.a. zielgruppenorientierte Beteiligungsverfahren
Berlin – Nauener Platz	Bauliche Ausführungen: Barrierefreie Ausführung im Freiraum, rollstuhlgerechte Wegeführungen, Rampe, größere Eingangstür zum Café, Haltevorrichtungen Ausstattung / Gestaltung: Farbliche Markierungen, Licht- und Klanginstallationen, Lärmschutzbänke, schallmindernde Gabionen Sicherheit: Einsehbarkeit, Blickbeziehungen und Beleuchtungen
Dessau – Interkultureller Generationenpark	Bauliche Ausführung/Räumliche Strukturen: Wegenetze für unterschiedliche Nutzungen, Barrierefreie Zugänge zum Park, Flächen für spezielle Nutzergruppen und zielgruppenübergreifende Flächen Information und Kommunikation: Parkmanager als Kümmerer Soziale Nutzungen: Patenschaften, Parksommer Sicherheit:

Modellvorhaben	Wesentliche Hinweise auf Lösungsansätze zum Abbau von Barrieren
	Ganzheitliches Sicherheitskonzept mit 4-Säulen-Modell zur Sicherheit, „Sicherheitstisch“, Integration problematischer Gruppen, interaktive Beleuchtung
Düsseldorf – HELL-GA	Räumliche Strukturen und Nutzungen: im Erdgeschoss barrierefreie Zugänge, flexible Raumgestaltung, offene Türen, Anbindung aller Räume an den Freiraum, Dienstleistungsladen als Dependence im Einkaufszentrum (spricht weitere Zielgruppen an) Ausstattung und Gestaltung: im Erdgeschoss barrierefreie Ausstattung, niedrigschwellige, ansprechende Gestaltung, Wertschätzung durch Design, Schallschutz für alle Räume Sicherheit: Licht und Kamera
Erfurt – Bürgercafé Roter Berg	Bauliche Planung und Ausführung: Leitfaden „Barrierefreies Bauen in Erfurt“ gibt Hinweise auf barrierefreie bauliche Ausführungen (schwellenlose Zugänge, breite Durchgänge, Bewegungsräume, Markierungen, Oberflächen, Installationen (Klingel, Türen) Soziale Nutzungen: Integration städtischer Funktionen in einen Bürgertreff Information und Kommunikation: Themenfokussierung bei Beteiligungsangeboten
Fürstenfeldbruck – Quartiersplatz Marktplatz Ost	Ausstattung und Gestaltung: Wege mit Sitzbänken = Sitzrouten, Beleuchtungen und Beschilderungen von Wegen
Ingelheim – Mehrgenerationenhaus Ingelheim-West	Bauliche Ausführung: barrierefreier Zugang (Rampe) von Haupt- und Nebeneingängen, Aufzug im Gebäude, Raumkapazitäten Ausstattung: Hörschleifen in zwei Räumen und Café Information und Kommunikation: ständig mindestens ein Ansprechpartner im Eingangsbereich, Kommunikationsfortbildung von Mitarbeitern, Hinweisschilder mit Symbolen

Modellvorhaben	Wesentliche Hinweise auf Lösungsansätze zum Abbau von Barrieren
	Finanzielle Ressourcen: kein Verzehrzwang im Café, kostenloser Tagestee, günstiger Abholbusservice für Besucher
Kiel – Sport- und Begegnungspark Kiel-Gaarden	Information und Kommunikation: Gestaltungshandbuch thematisiert zahlreiche bauliche und soziale Barrieren, wie z.B. Sicherheit, Bedürfnisse von Jung und Alt. Es wird bei der Umsetzung in verschiedenen Planungs- und Bauabschnitten berücksichtigt.
München – Nachbarschaftsbörse Ackermannbogen	Bauliche Ausführung: im Neubau optimal barrierefrei Ausstattung und Gestaltung: multifunktionale, nutzungsneutrale Ausstattung der Gemeinschaftsräume Information und Kommunikation: Nutzung vielfältiger Medien, Quartierszeitung Ackermannbote Stadtteil- und Nachbarschaftsbüro als Anlauf- und Informationsstelle Finanzielle Ressourcen: Kostenlose Nutzung der Gemeinschaftsräume für Engagierte und nachbarschafts- und netzwerkfördernde Gruppen Zeitliche Festlegungen: Gruppenräume sind von 7-24 Uhr nutzbar
Offenburg – Stadtteil- und Familienzentrum Innenstadt	Bauliche Ausführung: im Neubau optimal barrierefrei bezogen auf Zugänge und Schwellen Räumliche Strukturen: Multifunktionaler Veranstaltungsraum

Tab. 4: Lösungsansätze zum Barriereabbau in IFAS-Modellvorhaben

Außerdem brachte sich das Modellvorhaben Braunschweig St. Leonhards Garten im Schwerpunkt Wohnen ein mit Hinweisen zum Thema Universal Design, die sich auch mit dem Wohnumfeld befassen. Der Ansatz des Universal Design liefert wichtige Hinweise für die Themen Beteiligung/Zielgruppenverständnis und Quartierskonzepte, die im Rahmen der Werkstatt mit Expertenrunde im Oktober 2009 in Fürstenfeldbruck als Schwerpunkte behandelt wurden.