



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Barrieren in Stadtquartieren überwinden



Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen
Wohnen Stadt Land www.bmvbs.de Verkehr Mobilität Bauen Wohnen
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität



Barrieren in Stadtquartieren überwinden



Inhalt

Einleitung	5
------------	---

All(e) inklusive im Stadtquartier!

Was ist das Problem?	6
Was ist das Ziel?	9
Welche Wechselwirkungen sind gewünscht?	
Welche unerwünschten Nebenwirkungen sind zu beachten?	9
Unterscheiden sich die Barrieren in verschiedenen Stadtquartierstypen?	11

Welche Barrieren sind typisch und wie können wir sie überwinden?

Städtebauliche Strukturen und Nutzungen	17
Stadtviertelkonzept Nahmobilität, Zielnetzplanung, Lichtmasterplan	
Bauliche Ausführung von Gebäuden und Räumen	23
Stadtteilcheck „Auf Herz und Rampen prüfen“, Leitfaden „Barrierefreier Stadtteil“, Freiraumentwicklung mit und für ältere Menschen	
Ausstattung und Gestaltung	29
„Nette Toilette“, Orientierung im Gebäude, Sitzrouten	
Soziale Nutzungen	35
„Stadt fair teilen“, Flexibler Lärmschutz, „Park für alle“	
Sicherheit	41
Platz da! ... für Jung und Alt, Kriminalprävention im Städtebau, Interaktive Beleuchtung	
Information und Kommunikation	47
Qualitätssiegel „Generationenfreundliches Einkaufen“, Online-Plattform, Bewegende Wegweiser	
Finanzielle Ressourcen	53
Wheelmap.org	
Zeitliche Festlegungen	57
Flexible Öffnungszeiten	
Gesetzliche Vorschriften	61
Shared Space	
Temporäre Barrieren	65
Maerker Brandenburg	

Welche kommunalen Handlungsstrategien gibt es?

Barrieren lokal identifizieren	68
Quartierskonzepte aufstellen	70
Abbau von Barrieren organisieren	72
Informieren und kommunizieren	74
Kontaktliste „Gute Beispiele“	76
Literatur, Links	78
Bildnachweis	79

Einleitung

„In Stadtquartieren Barrieren überwinden“ – dieser Wunsch treibt vor allem die Bewohnerinnen und Bewohner um, die alltäglich in ihrem Wohnumfeld Barrieren wahrnehmen. Trotz dieser wichtigen Aufgabe wird in der Stadtplanung der Abbau von Barrieren bislang eher als ein Sonderthema und Randaspekt behandelt. Im Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“ im Forschungsprogramm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung waren Modellvorhaben mit dem Ziel angetreten, lebenswerte Stadtquartiere für Jung und Alt zu gestalten. Die Modellvorhaben setzten Projekte in den Handlungsfeldern Gemeinschaftseinrichtungen, urbane Freiräume und Wohnen im Quartier um. Die Projektverantwortlichen haben seit ihrem Start im Jahre 2006 viel bewegt und dabei vielfältige Erfahrungen mit dem Abbau von Barrieren gesammelt. Sie haben gelernt, dass sie genau genommen keine absolute Barrierefreiheit erreichen können. So manche nicht bedachte

Barriere entstand erst im Projektverlauf. Diese Erfahrungen zeigen, dass es lohnt, genauer hinzuschauen. Das Sondergutachten „Barrierefreie Stadtquartiere“, dessen Ergebnisse dieser Broschüre zugrundeliegen, untersuchte daraufhin die räumlichen und sozialen Dimensionen von Barrierefreiheit sowie Ziele und Widersprüche beim Umgang mit und beim Abbau von Barrieren im Stadtquartier, im Wohnumfeld, in Freiräumen und in Gemeinschaftseinrichtungen. Vor allem suchte es nach Ansätzen, wie die Akzeptanz des Themas und die Lust, sich mit dem Abbau von Barrieren zu beschäftigen, in der Praxis verbessert werden kann. Denn fest steht: Die Lösungen müssen vor Ort gesucht und gefunden werden. Diese Broschüre richtet sich an Personen, die Stadtquartiere gestalten und etwas bewegen wollen. Erfahrungen aus den Modellvorhaben des Forschungsfelds sowie Hinweise aus ausgewählten Fallstudien stehen im Mittelpunkt der Praxisbeispiele, die im zweiten Kapitel unter der Überschrift „Welche Barrieren sind typisch und wie können wir sie überwinden?“ beschrieben werden.

All(e) inklusive im Stadtquartier!

Was ist das Problem?

Beim Stichwort „Barrierefreiheit“ scheint auf den ersten Blick alles klar zu sein. Planerinnen und Planer haben schnell die einschlägigen DIN-Vorschriften im Kopf, die beim Neu- und Umbau öffentlicher Gebäude und Straßenräume sowie bei Wohngebäuden angewandt werden. Vor dem geistigen Auge entstehen Bilder von Aufzügen, Rampen und Haltegriffen. Barrierefreiheit wird im allgemeinen Verständnis meist baulich beschrieben.

„Barrierefrei“ gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz zielt aber nicht nur auf den Abbau physischer Hindernisse. „Barrierefrei“ heißt dort, „grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich, erreichbar und nutzbar“. Viele Barrieren, die Menschen erheblich einschränken, den öffentlichen Raum zu nutzen, sind der Allgemeinheit kaum bewusst. Personen mit Sehbeeinträchtigungen zum Beispiel benötigen Begrenzungen, Kontraste, taktile Elemente und vor allem durchgängige Leit- und Orientierungssysteme. Dunkelheit und fehlende Einsehbarkeit verursachen auch bei nicht körperlich eingeschränkten Menschen häufig Unsicherheit. Aber nicht nur gebaute Rahmenbedingungen lösen Unsicherheitsempfindungen aus: Vandalismus, Verschmutzungen und einseitige Nutzungen wie z.B. ein Trinkertreff können sehr ausgrenzend wirken. Diese wenigen Hinweise zeigen: Barrieren werden individuell wahrgenommen und sind nicht abschließend beschreibbar.

Der Begriff der „Barrierefreiheit“ ist folgerichtig zu öffnen. Das Anliegen ist, allen Menschen zu ermöglichen, ihr Leben selbständig zu führen, Wege selbständig zu bewältigen und am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Dieser „breite Blick“ erhöht zwar die Komplexität

der Aufgabe, er lässt dafür jedoch Barrieren sichtbar werden, die mitunter genauso ausgrenzen wie „drei Treppenstufen“. Mit einem umfassenden Verständnis werden darüber hinaus mehr Menschen erreicht und vielfältigere Zielgruppen angesprochen. Dann lassen sich auch mehr Akteure davon überzeugen, dass der Abbau von Barrieren eine wichtige Aufgabe ist, die auf jede Tagesordnung gehört. Dies ist nötig, denn in vielen Kommunen wächst der Handlungsdruck. Je mehr ältere Menschen in den Quartieren leben, umso augenfälliger wird, was alltagstaugliche Strukturen und zugängliche öffentliche Räume für die Lebensqualität bedeuten. Immer mehr Wohnungen und ihr Umfeld müssen altersgerecht umgestaltet werden. Diese Entwicklungen schaffen mehr Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen, die auf das Wohnquartier angewiesen sind. Sie entlasten gleichzeitig langfristig die öffentlichen Kassen bei den Pflegekosten.

War 2009 jeder fünfte Bundesbürger in Deutschland 65 Jahre und älter, wird nach den Prognosen des Statistischen Bundesamtes bereits 2030 jeder Vierte zu dieser Altersgruppe gehören. Dies ist ebenso eine Chance wie eine Herausforderung: Eine Chance, weil sich mit steigender Lebenserwartung und allgemein verbessertem Gesundheitszustand auch die Phase des aktiven Lebensalters verlängert, eine Herausforderung, weil gleichzeitig die Zahl der Menschen, die mit gesundheitlichen Einschränkungen leben, deutlich steigen wird. Auf ein barrierefreies Umfeld sind schon jetzt ganz besonders die rund 7 Millionen als schwerbehindert registrierten Menschen angewiesen. Aber auch Personen, die nur zeitweise in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind - wie Schwangere, Eltern mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Reisende mit Gepäck - profitieren unmittelbar von einem barrieregeduzierten

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.

Das Ziel, möglichst vielen Menschen zu ermöglichen, ihr Leben bis ins hohe Alter selbstständig zu führen, ist nicht allein mit einer altersgerecht oder barrierefrei ausgestatteten Wohnung erreicht. Das Wohnumfeld insgesamt muss barriere reduziert gestaltet sein und entsprechend erreichbare und zugängliche Angebote der Versorgung, Dienstleistungen und Begegnungsmöglichkeiten vorhalten.

Besondere Herausforderungen bestehen in randstädtischen oder suburbanen Ein- und Zweifamilienhausgebieten, die erhebliche Defizite in der Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturangebote aufweisen. Hier wohnen viele ältere Menschen im Wohneigentum, die in der Phase der Familiengründung an den Stadtrand oder ins Umland der Städte gezogen sind. In manchen Lagen mit stagnierenden oder rückläufigen Bevölkerungszahlen lässt sich durch den Verkauf der Immobilie nicht mehr ein Umzug in eine bedarfsgerechte Wohnung im nächstgelegenen gut erschlossenen Zentrum finanzieren. Es muss deshalb vor Ort etwas passieren.

Aber auch in innerstädtischen Wohnquartieren wächst der Handlungsdruck. Viele Großwohnsiedlungen in den Neuen Bundesländern oder Zeilenbausiedlungen der 50er und 60er Jahre in den alten Bundesländern altern homogen, wenn nachwachsende Generationen wegziehen und junge Familien nicht zuziehen. Generationenübergreifende, unterstützende Strukturen fehlen

in diesen Quartieren.

Es mangelt nicht an eindeutigen politischen oder rechtlichen Vorgaben. Mit internationalen (UN-Behindertenrechtskonvention) sowie nationalen Gesetzen (Behindertengleichstellungsgesetz, Landesgleichstellungsgesetze) ist die Rechtslage eindeutig. Mit den DIN-Normen 18024-1/18040 und zahlreichen Richtlinien, Leitfäden und Checklisten von Bund, Ländern und Kommunen ist hinreichend beschrieben, wie Barrierefreiheit im öffentlichen Raum technisch umgesetzt werden kann.

Warum sind angesichts des Handlungsdrucks und Wissens „barrierefreie“ Kommunen immer noch eher eine Ausnahme als die Regel? Warum werden Barrieren nicht systematisch angepackt und abgebaut?

Große Hürden für den Barriereabbau sind:

- **Barrierefreiheit hat ein unattraktives „Rampenimage“.** Der Begriff der „Barrierefreiheit“ wird auf der Subjektebene mit Personen assoziiert, die mit erheblichen gesundheitlichen Einschränkungen leben. Sie werden vom „Normalbürger“ eher als Minderheit wahrgenommen. 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.
- In der kommunalen Planungspraxis **fehlen Leitbilder, Konzepte und Planungsverfahren**, um Infrastrukturen und Stadtquartiere barrierefrei anzupassen (Hafner/Wölfle 2010, Kreuzer/Scholz 2010). Der Abbau von Barrieren wird daher als „Sonderthema“ kaum im Planungsalltag berücksichtigt. Er muss erst zu einer Routineaufgabe werden.
- **Verschiedene kommunale Ressorts und weitere externe Akteure müssen** für den Abbau von Barrieren **zusammenarbeiten**. Abstimmungsprozesse innerhalb der Verwaltung und darüber hinaus mit privaten am Bau Beteiligten sowie Fachfirmen sind mühsam. Manche Kriterien der Barrierefreiheit gehen im Laufe der Planungs- und Bauprozesse schlicht verloren. Gemeinsam entwickelte Arbeitsgrundlagen wie z.B. Leitfäden unterstützen diese Abstimmungen.
- Stadtquartiere sind gebaut und **können nur nach und nach umgebaut werden**. Daher muss sich der Prozess des Barriereabbaus auch nach dem Lebenszyklus und Modernisierungsbedarf von Gebäuden und baulichen Anlagen richten. Dies braucht einen langen Atem.
- Umbaumaßnahmen **erfordern Investitionen**. Angesichts kommunaler Finanznot werden sie vielfach eher als „Kür“ denn als „Pflicht“ gesehen. Werden die Maßnahmen im Rahmen ohnehin anstehender Umbauten geleistet und immer mitgedacht, müssen keine zusätzlichen Kosten anfallen.
- Die größten Herausforderungen liegen im Bestand. Hier können anders als beim Neubau **selten Standardlösungen** umgesetzt werden. Es müssen praktikable und akzeptable Kompromisse zwischen den „Maximalanforderungen“ der DIN-Normen und der Wirtschaftlichkeit, der technischen Machbarkeit oder dem Denkmalschutz gefunden werden.
- **Barrierefreiheit kann letztlich nicht normiert werden**. Was in Städten mit einer hügeligen Topographie kein Problem ist, wird dagegen im flachen Hamburg, Greifswald oder Cuxhaven nicht toleriert. Praktikable Lösungen müssen daher die lokalen Rahmenbedingungen berücksichtigen.

Was ist das Ziel?

Tatsächliche „Barrierefreiheit“ auf der Ebene von Stadtquartieren ist mehr eine Vision als ein realisierbarer Zustand. Zwangsläufig ergeben sich in öffentlichen Räumen aus unterschiedlichen Perspektiven Interessenskonflikte. Im Unterschied zur Wohnung ist die Nutzungsqualität eines Quartiers gleichzeitig Ausdruck einer mehr oder weniger gelingenden Balance unterschiedlicher Interessen. „Barrierefreiheit“ ist deshalb genau genommen ein irreführender Begriff. Die Vision und die daraus abzuleitenden Ziele sind gleichwohl wegweisend und sollten sich nicht in ausufernden Begriffsdefinitionen erschöpfen. Daher werden aus pragmatischen Gründen hier die Begriffe „barrierefrei“, „barrierearm“, „barrierereduziert“ synonym verwendet.

Wer die Vision der „Barrierefreiheit“ im Stadtquartier umsetzen will, muss sich darüber im Klaren sein, dass es hier nicht um ein Projekt geht, das eines Tages abgeschlossen sein wird. Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist kein eindeutig definierbarer Zustand, sondern Ergebnis permanenter Aushandlungen. Diese müssen sich mit räumlichen und sozialen Dimensionen und mit Widersprüchen beim Abbau von Barrieren beschäftigen. Sowohl materielle „harte“ Beschränkungen im baulich-technischen Sinne als auch „weiche“ mentale Barrieren (z.B. fehlende Sicherheit bzw. Unsicherheit) sind abzubauen. Ein „breiter Blick“ weckt in der Politik und Bürgerschaft mehr Akzeptanz für das Thema.

Alltägliche Anliegen der Nutzerinnen und Nutzer von Stadtquartieren sind:

- sie bewältigen Wege selbständig und finden selbständig Zugang zu Gebäuden,
- sie nutzen Beförderungsmittel (ÖPNV) selbständig,
- sie finden und verstehen Informationen,
- sie versorgen sich selbständig,
- sie finden Möglichkeiten zur Begegnung, Kommunikation und Erholung (draußen + drinnen),
- sie halten sich gefahrlos und angstfrei im Straßenraum, auf Plätzen und in Grünanlagen auf.

Welche Wechselwirkungen sind gewünscht? Welche unerwünschten Nebenwirkungen sind zu beachten?

Nicht alle Barrieren stellen Hindernisse dar, die beseitigt werden müssen. Barrieren in Form von Mauern, Zäunen und Bordsteinen gliedern Räume und bieten Orientierung. Barrieren schützen die Privatsphäre oder geben Sicherheit. Barrieren können deshalb auch sehr willkommen sein: Ein umzäunter Spielplatz für Kleinkinder beschränkt zwar deren Bewegungsdrang, trägt aber zum entspannten Aufenthalt der Eltern auf dem Spielplatz bei. Lärmschutzwände schaffen Ruhe, Poller bieten Schutz vor parkenden Autos. Das Leben in seinen verschiedenen Phasen zeichnet sich durch stetigen Wechsel von neuen und überwundenen Hindernissen aus: Kleine Kinder sind stolz, erste Treppen zu überwinden. Jugendliche brauchen besondere Herausforderungen, um an ihnen zu wachsen. Das Bild einer Braut, die über die Schwelle getragen wird, symbolisiert einen neuen Lebensabschnitt.

Gezielt gesetzte Barrieren können in diesem Zusammenhang widersprüchliche Wirkungen entfalten: Der Kundenstopper in der Einkaufszone weist auf ein Verkaufsangebot hin. Das Schild kann als wichtige Information oder als Stolperfalle wahrgenommen werden. Verbotsschilder wie „Fußball spielen verboten“ setzen die Interessen des Eigentümers und das Ruhebedürfnis Einzelner gegen den ebenso verständlichen Wunsch nach Spiel und Bewegung zumeist jüngerer Bewohner durch. Wird öffentlicher Raum zunehmend privatisiert wie z.B. in Geschäftsbereichen, besteht die Gefahr, dass berechnete öffentliche Interessen wie der Aufenthalt ohne Konsumzwang durch private Verfügungsrechte übermäßig eingeschränkt werden. Mit dem wohlgemeinten Abbau von Barrieren können auch neue Barrieren geschaffen werden. Wird beispielsweise öffentlicher Raum erfolgreich belebt,

können Anwohnerinnen und Anwohner - nicht nur in den Abendstunden – dies als erhebliche Ruhestörung wahrnehmen. Ein offen und mit großen Glasflächen transparent gestalteter Nachbarschaftstreffpunkt erwies sich beispielsweise in Offenburg als erhebliche „Nutzungsbarriere“ für muslimische Frauen, die den Aufenthalt in sichtgeschützten Räumen bevorzugen. Das Ziel barrierefreier Stadtquartiere für alle lässt sich daher nicht erreichen, indem pauschal für alle geplant wird. Die Zielgruppe „alle“ gibt es nicht. Persönliche Erfahrungswelten, Bedürfnisse und Interessen unterscheiden sich. Eine Lösung für „alle“ muss diese unterschiedlichen Belange in den Blick nehmen. Die Planung mit und für die Nutzerinnen und Nutzer ist daher der geeignete Ansatz für den Abbau von Barrieren im Stadtquartier. Das heißt: Der Weg ist das Ziel.



Prof. em. Dr. Eduard Heinrich Führmomus Bielefeld

»Menschen suchen von ihrer Geburt an Barrieren, um die eigenen Fähigkeiten auszuloten sowie sich dadurch weiterzuentwickeln. 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 eine geschlossene Tür mich als Rollstuhlfahrer daran hindern kann, einzutreten, 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.«



Unterscheiden sich die Barrieren in verschiedenen Stadtquartierstypen?

Barrieren haben in unterschiedlichen städtebaulichen Gebietstypen eine jeweils andere Ausprägung. Mittelalterliche Stadtkerne halten typischerweise andere Barrieren bereit als Großwohnsiedlungen oder Einfamilienhausgebiete. Für jeden städtebaulichen Typ wird es dringend zu beseitigende oder auch hinnehmbare Barrieren geben. Lokale Rahmenbedingungen stellen daher einen wichtigen Ausgangspunkt dar, um gute Lösungen zu finden: Innenstadtlagen historischer Altstädte beispielsweise sind allgemein beliebt, aber voller Barrieren (z. B. Kopfsteinpflaster). Durchgängig asphaltierte Straßen in mittelalterlichen Gassen würden als barrierefreie Lösung nicht nur nicht genehmigt, sondern auch von Bewohnerinnen und Bewohnern nicht akzeptiert werden. Viele Städte mit historischen Innenstädten wie beispielsweise Stralsund und Neuruppin suchen deshalb nach pragmatischen Lösungen und finden sie (z.B. mit geschnittenem Pflaster ausgestattete Streifen in Straßen und Gehwegen). Sie handeln solche Lösungen lokal mit Akteuren aus dem Denkmalschutzamt und Behindertenverbänden aus, um Akzeptanz zu schaffen. Gute Beispiele aus vergleichbaren Regionen mit ähnlichen baukulturellen Herausforderungen sind dabei hilfreich.

Die Gebrauchsqualität öffentlicher Räume lässt sich nicht herstellen, indem überall gleich ausgestattet wird. Regionale Besonderheiten und lokale Vorlieben sind zu berücksichtigen. Dort, wo überwiegend Anwohner den öffentlichen Raum nutzen, kann auch mit Gestaltungselementen gearbeitet werden, deren Gebrauch sich aus der Gewohnheit erschließt. Je mehr Ortsunkundige den öffentlichen Raum nutzen, desto allgemeinverständlicher müssen beispielsweise Leit- und Orientierungssysteme gestaltet sein.

Altstadt/Innenstadt

Innenstadtlagen historischer Altstädte weisen vielfach enge Straßenräume, unebenen Straßenbelag (Kopfsteinpflaster) und häufig aufgrund der Topografie Treppen und enge, steile oder zugesparkte Gehwege auf. Vorschriften des Denkmalschutzes beschränken die Eingriffsmöglichkeiten insbesondere für den barrierefreien Aus- und Umbau von Bestandsgebäuden. Außen- und Gastronomie führt zum kostenpflichtigen Aufenthalt in öffentlichen Räumen. Es ist nicht immer möglich, sich zu Fuß mit Lebensmitteln zu versorgen, da der (großflächige) Einzelhandel auf autoorientierte Standorte außerhalb der Innenstädte ausgewichen ist. Nach wie vor sterben viele Innenstädte aufgrund fehlender Wohnbevölkerung in den Abendstunden aus, was Ängste auf Wegen im öffentlichen Raum auslösen kann. Die vielfältigen Eigentumsstrukturen stellen besondere Anforderungen an Planungsprozesse in Innenstädten.





Innerstädtische (Gründerzeit-)Viertel, Blockrandbebauung

Die traditionelle Blockrandbebauung des Gründerzeitviertels 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 an den Zugängen zu Gebäuden durch fehlende Rampen und Aufzüge, aber auch durch Verkehrslärm und Trennwirkungen stark befahrener Straßen. In öffentlichen Räumen fehlen vielfach Sitzmöglichkeiten. Öffentlicher Raum ist vorhanden, aber aufgrund der dichten Bebauung knapp bemessen. Dies führt zu Nutzungskonflikten bzw. in der Folge zu einseitig genutzten Räumen und sozialer Ausgrenzung. Auch hier sind vielfältige Eigentumsstrukturen in Planungsprozessen zu berücksichtigen.



Zeilenbaugebiete der 50er/60er Jahre

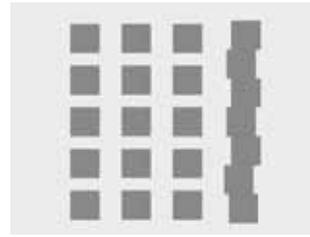
Bei den Gebäudezeilen dieses Gebietstyps handelt es sich meist um reine Mehrfamilienhäuser ohne Gewerbeeinheiten. Typische Barrieren sind fehlende Aufzüge in den Gebäuden und mitunter Treppenstufen an Hauseingängen. Kleine Wohnungsgrundrisse tragen dazu bei, dass gerade diese Gebietstypen homogen altern. Einzelhandel, Dienstleistungen und soziale Einrichtungen befinden sich üblicherweise in den Gebieten verstreut zum Teil in kleinflächigen Ladenzeilen. Die Folge sind größere Entfernungen auf täglichen Wegen zum Einkauf sowie zum ÖPNV. Die Straßenverkehrsflächen sind großzügig, entsprechend groß ist ihre Trennwirkung auch bei geringerer Verkehrsbelastung. Die Gebäudezeilen sind durch Fußwege erschlossen, die häufig schlecht einsehbar, unzureichend beleuchtet und unbelebt sind. Straßenabgewandte Eingangsbereiche schränken das subjektive Sicherheitsgefühl insgesamt ein. Diese Strukturen verlängern die Wege zwischen öffentlichem, meist belebterem Straßenraum und halböffentlichem Wohnumfeld. Durchaus großzügig bemessene Freiräume sind als „Abstandsgrün“ unzureichend räumlich gefasst und bieten kaum attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten. Diesen Gebieten fehlt häufig ein zentraler Raum als allgemeiner Treffpunkt. Überschaubarere Eigentumsverhältnisse erleichtern aber die Abstimmungen in Planungsprozessen. In manchen Siedlungen wird es allerdings derzeit durch den Verkauf von Wohnungen an Einzeleigentümer für die Kommune schwieriger, Partner in Umbauprozessen zu aktivieren.





Großsiedlungen

Undurchlässige Gebäudezeilen und weite Wege sind typische (städte-)bauliche Barrieren dieses Gebietstyps. Obwohl Fahrstühle in größeren Gebäuden vorhanden sind, behindern häufig Treppenstufen an Eingangsbereichen, enge Zugänge oder Fahrstuhlausgänge in Zwischengeschossen die tatsächlich barrierefreie Erreichbarkeit von Wohnungen. Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte sind Großwohnsiedlungen aber oft gut an den ÖPNV angebunden. Soziale Infrastruktur und andere Versorgungseinrichtungen befinden sich in fußläufiger Entfernung. Oft sind Angebote in Einkaufszentren untergebracht. Es fehlt an echten öffentlichen Räumen, die als Orte der Begegnung gestaltet und ausgestattet sind. Freiräume sind monoton und unzureichend ausgestattet. In Hochhaussiedlungen verhindern ungünstige Windverhältnisse manche Aktivitäten im Freien, Sitzgelegenheiten fehlen. Diese Strukturen tragen zu anonymen Nachbarschaften bei. Barrieren weisen Großwohnsiedlungen dann in der Regel in Form von Vandalismus, fehlender Sauberkeit, fehlendem Sicherheitsgefühl und sozialen Ausgrenzungen auf. Auch hier bestehen in der Regel überschaubare Eigentumsstrukturen, die allerdings durch den Verkauf von Wohnungen aus Fondsbeständen in manchen Gebieten unübersichtlicher werden.



Ein- und Zweifamilienhausgebiete

Ein- und Zweifamilienhausgebiete werden für Familien mit Auto geplant. Infolgedessen müssen in der Regel weite Wege zu Einkaufsgelegenheiten und anderen Dienstleistungsangeboten zurückgelegt werden. Gemeinschaftseinrichtungen und öffentliche Plätze als mögliche Treffpunkte fehlen. Gehwege sind schmal. Außerhalb der Siedlungsbereiche entfalten stark befahrene Straßen erhebliche Trennwirkungen. Die Gebiete sind hinsichtlich des Netzes und der Taktzeiten eingeschränkt mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen. Für ältere Menschen, die nach dem Auszug ihrer Kinder allein in großen Häusern verbleiben, werden diese Strukturen dann zum existenziellen Problem, wenn sie nicht mehr mit dem Auto fahren können. In diesen Gebieten gestaltet kein Wohnungsunternehmen den öffentlichen Raum. Hier sind die Bewohnerinnen und Bewohner auf sich gestellt und dabei wenig miteinander vernetzt.





Welche Barrieren sind typisch und wie können wir sie überwinden?

Bauliche und räumliche Barrieren

- Städtebauliche Strukturen und Nutzungen
- Bauliche Ausführung von Gebäuden und Räumen
- Ausstattung und Gestaltung

Mentale und soziale Barrieren

- Soziale Nutzungen
- Sicherheit
- Information und Kommunikation
- Finanzielle Ressourcen
- Zeitliche Festlegungen
- Gesetzliche Vorschriften
- Temporäre Barrieren





Hilde Donaubauer, München:
»Kleinere Einkäufe erledige ich zu Fuß. Dabei muss ich ein ganzes Stück entlang der Bundesstraße laufen. Dort gibt's nicht mal eine Bank. Kürzer wäre der Weg durch die Wohnanlage, aber die ist komplett eingezäunt. Ich kann ja nicht mehr über den Zaun klettern.«





Städtebauliche Strukturen und Nutzungen Stadträume für verschiedene Nutzergruppen planen



Städtebauliche Strukturen und Nutzungen

Die gebaute Stadt beeinflusst auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen Mobilitätschancen, Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten der Menschen: Von architektonischen Details bei der Gebäudegestaltung über die Beschaffenheit von Wegeverbindungen bis hin zur Trennwirkung großräumiger Verkehrsinfrastrukturen. Lange Wege ohne Sitzgelegenheiten erschweren die Alltagsbewältigung mobilitätseingeschränkter Menschen. Der tägliche Einkauf in einem Discounter an einer Ausfallstraße wird so zum beschwerlichen Ausflug. In Großwohnsiedlungen und Zeilenbausiedlungen der 50er bis 70er Jahre können lange Gebäuderiegel große Umwege erzwingen. Je schwieriger die Wege, umso eher wird die Mobilität auf das Notwendige reduziert. Die autogerechte Stadt – auch eine Form einseitiger 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 durch Nutzungskonkurrenzen entstehen und vielfältige Konflikte hervorrufen. Eine kleine Parkfläche wird nur selten den vielfältigen Ansprüchen der angrenzenden Bewohner für Kinderspiel, Hundeauslauf, Jugendtreff und Erholung entsprechen. Einseitige Belegungen, die andere ausgrenzen, sind an der Tagesordnung.

Städtebauliche Strukturen und Nutzungen sind – einmal angelegt – schwer zu verändern. Dennoch gibt es, wie die folgenden drei Fallbeispiele zeigen, integrierte Lösungsansätze für den Abbau von Barrieren, die aus städtebaulichen Strukturen und Nutzungen resultieren. Die Fallbeispiele zeigen unterschiedliche Perspektiven auf, wie Barrieren abgebaut werden können. In München gelang es, Barrieren in der täglichen Mobilität im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes für ein Gründerzeitquartier zu identifizieren. In Stralsund erarbeitete die Stadtverwaltung zusammen mit Behindertenverbänden ein systematisches Konzept zur barrierefreien Nutzung der historischen Innenstadt. Für die Stuttgarter Innenstadt entwickelten Marketingexperten und Künstler ein Lichtkonzept, das eine bessere Orientierung und eine höhere Aufenthaltsqualität für viele Nutzergruppen bietet.

Gemeinsam ist allen Projekten das Bestreben, einzelne Maßnahmen in ein in sich schlüssiges Gesamtkonzept zu integrieren und somit Insellösungen zu vermeiden.



In einer autoorientierten Stadt können Einkaufswege weit und beschwerlich werden.



Zielnetzplanung

Ort	Stralsund
Handlungsfeld	öffentlicher Raum
Barriere	baulich-räumlich
Ortsteil	Innenstadt
Planungskontext	Bestand, historische Altstadt
Zielgruppe	Barrierefreiheit insbesondere für Menschen mit Behinderungen

In historischen Altstädten ist es nicht einfach, Wege und Zugänge zu Gebäuden barrierefrei zu gestalten. Enge schmale Gassen, Kopfsteinpflaster und Treppenstufen zu vielen historischen Gebäuden sind typische Hindernisse. So war ein Bummel durch die als UNESCO-Weltkulturerbe eingestufte mittelalterliche Altstadt von Stralsund nicht für alle Besucher ohne weiteres möglich.

Da eine vollständige Beseitigung aller Barrieren auch aus Gründen des Denkmalschutzes nicht möglich war, entwickelte die Hansestadt 2004 ein „Zielnetz“, innerhalb dessen die wichtigsten Orte und Einrichtungen in der Innenstadt besser barrierefrei erreichbar sein sollten. In einem abschließenden Maßnahmenkatalog wurden 152 Einzelmaßnahmen erfasst, die auf den Abbau der im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Barrieren zielen und sich an den DIN-Normen orientieren. Seit 2004 wurden diese Barrieren im Rahmen laufender Sanierungsarbeiten sukzessive abgebaut. Darüber hinaus vergibt die Behindertenbeauftragte der Hansestadt seit 1996 im 2-Jahresrhythmus die Plakette „barrierefrei“: Ausgezeichnet werden öffentliche und öffentlich zugängliche Einrichtungen, die es sich in vorbildlicher Weise zur Aufgabe gemacht haben, beim Bau oder Umbau Barrieren zu vermeiden oder zu beseitigen und damit behinderten Menschen Teilhabe und Selbstbestimmung zu ermöglichen.

So wurde ein nachhaltiger Bewusstseinswandel in der Stadt in Gang gesetzt. Innerhalb der Verwaltung wird Barrierefreiheit zunehmend als Routineaufgabe gesehen.



Akteure und Finanzierung

Mit der Unterzeichnung der „Erklärung von Barcelona – Die Stadt und Menschen mit Behinderungen“ wurde das Ziel einer barrierefreien Stadt Stralsund von einem Bündnis aus dem Behindertenverband Stralsund e.V., der Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund SES, der Behindertenbeauftragten der Stadt und der kommunalen Politik und Verwaltung verfolgt. Die erforderlichen Umbaumaßnahmen werden im Zuge von laufenden Sanierungsmaßnahmen durchgeführt und über Städtebaufördermittel finanziert. Vorbereitende Gutachten erstellte das Berliner Planungsbüro Conradi, Braum und Bockhorst.



Lichtmasterplan



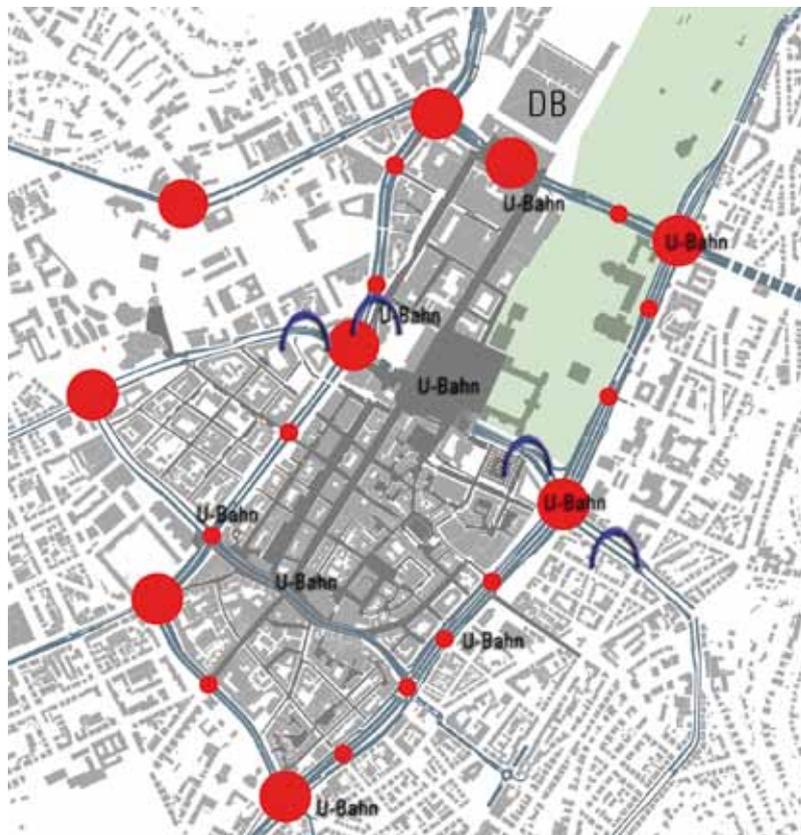
Akteure und Finanzierung

Der Lichtmasterplan und erste bauliche Maßnahmen wurden durch die öffentliche Hand initiiert und finanziert. Das Gesamtkonzept wurde vom Planungsbüro licht|raum|stadt entwickelt, begleitet von einer interdisziplinären Arbeitsgruppe unter Federführung des Amts für Stadtplanung mit Vertreterinnen und Vertretern der City-Initiative Stuttgart, der Stuttgart-Marketing, des Kunstmuseums Stuttgart e.V., des Tiefbauamts, des Landes Baden-Württemberg und der EnBW.



Ort	Stuttgart
Handlungsfeld	öffentlicher Raum
Barriere	baulich-räumlich, mental
Ortsteil	Innenstadt
Planungskontext	Bestand, Innenstadt
Fokus	Orientierung und Stadtmarketing

Das Projekt Lichtmasterplan Stuttgarter Innenstadt zeigt, dass größere Stadtquartiere nicht nur in Bezug auf stolperfreie Wegeverbindungen zu betrachten sind. Wegweiser und einprägsame Identifikationspunkte schaffen eine bessere Orientierung in der Stadt und tragen zur Barrierefreiheit bei. Der in Zusammenarbeit mit lokalen Expertinnen und Experten aus den Bereichen Stadtmarketing und künstlerische Gestaltung erstellte Lichtmasterplan bietet eine einheitliche und einprägsame Orientierungshilfe für alle Verkehrsteilnehmer. Durch eine stimmige Lichtgestaltung werden wichtige Wegeverbindungen markiert und identitätsstiftende Orte hervorgehoben. Das Lichtkonzept steigert die Aufenthaltsqualität für viele Nutzergruppen. Öffentliche Räume werden besser belebt.





Stadtviertelkonzept Nahmobilität

Ort	München
Handlungsfeld	öffentlicher Raum
Barriere	baulich-räumlich, temporär
Ortsteil	Stadtbezirk Ludwigvorstadt-Isarvorstadt
Planungskontext	Bestand, gründerzeitliches Quartier
Fokus	Alltagsmobilität mit Fokus auf Mobilitätsarten (Fuß, Rad, ÖPNV)

In großstädtischen Gründerzeitvierteln mit Blockrandbebauung müssen barrierefreie Wegeverbindungen für viele unterschiedliche Nutzergruppen geschaffen werden. Im Münchner Stadtbezirk Ludwigvorstadt-Isarvorstadt wurden im Zuge einer breit angelegten Bürgerbeteiligung Barrieren identifiziert und Lösungen diskutiert. Insbesondere Verbesserungen für die Verkehrsmittel der Nahmobilität wie zu Fuß gehen, Fahrrad, ÖPNV, aber auch für Skateboard-, Rollstuhlfahrer und Rollatornutzer standen im Fokus der Betrachtung.

Auf Exkursionen und Stadtteilerkundungen mit unterschiedlichen Nutzergruppen wurden Anregungen gesammelt und ein Nahmobilitätskonzept formuliert. Aufbauend auf diesem Konzept wurden seit 2007 bereits 230 unterschiedliche Maßnahmen umgesetzt, von denen alle Anwohnerinnen und Anwohner profitieren, weil sie sich bequemer und sicherer fortbewegen können, beispielsweise durch eine bessere Beleuchtung, breitere Gehwege und neue Sitzgelegenheiten.

Als wichtige Schlüssel für den Erfolg erwiesen sich der klare Fokus auf unterschiedliche Fortbewegungsarten, ein Budget für Sofortmaßnahmen und damit eine glaubwürdige Öffentlichkeitsarbeit sowie die gezielte Ansprache von lokalen Akteuren und Institutionen.



Akteure und Finanzierung

Als Teil des Bündnisses für Ökologie wurde das Nahmobilitätskonzept maßgeblich vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt München vorangetrieben und als Pilotvorhaben finanziell durch den Freistaat Bayern gefördert. Das Konzept wurde von den Planungsbüros stadt+plan und Komma.Plan entwickelt.





Daniel Eggers, Arnstadt:
»Eine extra Parklücke ist ja gut und schön.
Leider fehlt mir der Platz zum Parken und
erst recht zum Aussteigen.«





Bauliche Ausführung von Gebäuden und Räumen

Barrierefreiheit zu Ende denken



Bauliche Ausführung von Gebäuden und Räumen

Es ist eine klassische Aufgabe des „Barrierefreien Bauens“, zugängliche öffentliche Gebäude und Räume sicherzustellen. Öffentliche Gebäude wie Rathäuser und Museen sind bereits weitgehend barrierefrei. Hier sind in der Regel die DIN-Normen über die jeweiligen Landesbauordnungen verpflichtend umzusetzen. Breiter Konsens besteht inzwischen auch bei den meisten Verkehrsunternehmen, dass der schwellenlose und tastbare Zugang ein wichtiges Komfortmerkmal für den öffentlichen Nahverkehr darstellt. Wesentlich größer ist der Handlungsbedarf bei privaten, aber öffentlich zugänglichen Gebäuden wie z.B. im Einzelhandel, bei Arztpraxen oder Hotels. Hier entscheiden häufig die Sensibilität und die finanziellen Handlungsspielräume des Eigentümers oder die spezifische Kundengruppe, ob Zugangsschwellen abgebaut werden oder nicht. Handlungsbedarf ist auch besonders im öffentlichen Raum festzustellen. Gefragt sind insbesondere in sich schlüssige Wegesysteme, die sicherstellen, dass wir uns von der Haustür bis zur Haltestelle, zum Park, Spielplatz oder Lebensmittelgeschäft barrierefrei fortbewegen können. Wichtige Elemente sind z.B. ausreichend breite Gehwege, auf denen unterschiedliche Personen mit Gepäck, Rollstuhl oder Kinderwagen sich ohne Probleme begegnen können. Es geht letztlich um eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität im Außenraum.

Wege und Zugänge barrierefrei gestalten heißt:

- in sich konsistente Wegebeziehungen (Lückenschluss),
- ausreichend dimensionierte, ablesbare und einladende Zugänge zu und innerhalb von Gebäuden,
- ausreichend dimensionierte Wege mit geh- und rollfreundlichen Belägen,

- niveaufrei an angrenzende Straßen angebundene Wege und Platzflächen,
- Querungshilfen an stark befahrenen Straßen wie z.B. Nasen oder Gehweginseln,
- Fußgängerunterführungen zu vermeiden,
- Hauptwege und Zugangsbereiche zu beleuchten,
- 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 sollten einladend sein, d.h. das Raumprogramm und ihre Gestaltung müssen zur Nutzung passen. In wohnungsnahen Gemeinschaftseinrichtungen hat es sich bewährt, die Büroräume dem Eingangsbereich zuzuordnen, um neue Gäste begrüßen oder Fragen beantworten zu können. Wird beispielweise der Nachbarschaftstreff gut angenommen, spielt der Schallschutz eine wichtige Rolle, um Konflikte mit Anwohnern zu vermeiden.

Die folgenden Fallbeispiele zeigen einen innovativen Umgang mit Barrieren im öffentlichen Raum auf. Der Stadtteilcheck in München „Auf Herz und Rampen prüfen“ beweist, wie mit einer pfiffigen Idee, einerseits Barrieren lokal identifiziert und gleichzeitig junge Menschen für andere Lebensumstände sensibilisiert werden können. Der Schweriner Leitfaden „Barrierefreier Stadtteil Neu Zippendorf“ trägt dem Umstand Rechnung, dass in Stadtumbaugebieten mit öffentlicher Förderung das Wohnumfeld umfassend umgestaltet wird. Wenn also gebaut wird, dann gleich richtig, das ist hier die Devise. Dieses Anliegen verfolgt im öffentlichen Freiraum auch der Hamburger Handlungsrahmen für Freiräume.



Freiräume mit und für ältere Menschen entwickeln

Ort	Hamburg
Handlungsfeld	Freiraum
Barriere	bauliche Ausführung, Ausstattung, Gestaltung, Orientierung
Ortsteil	u.a. Barmbek, Billstedt und Neuwiedenthal
Planungskontext	Bestand, unterschiedliche Quartiere
Fokus	Vernetzung von Freiräumen, Partizipation

Um die Lebensqualität in Stadtquartieren insbesondere für ältere Menschen zu verbessern, muss das Wohnumfeld auch auf Sicherheit, Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Wege und Freiflächen hin untersucht werden. Es reicht nicht aus, DIN-Vorgaben zum Abbau von Barrieren in öffentlichen Räumen umzusetzen.

Ein Schritt in diese Richtung ist das Programm „Freiraum und Mobilität für ältere Menschen in Hamburg“. Auf Grundlage einer Datenanalyse und in Zusammenarbeit mit Verbänden und Vereinen erarbeitete die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt einen Handlungsrahmen. Er formuliert Kriterien für die Gestaltung von Freiräumen in Stadtquartieren, geht also über die Einzelbetrachtung eines Parks oder Straßenraums hinaus. Im Zuge zweier geförderter Modellprojekte, dem Luisenhofstieg und dem Quartier Rümkerstraße, erprobten die Projektverantwortlichen den Handlungsrahmen, der nun allen Bezirken empfehlend zur Verfügung steht. Die in den Modellprojekten neu gestalteten Freiräume sind besser zugänglich und systematisch vernetzt. Dies führte insgesamt zu einer deutlichen Belebung. Somit kommt die an den Bedürfnissen der älteren Menschen orientierten Freiraumplanung auch anderen Nutzergruppen zu Gute.



Akteure und Finanzierung

Der Handlungsrahmen wurde im Fachamt Stadtgrün und Erholung der ehemaligen Behörde für Umwelt und Gesundheit entwickelt und auf Bezirksebene umgesetzt. Über ein Sonderinvestitionsprogramm standen zwischen 2005 und 2010 jährlich 150.000 Euro für die Umbaumaßnahmen zur Verfügung, die mit Fördermitteln aus der Integrativen Städteentwicklung und anderen Programmen ergänzt werden konnten.



Leitfaden »Barrierefreier Stadtteil«



Akteure und Finanzierung

Die Entwicklung des Leitfadens wurde durch das Stadtplanungsamt angestoßen und vom Bundesländer-Programm „Soziale Stadt“ finanziert. In der Arbeitsgruppe „Barrierefreies Neu-Zippendorf“ treffen sich seit 2003 regelmäßig Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung, verschiedene Behindertengruppen sowie Planerinnen und Planer. Die Arbeitsgruppe prüft und begleitet wichtige Neubau- oder Umbauvorhaben.



Ort	Schwerin
Handlungsfeld	öffentlicher Raum, Freiraum
Barriere	bauliche Ausführung
Ortsteil	Neu-Zippendorf
Planungskontext	Bestand, Plattenbausiedlung
Fokus	Sensibilisierung von Planungsakteuren

Wichtige Stellschrauben zur Umsetzung der „Barrierefreiheit“ sind Investitionen über städtebauliche Programme (Soziale Stadt, Stadtumbau Ost, städtebauliche Sanierung/Wohnumfeldverbesserung), da umfangreiche Verbesserungen im Wohnumfeld geplant werden. Dabei wurde im Programmgebiet der „Sozialen Stadt“ in Schwerin deutlich, dass es keinen gemeinsamen Wissensstand bezüglich barrierefreier Maßnahmen gibt. Um unterschiedlichen Ämtern, Wohnungseigentümern und privaten am Bau Beteiligten sowie ausführenden Fachfirmen eine verbindliche Orientierung zu geben, wurde ein Leitfaden zur barrierefreien Ausführung lokaler Baumaßnahmen erarbeitet. In Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden und betroffenen Personen aus dem Stadtteil wurden insbesondere die DIN Vorgaben zur Barrierefreiheit für den lokalen Kontext präzisiert, z.B. um bestimmte Farben und Materialien einheitlich zu verwenden. Obwohl die Erkenntnisse nicht immer konsequent umgesetzt werden, leistet der Leitfaden einen wichtigen Beitrag für eine bessere Kommunikation zwischen unterschiedlichen Akteuren. Dies erhöht die Planungssicherheit und beugt teuren Nachbesserungen vor.





Stadtteilcheck »Auf Herz und Rampen prüfen«

Ort	München
Handlungsfeld	öffentlicher Raum, Gebäude
Barriere	baulich-räumlich, sozial und mental
Ortsteil	Gesamtstadt
Planungskontext	Bestand, unterschiedliche Quartiere
Fokus	Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen
im Internet	www.herzundrampen.de

Wie lebt und bewegt sich eine andere Person in meiner Stadt? In vielen Projekten gelingt es, durch eine umfassende Beteiligung Barrieren zu identifizieren. Das Projekt „Auf Herz und Rampen prüfen“ des Kreisjugendrings München-Stadt zeigt, dass sich Beteiligungsverfahren nicht nur auf die unmittelbar Betroffenen beschränken müssen. Vielmehr eröffnet ein Rollentausch die Chance, Menschen für Bedürfnisse anderer zu sensibilisieren und die Perspektive zu wechseln.

In München prüfen Kinder und Jugendliche den Stadtteil auf Einschränkungen für Menschen mit Behinderungen. Ausgestattet mit Augenbinde und Blindenlangstock, Simulationsbrille oder Rollstuhl erleben sie ihren eigenen Stadtteil aus einer neuen Sicht. Auf einem Rundgang erkunden sie Einschränkungen und Barrieren im Stadtviertel und diskutieren Verbesserungsvorschläge.

In der Regel berät dann der zuständige Bezirksausschuss darüber, wie die vorgefundenen Barrieren zu beseitigen sind. Die Erfahrung zeigt, dass dieser Ansatz mit einer hohen Resonanz in lokalen Medien einhergeht. Das Thema wird stärker in der Öffentlichkeit verankert. Die spielerische Erfahrung unterschiedlicher Lebenssituationen und die Zusammenarbeit von Menschen mit und ohne Behinderung sind besondere Qualitäten dieses Projekts.

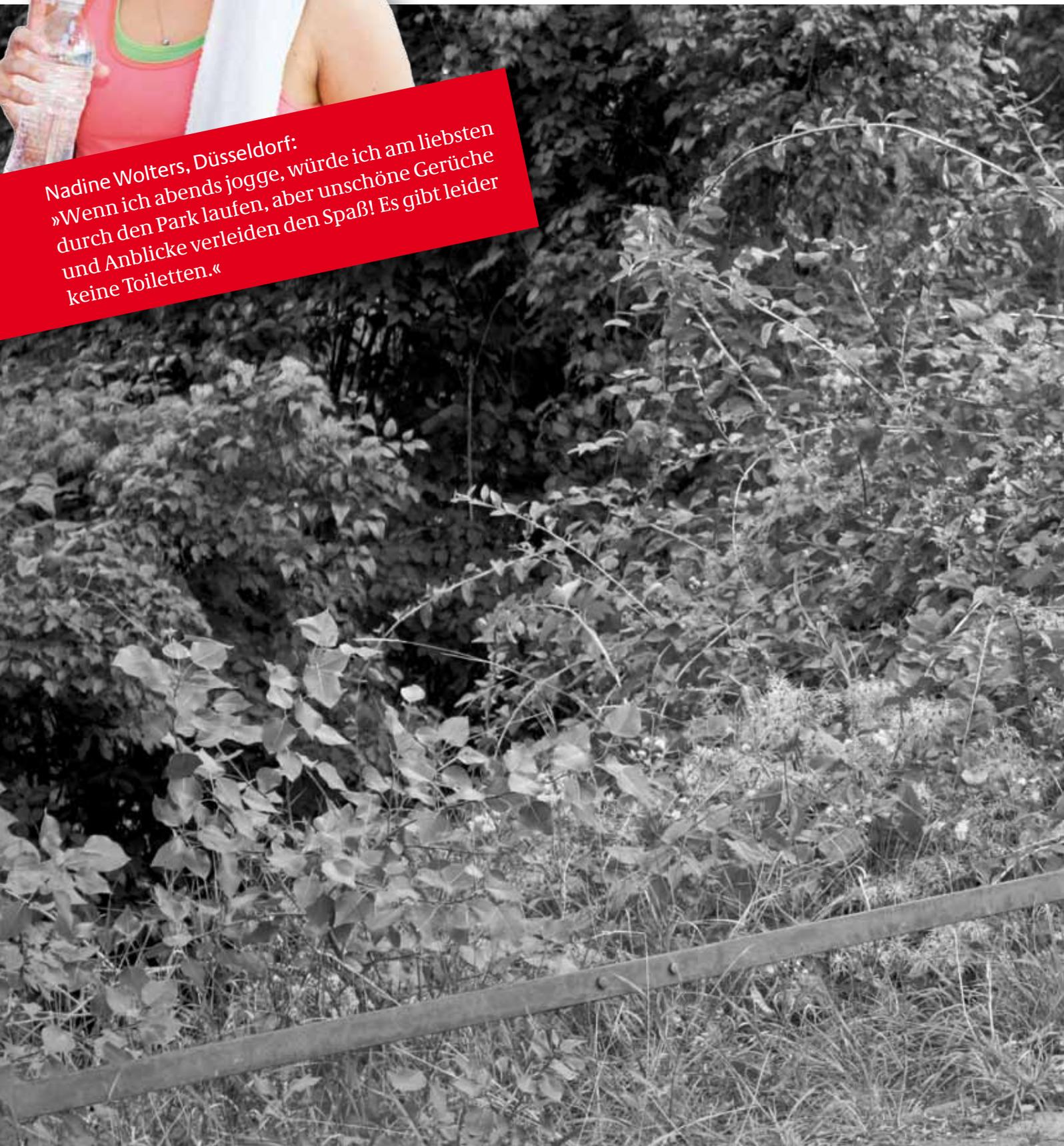
Akteure und Finanzierung

2002 begannen Handicap International e.V. und der Kreisjugendring München-Stadt (KJR) in einem gemeinsamen Projekt, Stadtteile und Institutionen in München auf Barrierefreiheit zu überprüfen. 2009 wurde eine Projektstelle „Auf Herz und Rampen prüfen“ beim KJR eingerichtet und zunächst für 3 Jahre von der Stadt München finanziert. Zudem kooperiert das Projekt mit weiteren Vereinen und Institutionen, beispielsweise mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund e.V., mit dem Netzwerk für Frauen und Mädchen mit und ohne Behinderung und mit der Fachhochschule Landshut, die das Projekt evaluierte.





Nadine Wolters, Düsseldorf:
»Wenn ich abends jogge, würde ich am liebsten durch den Park laufen, aber unschöne Gerüche und Anblicke verleiden den Spaß! Es gibt leider keine Toiletten.«





Ausstattung und Gestaltung Öffentliche Räume und Gebäude benutzerfreundlich ausstatten



Ausstattung und Gestaltung

Erhebliche Barrierewirkungen entstehen durch unzureichend ausgestattete und ausgrenzend gestaltete öffentliche Räume und Gebäude. Das Beispiel der Sitzbank verdeutlicht die Schwierigkeiten, aber auch die Chancen, den öffentlichen Raum nutzerorientiert zu gestalten. Ältere Menschen, die auf längeren Wegen eine Verschnaufpause einlegen möchten, finden zu wenige Sitzmöglichkeiten. 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 einem Gespräch müssen sich zwei Personen 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 Jugendliche 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.

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

- Fehlende (barrierefreie) Toiletten im öffentlichen Raum,
- fehlende oder unzureichende Beleuchtung im öffentlichen Raum,
- fehlender Wetterschutz,
- fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten, so dass Fahrräder zu Hindernissen werden,
- falsch platzierte Schilder oder Post-, Strom- und Telefonverteiler auf dem Gehweg.

Ein gut ausgestatteter öffentlicher Raum scheitert in der Regel an Kosten der Herstellung und Anschaffung sowie insbesondere der schwer zu kalkulierenden anschließenden Pflege bzw. Wartung. Das Beispiel der „Netten Toilette“ zeigt, dass es auch anders geht: Kosten sparen und trotzdem ein flächendeckendes Angebot an öffentlich zugänglichen Toiletten anzubieten. Auch die in Frankfurt am Main initiierten „Sitzrouten“ bieten einen Komfort, der durch Multifunktionalität und Kooperation Kosten sparen hilft. Das Beispiel Ingelheim zeigt eine besonders für Menschen mit eingeschränkten Sinneswahrnehmungen ausgestattete Gemeinschaftseinrichtung.



Bequem sitzen sieht anders aus.



Nette Toilette

Ort	Aalen
Handlungsfeld	öffentlicher Raum
Barriere	bauliche Ausführung, Ausstattung
Ortsteil	Innenstadt
Planungskontext	Bestand, Innenstadt
Fokus	Altersgerechte Infrastruktur
im Internet	www.die-nette-toilette.de

Insbesondere ältere Menschen fühlen sich durch den Mangel an öffentlichen Toiletten in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Allerdings belasten Einrichtung und Unterhalt von Toiletten die kommunalen Haushalte. Auf Initiative eines City Managers entwickelte die Stadt Aalen 2001 das Konzept „Nette Toilette“. Das Prinzip des Konzepts ist einfach: Lokale Gastronomiebetriebe oder Kaufhäuser mit einer mindestens achtstündigen täglichen Öffnungszeit erhalten einen monatlichen Zuschuss für die Reinigung und gegebenenfalls auch Zuschüsse zur Verbesserung der barrierefreien Ausstattung ihrer Toiletten. Im Gegenzug verpflichten sie sich, während der Öffnungszeiten einen kostenlosen, unbeschränkten Zugang zu den Toiletten zu gewähren. Die beteiligten Gastronomiebetriebe sind mit einem lizenzierten Logo – dem stilisierten Gesicht, dessen Augen zwei Nullen darstellen – im Eingangsbereich sichtbar gekennzeichnet. Inzwischen haben bundesweit mehr als 120 Städte und Gemeinden den Ansatz aufgegriffen. Das Beispiel zeigt, wie durch eine Kooperation zwischen kommunaler Verwaltung und Privatwirtschaft eine öffentliche Aufgabe nicht nur kostengünstiger, sondern auch attraktiver gestaltet werden kann.



Akteure und Finanzierung

Aufwandsentschädigungen für die beteiligten Betriebe werden betriebsbezogen auf Grundlage von Besucherfrequenz, Öffnungszeiten, Ausstattung und Lage ermittelt und betragen zwischen 40 und 150 Euro pro Monat. Im Vergleich zum konventionellen Betrieb öffentlicher Toiletten ergab sich für die Stadt Aalen nach fünf Jahren eine Kostenersparnis von 250.000 Euro.

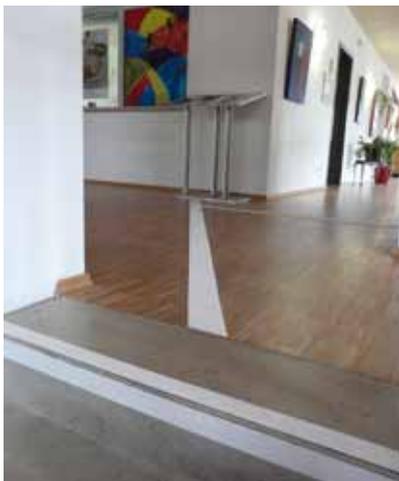


Orientierung im Gebäude



Akteure und Finanzierung

Die Stadt Ingelheim ist Betreiber des Mehrgenerationenhauses, das aus einem erweiterten Kindergemeinschaftshaus entstanden ist. Das Projekt wurde als Modellvorhaben im Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“ gefördert.



Ort	Ingelheim
Handlungsfeld	Gebäude
Barriere	Ausstattung, Gestaltung
Ortsteil	Ingelheim-West
Planungskontext	Bestand, Mehrgenerationenhaus
Fokus	Infrastruktur für Menschen, deren Mobilität und Sinneswahrnehmungen eingeschränkt sind

Viele Barrieren erfahren Menschen mit eingeschränkten Sinneswahrnehmungen. Die Ausstattung und Gestaltung des Mehrgenerationenhauses in Ingelheim-West als Ort der Begegnung berücksichtigt sehr weitgehend barrierefreie Mobilität und erlaubt es, sich mit allen Sinnen im Gebäude und dessen Umfeld zu orientieren.

Im Eingangsbereich steht ein Modell des Hauses, das ertastet werden kann und als Orientierungshilfe dient. Es informiert nicht nur Menschen, die nicht sehen können, sondern regt auch sehende Kinder an, die ihren Tastsinn erproben. Darüber hinaus wurden Türschilder erneuert, Treppenhäuser mit Hinweistafeln in Pyramiden- und Blindenschrift versehen und Treppenstufen mit Kontraststreifen markiert. Eine Induktionsschleife erleichtert das Hören mit Hörgeräten bei Veranstaltungen. Der Weg von der Bushaltestelle bis zum Haus wird mit einem Blinden-Leitsystem ausgestattet, das auch auf den Stadtteil ausgedehnt wird. Zusätzlich sorgen neue Sitzgelegenheiten und ein neues Lichtkonzept für eine höhere Aufenthaltsqualität und Sicherheit. Durch die vielfältigen Maßnahmen und sehr gute Ausstattung konnte die Qualität des Angebots erhöht und auf neue Nutzergruppen ausgeweitet werden.





Sitzrouten

Ort	Frankfurt am Main
Handlungsfeld	öffentlicher Raum
Barriere	baulich-räumlich, lange Fußwege
Ortsteil	Nordend
Planungskontext	Bestand, Gründerzeitviertel
Fokus	Altersgerechte Infrastruktur

„Mobilität braucht Orte der Immobilität“ – sagen nicht nur Frankfurter Seniorinnen und Senioren. Gerade für ältere Menschen verbessert die Möglichkeit, sich längere Wege in überschaubare Etappen einzuteilen, ihre Alltagsmobilität.

Das Projekt „Sitzrouten“ der Stadt Frankfurt fördert die Nahmobilität mit einem Netz aus unterschiedlichen Sitzgelegenheiten. Auf Veranstaltungen und zielgruppenspezifischen Planungsspaziergängen wurden Ideen für Standorte und Gestaltung unterschiedlicher Sitzmöbel gesammelt und diskutiert: Von der einfachen Holzbank über Sitzwürfel bis hin zur Generationenbank, die drei verschiedene Sitzhöhen anbietet, wurden auf diese Weise vielfältige Ruhe- und Treffpunkte geschaffen.

Die neuen Sitzmöglichkeiten werden sehr gut angenommen, tragen viel zur Belebung des öffentlichen Raums bei und fördern die Identifikation mit dem Stadtteil. Das Projekt zeigt einen preiswerten und gleichzeitig wirkungsvollen Weg, beschwerliche Wege bequemer zu gestalten.



Akteure und Finanzierung

Finanziert aus Mitteln des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus wurde das Projekt von vielen Vereinen und Institutionen getragen. Beteiligt waren das Referat für Mobilitäts- und Verkehrsplanung des Frankfurter Verkehrsdezernats, die Planersocietät Dortmund, der Ortsbeirat Nordend, die Initiative Alte für Frankfurt, der Kinderschutzbund Frankfurt, das Kinderbüro und die IG Untere Bergstraße.





Sylvia Sandmann, Frankfurt:
Auf dem Weg zur Arbeit bringe ich die Kinder
zu Fuß zum Kindergarten. Meistens gehe ich
einen Umweg, weil es häufig vorkommt, dass
man vor der Kneipe angepöbelt wird. Das
möchte ich mir und den Kindern ersparen.«





Soziale Nutzungen Nutzungskonflikte gemeinsam aushandeln



Soziale Nutzungen

Öffentliche Räume und Gebäude sind, jeweilige Zweckbestimmungen berücksichtigend, grundsätzlich für alle Menschen da. Ihre Qualität hängt davon ab, ob vielseitige, offene und verträgliche Nutzungen vorhanden sind und Nutzerinnen und Nutzer sich die Räume aneignen können. Näher betrachtet wird deutlich, dass viele Plätze oder Parkanlagen einseitig und nur von bestimmten Gruppen genutzt werden. Andere fühlen sich ausgegrenzt. Wird ein Stadtteilplatz z.B. ausschließlich vom lokalen „Trinkertreff“ besetzt, machen insbesondere ältere Menschen einen großen Bogen um diesen Bereich. Diese Zustände werden vielerorts lange Zeit hingenommen. Sie sind auch nicht der Gruppe anzulasten, die den jeweiligen Ort besetzt. Es fehlt der gemeinsame Dialog, um die verschiedenen Interessen im öffentlichen Raum verträglich unterzubringen und so auszugleichen.

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

Quartierbezogene Gemeinschaftseinrichtungen kämpfen häufig mit dem Problem, dass sie manche Zielgruppen überhaupt nicht erreichen. Obwohl Gebäude und Räume baulich bedarfsgerecht ausgeführt sind, fühlen sich Menschen möglicherweise nicht angesprochen. Ein 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. Die barrierefrei zugängliche Gemeinschaftseinrichtung nützt wenig, wenn dort nur Kursangebote für Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen angeboten werden (Diavortrag: „Radwandern in den Alpen“). Der inhaltliche Zugang bleibt unberücksichtigt.

Die im Folgenden dargestellten Fallbeispiele aus dem Hamburger Quartier Kaltenbergen und der Elberfelder Nordstadt in Wuppertal zeigen, dass in intensiven Beteiligungsprozessen Nutzungskonflikte abgebaut und gemeinsam genutzte Freiräume entstehen können. Die Kampagne „Stadt fair teilen“ aus Wien beweist, dass die komplexe Aufgabe motivierend kommuniziert werden kann.



Belebung ist erwünscht, wird aber für die Anwohnerinnen und Anwohner mitunter zur Lärmbelastung.



Eine ungepflegte Quartiersmitte verleitet nicht zum Aufenthalt.



Stadt fair teilen

Ort	Wien
Handlungsfeld	Mobilität, Information, Kommunikation
Barriere	baulich-räumlich, mental
Ortsteil	6. Wiener Bezirk Mariahilf
Planungskontext	Bestand, Gesamtstadt
Fokus	Chancengleichheit im öffentlichen Raum

Nutzungskonflikte werden leichter abgebaut, wenn unterschiedliche Perspektiven und Bedürfnisse der Menschen kommuniziert und vermittelt werden.

Die Leitstelle „Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen“ der Stadt Wien steht für eine Planungskultur, die sich an unterschiedlichen Bedürfnissen von Frauen und Männern, von alten und jungen sowie von mobilen und weniger mobilen Menschen orientiert.

Seit 2005 wird dieser Anspruch in einer Broschüre und einer DVD an Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit herangetragen. Die Materialien stellen Alltagswege verschiedener „Kunstfiguren“ im Pilotbezirk Mariahilf dar und arbeiten dabei zielgruppenspezifische Interessen heraus. Es wird anhand bereits realisierter Maßnahmen diskutiert, wie mit unterschiedlichen Barrieren umgegangen werden kann. Zusätzlich vermittelt eine Wanderausstellung die Ergebnisse eines Bezirkswettbewerbs zur höheren Chancengleichheit im öffentlichen Raum.

Mit dem Motto „Stadt fair teilen“ ist es der Leitstelle gelungen, einen komplexen Qualitätsanspruch positiv zu kommunizieren.



Akteure und Finanzierung

Broschüre und Ausstellung entstanden auf Initiative der ‚Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen‘ des Wiener Magistrats, Stadtbaudirektion Wien. Mit der grafischen Gestaltung wurden die Büros PlanSinn und geschmacksache.at beauftragt. Finanziert wurden beide Maßnahmen durch das Planungsamt.



Flexibler Lärmschutz



Ort	München
Handlungsfeld	halböffentlicher Raum
Barriere	Nutzungskonflikte, Lärm
Ortsteil	Ackermannbogen
Planungskontext	Neubau Genossenschaftswohnungen mit Gemeinschaftseinrichtung
Fokus	Barrieren aufbauen, um Barrieren abzubauen
im Internet	www.ackermannbogen-ev.de , www.speisecafe-rigoletto.de

Die Balance zwischen öffentlichen und privaten Nutzungen im Stadtquartier ist störungsanfällig. Im Münchener Ackermannbogen gelang es Bewohnerinnen und Bewohnern einer neuen Genossenschaft, einen sehr aktiven Treff mit vielfältigen Angeboten für die Nachbarschaft auf die Beine zu stellen. Die Angebote werden sehr gut angenommen, aber dadurch entstanden neue Konflikte. Nachbarn, die direkt über den im Erdgeschoss angesiedelten Gemeinschaftsräumen wohnen, fühlten sich erheblich durch Lärm gestört. Der Konflikt spitzte sich vor allem an dem gut besuchten Speisecafé mit Außengastronomie zu und bedrohte insgesamt die gute Zusammenarbeit im Projekt.

Akteure und Finanzierung

Die Nachbarschaftsbörse am Ackermannbogen des Ackermannbogen e.V. wurde sowohl von der Stadt München gefördert als auch als Modellvorhaben im Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“ unterstützt. Die Akteure werben kreativ um private Unterstützung in der Nachbarschaft: Wer sich nicht mit Zeit einbringen kann, darf finanziell unterstützen. Ein Ansatz, der vielleicht mit einer Bürgerstiftung weiterentwickelt werden könnte.

Die Lösung war ein ganzes Bündel von Maßnahmen, die den Lärm reduzierten und den öffentlich nutzbaren Raum ein Stück weit begrenzen. Als besonders wirkungsvoll erwiesen sich mit schallabsorbierendem Stoff bespannte Außenschirme. Die Projektverantwortlichen konsultierten dafür Fachleute für Akustik und fanden einen Betrieb, der eine Sonderanfertigung anbot. Darüber hinaus wurden Balkone von Wohnungen teilweise verglast. Pflanztröge verhindern Skaten und Spielen unmittelbar am Gebäude. Die Schirme erlauben es, weiterhin draußen zu bewirten, schränken dabei aber natürlich die freie Sicht der Gäste ein. Dieser Kompromiss ist vielleicht nicht absolut barrierefrei, aber eine pragmatische Lösung.

Lärm wird subjektiv sehr verschieden als mehr oder weniger störend empfunden. Fühlen sich Personen durch Kinderlärm im öffentlichen Raum gestört, ist es keine Lösung, das Kinderspiel zu verbieten.





»Park für alle«

Ort	Hamburg
Handlungsfeld	(Halb-) öffentlicher Raum
Barriere	Nutzungskonflikte, Vandalismus, Ausstattungsdefizite
Ortsteil	Billstedt, Quartier Steinfurther Allee-Kaltenbergen
Planungskontext	Bestand, Siedlung aus den 60er Jahren
Fokus	Belebung eines Grünzugs, Gestaltung für unterschiedliche Nutzer, Partizipation

Unzureichend gepflegte und einseitig ausgestattete öffentliche Grünzüge führen dazu, dass diese von vielen Bewohnerinnen und Bewohnern gemieden werden. In der Wohnsiedlung Steinfurther Allee – Kaltenbergen konnte im Zuge einer Quartiersentwicklung ein zentraler Grünzug neu belebt werden.

Übersichtlich geführte Wege, vielfältige, robuste Bepflanzung und Angebote für etablierte und neue Nutzungen wie beispielsweise eine Streetballfläche, ein „Seniorentreff“ mit Fitnessgeräten und eine Hundeauslauffläche verleihen dem Grünzug neue Attraktivität. Der neue Park bietet Raum für alle Anwohnerinnen und Anwohner. Dabei ist es gelungen, bestehende Nutzungskonflikte zu moderieren ohne auszugrenzen. Beispielhaft hierfür ist ein neuer Standort für einen „Trinkertreff“. Es wurde ein nach wie vor zentraler und einsehbarer Standort gefunden, der mit Bänken, Mülleimer und Unterstand ausgestattet leichter gepflegt werden kann. Im gesamten Park finden sich nun viele unterschiedliche Sitzmöglichkeiten, so dass Konflikte vermieden werden.

Der Erfolg des Projektes basiert auf dem Engagement und der hohen Verantwortlichkeit der lokalen Akteure. Hier wurden gemeinsame Lösungen erarbeitet, um Nutzungskonflikte dauerhaft abzubauen und den Freiraum bedarfsgerecht zu gestalten.



Akteure und Finanzierung

Das Projekt ist Beispiel eines Kooperationsprozesses zwischen öffentlicher Hand und privater Wohnungsbaugenossenschaft. Maßgebliche Akteure sind das Bezirksamt Hamburg-Mitte, die HANSA Baugenossenschaft, der Bauspielplatz „Die Kuhle“, der Quartiersbeirat mit Vertretern von Institutionen, Anwohnern, Gewerbetreibenden und Politik sowie die Planungsbüros Zumholz Landschaftsarchitektur und raum+prozess. Auch zukünftig fordern die zurückgehenden Ressourcen der öffentlichen Grünpflege das lokale Engagement heraus. Eigenverantwortlichkeit und Toleranz nehmen in ungepflegten öffentlichen Räumen schnell ab.





Philipp Lindemann, Köln:
»Ich fahre meistens mit dem Fahrrad zum
Tennisplatz. Auf dem Weg dorthin muss ich
unter der Bahnunterführung durch. Mei-
ne Mutter hat es nicht gerne, dass ich dort
alleine langfahre, weil es da so dunkel und
unheimlich ist.«

BURU
TWIST
BII

NEG
69
1600-



Sicherheit

Belebte Orte schaffen Sicherheit



Sicherheit

Beim Thema Sicherheit geht es nicht in erster Linie um die objektive Gefahr, Opfer einer Straftat zu werden, sondern um ein sehr verschieden empfundenes Gefühl von persönlicher Sicherheit. Unbelebte öffentliche Räume, verwahrloste Plätze und Grünanlagen, unübersichtliche Hauseingänge, dunkle Unterführungen, fehlende Beleuchtung oder fehlende Blickbeziehungen machen öffentlichen Straßenraum oder Grünanlagen nicht nur unattraktiv, sondern erzeugen Unbehagen und Unsicherheit. Insbesondere Frauen und alte Menschen reagieren sensibel und meiden solche Räume, wo immer es geht. Dies führt einerseits zu eingeschränkter Lebensqualität, andererseits veröden diese Bereiche umso mehr. In der Folge können solche „Angsträume“ ein erster Schritt sein, dass ganze Stadtquartiere negativ „etikettiert“ werden. Angsträume sind nicht gleichzusetzen mit „Tatorten“. Ihre Barrierewirkung entsteht in erster Linie in den Köpfen.

Die Gestaltungskriterien für sichere öffentliche Räume sind inzwischen allgemein anerkannt. Es geht um:

- Orientierung: sich zurechtfinden können, Sichtverbindungen zu Orientierungspunkten und erkennbare Ziele schaffen, Eingangssituationen deutlich kennzeichnen, Wege übersichtlich gestalten.
- Einsehbarkeit: Einblicke gewähren, Sichtverbindungen herstellen, Aufzüge, Haltestellen und Treppenhäuser hell und transparent gestalten, Verbuschung vermeiden.

- Beleuchtung und Belichtung: sehen und gesehen werden, ausreichende Beleuchtung auf Geh- und Fahrradwegen, in Tiefgaragen und Unterführungen schaffen.
- Belebung: jemanden ansprechen können, unterschiedliche Funktionen mischen wie z.B. Wohnen, Verkehr, Versorgung, Freizeit, Hauseingänge und Fenster zum öffentlichen Raum ausrichten, Sichtbezüge zu Wohnhäusern, Geschäften herstellen, Wege und Verkehr bündeln.
- Verantwortlichkeit: Identifikation herstellen, Aneignung des Wohnumfeld durch die Bewohnerinnen und Bewohner fördern, Nachbarschaften stärken, private, halböffentliche und öffentliche Räume erkennbar zonieren, Bürgerinnen und Bürger beteiligen.

Die nachfolgenden Beispiele zeigen überwiegend städtebauliche und bauliche Handlungsansätze, um die subjektiv empfundene und objektive Sicherheit im öffentlichen Raum zu erhöhen. Das Dessauer Beispiel stellt eine interaktive Parkbeleuchtung vor, die ein Baustein einer umfassenden Planung mit intensiver Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ist. Gleiches gilt für den Nauener Platz in Berlin, wo insbesondere Beteiligte aus einem angrenzenden Seniorenheim das Thema Sicherheit in die Planung einbrachten. Neue Stadtquartiere können von vornherein nach Kriterien der städtebaulichen Kriminalprävention geplant werden, dies zeigt das anschließende Beispiel aus Niedersachsen.



Platz da! ... für Jung und Alt

Ort	Berlin
Handlungsfeld	öffentlicher Raum
Barriere	Ausstattung, einseitige Nutzung
Ortsteil	Wedding
Planungskontext	Bestand, gründerzeitliches Quartier, Platzgestaltung
Fokus	Beleuchtungskonzept für mehr Sicherheit

Licht in öffentlichen Räumen beeinflusst das subjektive Sicherheitsempfinden sehr. Innovative Lichtkonzepte mit LED-Technologie erlauben inzwischen finanzierbare und zugleich gestalterisch ansprechende Beleuchtungen von Plätzen.

Der neu gestaltete Nauener Platz bietet eine große Vielfalt von Angeboten für Jung und Alt, um sich aktiv oder Erholung suchend im öffentlichen Raum aufzuhalten. In einem Beteiligungsprozess bezog der Bezirk von Beginn der Planungen an Bewohnerinnen und Bewohner umliegender Quartiere sowie Interessengruppen ein. Seniorinnen und Senioren einer angrenzenden Wohnanlage brachten insbesondere das Thema Sicherheit ein, das für sie einen großen Stellenwert hat. Ergebnis der Beteiligung ist unter anderem ein ansprechendes Beleuchtungskonzept. Unterschiedliche, farbige Beleuchtungen ermöglichen es, sich zu orientieren und auch in den Abendstunden den Platz bis in hintere Bereiche einzusehen. Darüber hinaus schaffen sie eine besondere Atmosphäre. Höhepunkt ist ein beleuchteter Handlauf rund um den Platz. Er beleuchtet und weist den Weg, fasst dabei gleichzeitig den Raum. Der besondere Effekt ist, dass vor dem Handlauf stehende oder sich bewegende Personen gut zu sehen sind, da der Lichtstreifen unterbrochen wird.



Akteure und Finanzierung

Eine Initiative ‚Nauener Neu‘ und das auf dem Platz befindliche ‚Haus der Jugend‘ setzten sich dafür ein, den öffentlichen Platz umzugestalten. Verantwortlich ist der Bezirk Mitte mit der Abteilung Stadtentwicklung. Involviert ist auch die Abteilung Jugend, Schule und Sport. Die Umgestaltung wurde mit öffentlichen Mitteln finanziert. Das Projekt wurde als Modellvorhaben des Forschungsfelds „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“ unterstützt. Für die langfristige, kontinuierliche Pflege des Platzes werden verbindliche Vereinbarungen angestrebt, die auch den zwischenzeitlich freien Träger des Hauses der Jugend einbeziehen.



Kriminalprävention im Städtebau

Akteure und Finanzierung

Neben der Stadtverwaltung Lingen und betroffenen Akteuren der Stadtentwicklung sind das Niedersächsische Ministerium für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit, das Niedersächsische Innenministerium, das Landeskriminalamt Niedersachsen und der Landespräventionsrat Niedersachsen am Projekt beteiligt. Zusätzliche Kosten entstehen in den Planungsprozessen nicht.

Ort	Lingen
Handlungsfeld	öffentlicher Raum
Barriere	Sicherheit
Ortsteil	Schepsdorf
Planungskontext	Neubaugebiet
Fokus	Kriminalprävention im Städtebau

Neubaugebiete können von Anfang an „sicher“ geplant werden, ohne dass Mehrkosten entstehen. Im Modellprojekt „Kriminalprävention im Städtebau (KIS)“ wurde am Beispiel des Neubaugebiets „Am Ludgeriweg“ in Lingen ein standardisierter Verfahrensablauf zur Integration kriminalpräventiver Belange im städtebaulichen Entwurf entwickelt. Im Fokus stehen dabei bauliche Strukturen, die dazu beitragen, dass öffentliche Räume belebt werden und subjektives Sicherheitsempfinden verbessert wird. Dies wird zum Beispiel dadurch beeinflusst, belebte Nutzungen in Gebäuden zur Straßenseite anzuordnen, Wegeverbindungen so zu gestalten, dass sie die Orientierung erleichtern und einsehbar sind. Zwischen Stadt und Polizei wurde im Jahr 2006 eine verbindliche „Sicherheitspartnerschaft“ unterzeichnet. Seitdem wird die Kriminalprävention im Rahmen der Trägerbeteiligung in allen Planungsvorhaben berücksichtigt. Weiterhin wird die Polizei bei Erschließungsmaßnahmen einbezogen und berät Bauherren bei Sicherheitsaspekten.

Das Projekt trägt dazu bei, Sicherheitsaspekte bewusst in Planungsabläufen zu verankern und kostenintensive Nachbesserungen zu vermeiden. Die durch das Modellprojekt erstellten Ergebnisse werden seitdem bei allen Bebauungsplanungen angewendet. Das Niedersächsische Ministerium für Soziales, Frauen, Familie, Gesundheit und Integration vergibt darüber hinaus seit 2010 ein Qualitätssiegel für „sicheres Wohnen“ an zertifizierte Wohnungsunternehmen.





Interaktive Beleuchtung

Ort	Dessau
Handlungsfeld	öffentlicher Raum, Freiraum
Barriere	Sicherheit
Ortsteil	Innenstadt
Planungskontext	Bestand, zentraler Park
Fokus	Belebung und Sicherheit
im Internet	www.stadtpark-dessau.de

Gewalttaten im öffentlichen Raum verunsichern Menschen langanhaltend. Im Dessauer Stadtpark sorgten ein Mord und Drogenmilieu dafür, dass die Bevölkerung den Park konsequent mied. Für den Stadtpark in Dessau wurde deshalb ein ganzheitliches Sicherheitskonzept erarbeitet, in dem bauliche Umgestaltungsmaßnahmen, ein interaktives Beleuchtungskonzept, soziale Aufmerksamkeit und Integration diskriminierter Gruppen wichtige Bausteine sind. Ein interaktives Beleuchtungssystem mit insgesamt 32 Leuchtenmasten sollte die objektive Sicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden deutlich verbessern. Unter dem Motto „Belebung wird sichtbar“ werden belebte Flächen und frequentierte Wegebeziehungen mithilfe von Bewegungssensoren in der Dunkelheit stärker beleuchtet als weniger frequentierte. Je mehr Menschen sich im Park aufhalten, desto heller wird es. Im Ruhezustand werden die recht schwach leuchtenden Lampen über ein Computerprogramm gesteuert, das nach und nach lernen soll, wie sich die Menschen durch den Park bewegen und den angestrebten Weg schon vorab hell ausleuchten. Das an- und abschwellende Licht signalisiert zugleich: der Park ist in Bewegung, er wird genutzt, in ihm halten sich Menschen auf. Sicherheit entsteht in erster Linie dort, wo Menschen Verantwortung für andere übernehmen. Das interaktive Beleuchtungssystem erhöht deutlich das subjektive Sicherheitsgefühl und wird sehr positiv angenommen. Mütter mit Kindern nutzen jetzt beispielsweise in den frühen Morgenstunden die Wegeverbindungen durch den Stadtpark deutlich häufiger.

Akteure und Finanzierung

Der Ansatz geht auf die Initiative der Stiftung Bauhaus Dessau zurück, das Konzept wurde vom Berliner Architekturbüro realities:united entworfen, die Ausführungsplanung der Beleuchtung lag in den Händen des Ingenieurbüro Lehr. Ermöglicht wurde das Projekt durch die ämterübergreifende Planung und Steuerung innerhalb der Stadtverwaltung, für bauliche Maßnahmen konnten Drittmittel unter anderem aus dem ExWoSt-Programm eingeworben werden. Zur Nachhaltigkeit des Projekts tragen Pflegepatenschaften mit umliegenden Einrichtungen (Jüdische Gemeinde, Avendi-Seniorenheim u.a.) bei.





Monika und Jürgen Hartmann, Dessau:
»Früher gab es auf den Bahnhöfen noch Schalter,
an denen man sich Fahrkarten kaufen konnte. Jetzt
geht alles über Automaten. Es wird einem nicht
leicht gemacht.«





Information und Kommunikation

Informationen müssen bei allen ankommen



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 die unpassende Informationsvermittlung grenzen aus:

- Informationen in einer „Fachsprache“ oder einer fremden Sprache kommen nicht an.
- (Fahrkarten)automaten mit einer unübersichtlichen Menüführung erzeugen Ratlosigkeit und Frustration.
- 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.

Für eine gelungene Information und Kommunikation kommt es maßgeblich darauf an, Medien, Inhalte, Gestaltung und Standorte bewusst und zielgerichtet barrierefrei zu planen. Grundbedingung dafür ist, dass die Zielgruppen klar sind. Oft wird zu kurz „für alle“ gedacht, und damit werden unterschiedliche Bedürfnisse ausgeblendet. Kinder sind genauso wie Menschen, die mit Rollstühlen unterwegs sind, beispielsweise darauf angewiesen, dass Informationen wie auch Bedienelemente in niedriger Höhe angebracht sind. Während Ampelschaltungen auf Fußwegen generell tief angebracht werden können, sollten für umfangreichere Informationen niedrige und hohe Standorte gewählt werden, damit stehende, große Personen sich nicht lange bücken müssen.

Ein Aha-Erlebnis in dieser Hinsicht ist ein Rollenspiel mit Simulationsanzügen, die körperliche Einschränkungen nachempfinden lassen. Bei der Fachtagung des Sondergutachtens „Barrierefreie Stadtquartiere“ schlüpfen zwei Personen in Anzüge, die körperliche Einschränkungen durch eine halbseitige Lähmung bzw. einen Parkinson nachempfinden lassen. Die gebeugte Haltung durch den Parkinson macht es den Kranken nahezu unmöglich, Schilder und Hinweistafeln selbst in mittlerer Höhe, senkrecht angebracht wahrzunehmen. Technologische Innovationen ermöglichen heute viele Erleichterungen. Über das Mobiltelefon können an entsprechend ausgestatteten Standorten Informationen in mehreren Sprachen per Kurzmitteilung oder gesprochener Nachricht abgerufen werden. Diese Angebote werden bisher vorzugsweise touristisch genutzt. Das Medium ließe sich leicht auf andere Informationen ausdehnen.

Nach dem Motto „Weniger ist mehr“ empfiehlt es sich, mit eindeutigen und selbsterklärenden Symbolen zu informieren. Dann entfallen auch Sprachbarrieren. Symbole und Logos für (lokal) spezifische Projekte und Angebote sollten im Zuge einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit erklärt werden.

Das nachfolgende Beispiel aus Kiel zeigt, das Signets im öffentlichen Raum nicht nur informativ, sondern auch einladend und gestalterisch attraktiv sein können. Das Qualitätssiegel „generationenfreundliches Einkaufen“ vermittelt Kundinnen und Kunden die bedarfsgerechte Ausstattungsqualität eines Geschäftes und bietet gleichzeitig den Einzelhändlern eine Orientierung, mit welchen Elementen Barrierefreiheit zu realisieren ist. Die Online-Plattform KOMM Münster informiert über die Barrierefreiheit in öffentlichen Räumen und Gebäuden sowie privaten Einrichtungen und Geschäften. Für den Alltag von Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen wird das Internet immer wichtiger.



Qualitätssiegel »Generationenfreundliches Einkaufen«

Ort	bundesweit
Handlungsfeld	Gebäude
Barriere	Ausstattung, Gestaltung, Orientierung, Information
Ortsteil	bundesweit
Planungskontext	Bestand, Einzelhandelsimmobilien
Fokus	Barrierefreiheit für unterschiedliche Nutzergruppen
im Internet	www.generationenfreundliches-einkaufen.de



Gütesiegel und Zertifikate sind ein wichtiges Instrument, um zuverlässige und vergleichbare Informationen über barrierefreie Gestaltung von öffentlichen und privaten Einrichtungen anzubieten. Das Qualitätssiegel „generationenfreundliches Einkaufen“ kennzeichnet als bundesweit einheitliches Zertifikat barriere-reduzierte Geschäfte und Einkaufszentren, die sich freiwillig beteiligen. Anhand eines Kriterienkatalogs prüfen geschulte Tester Geschäftsräume und -angebote auf ihre Zugänglichkeit für Menschen unterschiedlichen Alters und spezifischer Mobilitätsmöglichkeiten. Von der Breite der Gänge über die Lesbarkeit von Produktkennzeichnungen bis hin zur Auskunftsbereitschaft der Mitarbeiter fließt eine Reihe von Kriterien in die Bewertung mit ein. Das Siegel wird vom Handel angenommen. Ende Dezember 2011 waren bundesweit mehr als 2.500 Geschäfte und Einkaufszentren zertifiziert.

Akteure und Finanzierung

Träger des Qualitätssiegels ist der Handelsverband Deutschland (HDE) mit Unterstützung der Initiative „Wirtschaftsfaktor Arbeit“, die auf einer Kooperation der Länder Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen aufbaut. Finanziert wird das Siegel durch die teilnehmenden Geschäfte.



Online-Plattform



Ort	Münster
Handlungsfeld	Gebäude
Barriere	bauliche Ausführung, Ausstattung, Information
Ortsteil	stadtweit
Planungskontext	Bestand, Gesamtstadt
Fokus	Informationsaufbereitung für Menschen mit Behinderungen
im Internet	www.komm.muenster.org

Akteure und Finanzierung

KOMM ist ein Projekt in Trägerschaft der kommunalen Stiftungen Hüffer und Siverdes sowie des Institutes für Geographie der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster. In einem Projektbeirat organisierten sich insbesondere Mitglieder aus Vereinen behinderter Menschen in Münster und andere Expertinnen und Experten. Die Hüfferstiftung finanzierte den Internetauftritt und die konzeptionellen Arbeiten.

Leicht zugängliche und übersichtliche Informationen über die Beschaffenheit von Wegen und Gebäuden sowie Beförderungsmöglichkeiten und -bedingungen helfen, Mobilitätsbarrieren abzubauen.

Das Projekt KOMM Münster bietet als Lösung eine Online-Datenbank mit Informationen über öffentliche und private Einrichtungen an. Neben Informationen über Zugänge und Innenausstattung, z.B. Toiletten von Gaststätten, Geschäften, Arztpraxen und Behörden können auch Auskünfte über das Angebot abgerufen werden. Beispielsweise wird dargestellt, ob Speisen für Menschen mit Allergien angeboten werden. Die Daten werden durch unabhängiges, geschultes Personal erhoben. Nutzerinnen und Nutzer der Website können Anregungen geben, zu welchen Gaststätten usw. Daten erhoben werden sollen.

Insbesondere im Alltag von Menschen mit körperlichen Einschränkungen, aber auch als Informationsbasis für Beratungsstellen und im Stadtmarketing hat sich das Onlineportal als sehr hilfreich erwiesen.





Bewegende Wegweiser

Ort	Kiel
Handlungsfeld	öffentlicher Raum, Freiraum
Barriere	baulich-räumlich, Ausstattung, Orientierung
Ortsteil	Gaarden, Ellerbek
Planungskontext	Bestand, Eingangssituationen und Wegweiser
Fokus	Information und Aufmerksamkeit
im Internet	www.sportpark-gaarden.de

Ein gut gestalteter öffentlicher Raum informiert auch ohne Hilfsmittel über seine Funktion. In größeren Räumen wie Parkanlagen orientieren Übersichten und Wegweiser. Der „Sport- und Begegnungspark auf dem Kieler Ostufer“ wurde früher allerdings kaum als öffentlicher Raum wahrgenommen. Breite, umlaufende Straßen trennen den Park von umliegenden Quartieren, Eingangsbereiche waren kaum erkennbar. Angesichts dieser Barrieren wurde der großzügige Park nicht als naheliegende Erholungsmöglichkeit wahrgenommen. Es fehlte auch an Ausstattung und barrierefreien Wegeverbindungen. Ungepflegte und zugewachsene Flächen waren wenig einladend. Die Flächen wurden umfassend neu gestaltet, vielseitig und attraktiv ausgestattet. Besonderes Augenmerk fällt aber auf die neuen überlebensgroßen Signets an den Eingängen zum Park. Die Figuren stellen verschiedene Sportarten dar und informieren damit über dessen Angebote. Gleichzeitig laden sie von weithin sichtbar in den Park ein und bauen so die Trennwirkung der Straße ab. Zusätzlich bieten einheitlich gestaltete Wegweiser Orientierung auf dem Gelände und Überblick über die vielfältigen Angebote. Parallel läuft eine großangelegte Öffentlichkeitsarbeit.

Der Park wird zunehmend gut angenommen und inspiriert lokale Vereine und Institutionen, neue Nutzungsmöglichkeiten zu entwickeln.



Akteure und Finanzierung

Die positive Entwicklung wird insbesondere durch ein Modell der „Verantwortungsgemeinschaft“ zwischen lokalen Organisationen und städtischer Verwaltung verstetigt. Eine von der Stadt berufene Parkmanagerin koordiniert Patenschaften, über die neue Initiativen Flächen nutzen und gleichzeitig Verantwortung für den Park übernehmen. Das Projekt wurde als Modellvorhaben im Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“, außerdem mit Mitteln des Bund-Länder-Programms Soziale Stadt unterstützt.





Leon und Antonio, Kiel:
»Im Sommer treffen sich unsere Freunde im Freibad, da würden wir gerne dabei sein. Leider geht das nicht immer, weil der Eintritt zu teuer ist.«

• Betreten für
Unbefugte
verboten.



Landeshauptstadt
Die Oberbürgermeisterin
- Amt für Sportförderung



Finanzielle Ressourcen Ohne Geld am öffentlichen Leben teilnehmen



Finanzielle Ressourcen

Die Stadt intensiv zu nutzen, muss keine Frage des Einkommens sein, solange öffentliche Räume unentgeltlich genutzt werden können und dabei noch bedarfsgerecht ausgestattet sind. In den Geschäftsbereichen der Städte dominieren jedoch inzwischen ökonomische Verwertungsinteressen. Dies kann so weit gehen, dass öffentliche Sitzmöglichkeiten Mangelware sind. Wer sich ausruhen möchte, kann vielleicht noch auf den Stufen einer Treppe Platz nehmen. Ein bequemerer Aufenthalt ist oft nur bei gleichzeitigem Verzehrzwang in einer gastronomischen Einrichtung möglich. Die Kommune steckt in einem Zwiespalt. Auf der einen Seite erzielt sie Einnahmen durch Sondernutzungen wie z.B. der Außengastronomie. Auf der anderen Seite ist sie dem Gemeinwohl verpflichtet und hat die Zugänglichkeit öffentlicher Räume für alle Menschen zu gewährleisten.

Weiterhin sind viele Angebote der öffentlichen Hand wie z.B. der Besuch des Schwimmbads nur gegen Eintrittsgeld zu nutzen. Trotz sozial differenzierter Eintrittspreise können sich immer mehr Menschen viele Angebote nicht leisten und schränken ihre Aktivitäten ein. Es ist zu erwarten, dass die Zahl der Menschen, die im Alter über geringe Einkommen verfügen, stark zunimmt. Werden kostenlose öffentliche Angebote mit der Begründung leerer öffentlicher Kassen reduziert oder gar komplett 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.

Es gibt eine Vielzahl von Ansätzen, um Aufenthaltsqualitäten und Nutzungsangebote im öffentlichen Raum kostenfrei zu organisieren. Eine Möglichkeit ist, öffentliche Infrastruktur steuerfinanziert bereitzustellen, gegebenenfalls als Public Private Partnership wie im Fallbeispiel „Nette Toilette“. Ein in jüngster Zeit wieder diskutierter Ansatz in dieser Richtung ist auch der kostenfreie öffentliche Personennahverkehr, wie ihn die belgische Stadt Hasselt erfolgreich eingeführt hat.

Ebenfalls schon vorgestellt wurden Projekte, die Qualitäten und Angebote auf Grundlage von Sponsorenverträgen und/oder Patenschaften kostenfrei umsetzen, wie im Fall des Sport- und Begegnungsparks in Kiel. Das folgende Fallbeispiel illustriert einen weiteren Ansatz: Angelehnt an die Erfolge der Open Source Bewegung gibt es zunehmend Projekte, die eine alternative, kostenfreie Infrastruktur schaffen. Umsonstläden, kostenfreies Freiluftkino und offene Werkstätten sind Beispiele für Angebote, die von einer Gemeinschaft interessierter Bürger initiiert und getragen werden. Ein insbesondere für die Stadtplanung relevantes Beispiel ist die freie digitale Landkarte Openstreetmap, auf deren Grundlage themenspezifische Karten erstellt werden können.



Für eine Familie wird der Toilettengang teuer.



Wheelmap.org

Ort	bundesweit
Handlungsfeld	öffentlicher Raum, Gebäude
Barriere	Ausstattung, Gestaltung, Orientierung, Information
Ortsteil	bundesweit
Planungskontext	Bestand, Verkehrswege und Gebäude
Fokus	Nutzung einer Open Source Infrastruktur zur Information
im Internet	www.wheelmap.org



Die bundesweite Initiative Wheelmap.org verwendet die freie Kartengrundlage Openstreetmap, um einen kostenfreien Stadtplan zum Thema Rollstuhlgerechtigkeit zu erstellen. Ähnlich wie das Projekt „KOMM Münster“ ist das Ziel der Initiative, eine Datenbank mit Informationen über rollstuhlgerechte öffentliche und private Einrichtungen aufzubauen. Allerdings ist Wheelmap.org nicht an kommunale Verwaltungen gebunden, sondern versteht sich primär als Informationsplattform für Rollstuhlfahrer, ältere Menschen mit Mobilitätshilfen und Familien mit Kinderwagen.

Akteure und Finanzierung

Das Projekt basiert auf der Open Source Idee und verwendet die kostenfreie Kartengrundlage Openstreetmap. Initiiert durch den Verein „Sozialhelden e.V.“, finanziert sich das Projekt zum einen durch Preis- und Fördergelder sowie Spendengelder, zum anderen durch die kostenfrei geleistete Datenerhebung durch die Nutzerinnen und Nutzer.

Die Wheelmap wendet sich insbesondere an Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer mit der Bitte, die Zugänglichkeit unterschiedlicher Einrichtungen zu testen und das Ergebnis in einer im Internet abrufbaren Karte zu verzeichnen. Mit Hilfe eines Ampelcodes können öffentliche Einrichtungen, Restaurants, Geschäfte oder Verkehrsinfrastrukturen bewertet werden. Neben der Information sensibilisiert die Seite somit auch Gewerbetreibende. Bisher wurden Bewertungen für mehr als 200.000 Einrichtungen in Deutschland abgegeben, von denen die Mehrzahl voll rollstuhlgerecht ist.

Auch andere Zielgruppen profitieren von den in der Karte gesammelten Informationen. Das Angebot soll ausgeweitet werden. Angestrebt wird die verstärkte Kooperation mit lokalen Organisationen und der öffentlichen Hand für einen Abgleich unterschiedlicher Datenbanken.



Martin Schneider, Leipzig:
»Ich arbeite in der Innenstadt und komme jeden Morgen mit der Bahn. Ich verzichte auf das Auto, weil ich nicht im Stau stehen will. Aber auch zu Fuß muss ich oft lange an den Kreuzungen warten.«





Zeitliche Festlegungen Weniger Warten



Zeitliche Festlegungen

Im Alltag sind die Menschen vielfältigen zeitlichen Festlegungen ausgesetzt, denen sie sich schwer entziehen können. Wartezeiten an Ampeln beispielsweise sind notwendig, um die großen Kfz-Mengen in der Stadt abwickeln zu können. Der Rhythmus im Straßenverkehr wird meist den Anforderungen des Autos untergeordnet. Lange Wartezeiten auf Fußwegen und vielfach noch auf Radwegen sind die Folge. Während die Ampelphasen teilweise abhängig vom Autoaufkommen gesteuert werden, kann eine große Zahl zu Fuß gehender oder Rad fahrender Menschen keinen Einfluss nehmen. An regelmäßig stark frequentierten Fußwegequerungen etablieren sich modernere Ampelschaltungen mit kurzen Phasen, wobei die Länge der verbleibenden Wartezeit angezeigt wird. Dies verbessert die gefühlte Fußwegequalität erheblich. Gleiches gilt für Informationen über Wartezeiten an Bushaltestellen. Sie öffnen Freiraum für kurze Erledigungen.

An zeitlichen Festlegungen werden in besonderem Maße die zwei Seiten von Barrieren deutlich. Auf der einen Seite bieten zeitliche Festlegungen, wie z.B. die Öffnungszeit 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 potenzielle Besucherinnen und Besucher arbeiten müssen, dann steht ihnen dieses Angebot nicht zur Verfügung.

Unter dem Stichwort „Zeiten der Stadt“ haben einige Städte, allen voran das italienische Bozen, sich intensiv dem Thema der Öffnungszeiten gewidmet, um Angebotszeiten an Nachfragebedürfnisse anzupassen. In zentralen Geschäftsbereichen arbeiten Standortgemeinschaften daran, möglichst weitgehende und einheitliche Öffnungszeiten auch außerhalb von geschlossenen Einkaufszentren abzustimmen.

Arbeitszeiten werden immer flexibler, und das Internet erlaubt Besorgungen rund um die Uhr unabhängig von Öffnungszeiten. 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. Begegnungs- und Beteiligungsangebote vor Ort werden dadurch also nicht ersetzt. Das nachfolgende Beispiel aus dem Mehrgenerationenhaus HELL-GA e. V. in Düsseldorf zeigt eine einfache technische Lösung für zeitunabhängigen Zugang.



Öffnungszeiten müssen zur Nutzung passen.



Flexible Öffnungszeiten

Ort	Düsseldorf
Handlungsfeld	Gebäude
Barriere	zeitliche Zugangsbeschränkungen
Ortsteil	Garath-Hellerdorf
Planungskontext	Bestand, Gemeinschaftseinrichtung
Fokus	Unbeschränkte zeitliche Nutzungen öffentlicher Gebäude
im Internet	www.hell-ga.de

Zeitlich weitgehend unbeschränkt nutzbare Gemeinschaftseinrichtungen in Stadtquartieren erlauben eine größere Angebotsvielfalt. Eine „Rund-um-die-Uhr-Besetzung“ eines Hauses außerhalb fester Öffnungszeiten lässt sich nicht finanzieren. Ein unbeschränkter Zugang erlaubt es aber insbesondere Ehrenamtlichen, ihre Angebote zu für sie passenden Zeiten durchzuführen. Solche Bedingungen unterstützen ehrenamtliches Engagement.

Mit dem Zentrum für Familien und Generationen HELL-GA e.V. entstand privat initiiert auf Grundlage eines Selbsthilfevereins ein stetig wachsendes Mehrgenerationenhaus. Es besticht durch unkonventionelle, intelligente und erfolgreiche Lösungen beim Abbau von Barrieren. Ein besonderes Schließsystem ermöglicht den zeitlich freien und flexiblen Zugang nicht nur in das Gebäude selbst. Auch einzelne Räume sind individuell zugänglich. Zwischenzeitlich wurden auch Schränke in das System einbezogen. Das System ist technisch unaufwändig, da es keine elektrische Verkabelung von Türen erfordert. Nur die Türschlösser müssen umgebaut werden. Die Zugangsinformationen liegen in den Schlüsseln selbst und legen genau fest, welche Räume und Schränke ein Schlüsselinhaber nutzen kann. Mitwirkende Personen erhalten jeweils einen Pincode, um den Schlüssel alle zwei Wochen an einem Gerät am Eingang des Gebäudes zu aktivieren. Im Falle des Verlusts ist der Zugang mit diesem Schlüssel nach kurzer Zeit gesperrt. Die Software kann ortsunabhängig im Internet verwaltet werden. Änderungen sind sofort über ein Pinpad an der Haustür abrufbar. So können Schlüssel bei Bedarf in wenigen Minuten umprogrammiert und genutzt werden.



Akteure und Finanzierung

Das Projekt wurde von dem Selbsthilfeverein HeLLGa e.V. zunächst als Mütterzentrum in den Räumen der Evangelischen Kirchengemeinde gestartet. Das nordrhein-westfälische Landesprogramm „Initiative ergreifen“ förderte Anfangsinvestitionen und -betrieb. Die Stadt Düsseldorf unterstützt den Betrieb. Das Projekt wurde als Modellvorhaben im Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“ unterstützt. Der Verein organisiert Spenden und privatwirtschaftlich finanzierte Angebotsbausteine. Das Schlüsselsystem CyLock wird von der niederländischen Firma Sellock hergestellt.





Familie Özdemir, Berlin:
»Nur weil das schicke Auto vom Nachbarn einen Kratzer
abbekommen könnte, wird gleich alles verboten. Unser
Sohn soll sich doch auch in der Stadt austoben können!«





Gesetzliche Vorschriften Verbieten verboten



Gesetzliche Vorschriften

Fußballspielen verboten! Gut vertraut sind diese und andere Hinweise, die vor allen Dingen aus Haftungsgründen bestimmte Nutzungen verbieten, aber auch um Nutzungskonflikte, z.B. durch Lärm, zu vermeiden. Es ist unkomplizierter, ein Verbotsschild anzubringen, als sich mit Nutzungskonflikten auseinanderzusetzen. Dabei ist vieles bei genauerer Überlegung möglich. Natürlich sind viele Vorschriften notwendig und sinnvoll, 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, und dass unterschiedliche Gruppen nur nach kompletter Reinigung diese Küchen betreten können, um nachbarschaftlich zu kochen, geht an der Lebenspraxis vorbei. Ein anderes Beispiel ist ein Hinweisschild auf ein kleines Quartierszentrum mit Geschäften, das

in einem planungsrechtlich ausgewiesenen „reinen Wohngebiet“ offiziell nicht genehmigt wird. Selbst die öffentliche Wirtschaftsförderung rät dann zu inoffiziellen Aktionen, um die fußläufige Nahversorgung zu stützen.

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 so behindert und zum Teil auch verhindert.

Der Ansatz des anhand eines Ulmer Beispiels dargestellten Shared Space-Prinzips setzt darauf, Regulierungen abzubauen und stärker im öffentlichen Raum miteinander zu kommunizieren. Nach dem Motto „Weniger ist Mehr“ werden Vorschriften bis auf wenige Rahmen setzende Vorgaben aufgegeben.



Was ist hier eigentlich erlaubt?



Shared Space

Ort	Ulm
Handlungsfeld	öffentlicher Raum
Barriere	baulich-räumlich, Sicherheit, Kommunikation
Ortsteil	Innenstadt
Planungskontext	Bestand, historische Altstadt
Fokus	Integrierte Verkehrsplanung

Für die Verkehrsplanung gehören normierte Regeln und Gesetze zum wichtigsten Instrumentarium. Sicherheit und Barrierefreiheit für unterschiedliche Verkehrsarten stützten sich bisher auf das Prinzip der räumlichen Trennung von Funktionen. Die Anforderungen des Autoverkehrs dominierten die planerische Perspektive.

In der Praxis entstanden autogerechte Städte, die alternativen Fortbewegungsarten viele Stolpersteine in den Weg legen.

In Anlehnung an das viel diskutierte Konzept des Shared Space hat die Stadt Ulm in ihrer historischen Altstadt große Verkehrsflächen zurückgebaut und vielseitig nutzbaren öffentlichen Raum zurückgewonnen. Eine nach dem Krieg großzügig angelegte mehrspurige Durchgangsstraße wurde auf zwei Fahrspuren zurückgebaut, die nur durch einen geringen Niveauunterschied von den übrigen Flächen abgesetzt sind. Es entstand ein in weiten Teilen gemeinsam genutzter Verkehrsraum, in dem Verkehrsschilder und Ampeln nicht oder kaum nötig sind. Die Nutzerinnen und Nutzer dieser „selbsterklärenden Straße“ sind stattdessen auf aktive Kommunikation und gegenseitige Rücksichtnahme angewiesen. Ohne den Autoverkehr komplett zu blockieren und die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Auto zu verhindern, wurden somit Aufenthaltsqualitäten durch mehr Platz und freie Querungsmöglichkeiten ohne Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger geschaffen. Darüber hinaus konnte auf frei werdenden Verkehrsflächen sogar gebaut werden.

Es gibt verschiedene rechtliche Umsetzungsvarianten für Shared Space; die fußgängerfreundlichste ist in Deutschland der Verkehrsberuhigte Bereich (volkstümlich „Spielstraße“), weitgehend vergleichbar mit der „Begegnungszone“ in der Schweiz, in Frankreich und Luxemburg. Auch Straßen mit multifunktionalem Mittelstreifen als Querungshilfe und einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (oder weniger) können – wie das Ulmer Beispiel zeigt – Shared Spaces sein.



Akteure und Finanzierung

Das Projekt ist Ergebnis eines langen Planungsprozesses mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit. Die Ausschreibung erfolgte durch die Stadt Ulm, der Entwurf wurde vom Ulmer Architekturbüro Mühlich, Fink & Partner entwickelt.





Thomas Kerner, Berlin:
»Die wenigen Radwege, die es in der Innenstadt gibt, sind leider häufig zugeparkt oder wegen Baustellen nicht zu benutzen. Es ist oft ganz schön gefährlich, auf die Straßen auszuweichen.«



Temporäre Barrieren Immer mitdenken



Temporäre Barrieren

Barrieren müssen nicht statisch sein, sie können auch ein zeitlich befristetes Ereignis sein. Diese „temporären Barrieren“ sind meist Folge von Unachtsamkeit, Gedankenlosigkeit, Störungen oder aber auch einfach ein Ergebnis von Witterungseinflüssen.

In besonders strengen Wintern können viele mobilitätseingeschränkte Menschen aufgrund der Schneemengen und des Glatteises wochenlang ihre Wohnung kaum verlassen. Konsequentermaßen geräumte Gehwege sind vielfach 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 vergeht, bis ein Schaden beseitigt wird. Viele dieser Ereignisse sind nicht gänzlich zu verhindern, manche Barrieren entstehen jedoch aus Gedankenlosigkeit, fehlender Sensibilität und Rücksichtnahme. Hauseigentümer, die ihre Mülltonnen

zur regelmäßigen Entleerung auf den Gehweg stellen, Autofahrer, die Gehwege zuparken, Werbeaufsteller, die zur Stolperfalle werden, Außengastronomie, die in den Gehweg hineinwächst,... die Liste der temporären Barrieren im Alltag ist unendlich.

Der richtige Umgang mit temporären Hindernissen beginnt mit der Sensibilität für die Bedürfnisse unterschiedlicher Personengruppen z.B. bei der Genehmigung einer Baustelle im öffentlichen Raum und endet bei der laufenden Kontrolle. Deutlich wird bei den temporären Barrieren, 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. Der nachfolgend dargestellte Maerker Brandenburg erleichtert der Bevölkerung, temporäre Barrieren zu melden und automatisch eine Rückmeldung über den Stand der Bearbeitung zu erhalten.



Gedankenlosigkeit schafft neue Barrieren.



Maerker Brandenburg

Land	Brandenburg
Handlungsfeld	öffentlicher Raum, Freiraum
Barriere	temporäre Barrieren
Orte	37 Kommunen aus Brandenburg
Planungskontext	Bestand
Fokus	Transparente Verwaltung
im Internet	www.maerker.brandenburg.de



Schlaglöcher, überhängende Vegetation oder illegal entsorgte Abfälle auf öffentlichen Wegen sind kurzfristig auftretende Barrieren, die von kommunalen Verwaltungen beseitigt werden können. Allerdings müssen diese erst in Erfahrung gebracht und an die zuständigen Stellen weitergegeben werden.

Das Internetportal „Maerker Brandenburg“ bietet die Möglichkeit, Störungen im öffentlichen Raum unabhängig von Öffnungszeiten der Ämter an eine zentrale Stelle zu melden. Eingehende Meldungen werden direkt auf der Seite veröffentlicht und innerhalb von drei Werktagen bearbeitet. Mithilfe eines Ampelcodes dokumentiert die Behörde den aktuellen Stand der Bearbeitung. Nach Eingang des Anliegens werden die zuständigen Stellen über das Hindernis informiert („rot“), anschließend erfolgt eine Bewertung der Handlungsoptionen und wird ein möglicher Zeitrahmen zur Umsetzung geeigneter Maßnahmen genannt („gelb“), die zur Beseitigung der Störung führen („grün“). Wenn ein Hindernis nicht durch die Verwaltung beseitigt werden kann („gelb/grün“) werden die Gründe hierfür in einem Kommentar erläutert.

Mit mehr als 7.700 Hinweisen bis Anfang 2012 hat sich das System in den 37 teilnehmenden Kommunen sehr gut bewährt. Auch wenn die Nutzung des Internets nicht in allen Altersgruppen gleich beliebt ist, erhöht das Verfahren Transparenz und Effizienz der Bürgerbeteiligung.

Akteure und Finanzierung

Träger des Projekts sind das Ministerium des Inneren Brandenburg und der Städte- und Gemeindebund. Der Service steht Kommunen und Bürgern kostenfrei zur Verfügung. In den Kommunen werden Redakteure zur Bearbeitung der Bürger-Anliegen eingesetzt.

The screenshot shows the website interface for 'service.brandenburg.de'. It features a search bar, a navigation menu on the left with options like 'Funktionen', 'Aktuell', 'Fragen und Antworten', 'Nutzungsbedingungen', and 'Unterstützer'. The main content area displays a 'Willkommen!' message and a report titled 'UNFALLGEFAHR ! (ID 277542)'. The report includes a category 'Verkehrsförderung', a description of a pothole on a sidewalk, and a photo. The status is 'abgeschlossen bearbeitet (grün/gelb)'. The report was entered on 24.01.2013 at 13:18 Uhr.

Welche kommunalen Handlungsstrategien gibt es?

Wer Stadtquartiere barrierefrei gestalten will, muss sich alltäglich einer komplexen Aufgabe widmen, die nicht allein und niemals abschließend bewältigt werden kann. Städtischer Raum wird fortlaufend umgestaltet, Nachbarschaften verändern sich, Barrieren entstehen immer wieder neu. Stadtquartiere sind überwiegend gebaut. Sie können nur nach und nach umgebaut werden. Ein kontinuierlicher Abbau von Barrieren richtet sich nach dem Lebenszyklus und Modernisierungsbedarf von Gebäuden und baulichen Anlagen. Auf Grundlage der Praxisbeispiele werden vier Strategiefelder definiert, mit denen ein Abbau von Barrieren auf der Ebene von Stadtquartieren systematisch voran gebracht werden kann:



Barrieren lokal identifizieren

Erst wenn Barrieren als solche erkannt sind, können sie abgebaut werden. Natürlich kann eine vorausschauende Planung, die vielseitige Bedürfnisse im Vorfeld berücksichtigt, Barrieren vermeiden. Doch häufig sind die Barrieren, sichtbare und unsichtbare, einfach da. Vielfältige Faktoren und lokale Rahmenbedingungen tragen dazu bei. Um die Barrieren zu identifizieren, sind ein umfassendes Barriere-Verständnis und eine lokale Betrachtung notwendig. Bedarfsgerechte Lösungen können nur gefunden werden, wenn die Probleme und mögliche Handlungsansätze lokal identifiziert werden. Die örtlichen Verhältnisse (Topografie, Baukultur, Traditionen etc.) sind in Städten, Gemeinden und Regionen zu verschiedenen, um mit Einheitslösungen bedient werden zu können. Der Abbau von Barrieren in öffentlichen Räumen steht deshalb immer in einem gesellschaftlichen Spannungsfeld, in dem unterschiedliche Nutzungsansprüche ausgehandelt werden. Maßnahmen dürfen nicht unangemessen erscheinen, sie brauchen immer die Akzeptanz in der Allgemeinheit.



Ein Konzept setzt Prioritäten.
„Rollstuhlrallye“ als Methode, Barrieren zu identifizieren.



Verschiedene Akteure sind zu beteiligen.

Barrierefreiheit nach städtebaulichen Gebietstypen differenzieren

Barrieren haben in unterschiedlichen städtebaulichen Gebietstypen eine jeweils andere Ausprägung und Gewichtung. In einer Großwohnsiedlung sind beispielsweise bauliche Barrieren eher beseitigt als soziale Barrieren wie Vandalismus, Unsicherheitsempfinden oder Konflikte bei einseitigen Raumnutzungen durch „Randgruppen“. In historischen Innenstädten wiederum müssen mühsam Kompromisse ausgehandelt werden, um Grundrechte der Zugänglichkeit mit den Zielen des Denkmalschutzes in historischer Bausubstanz abzuwägen und hierfür bauliche Lösungen zu finden. Um Barrieren abzubauen, sind an lokale Rahmenbedingungen angepasste Lösungen zu finden.

Barrierefreiheit als Kooperations- und Dialogprozess organisieren

Planungsprozesse für den Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum beziehen unterschiedliche Akteure auf der Ebene von Quartieren bzw. Stadtteilen ein. Im Mittelpunkt stehen daher Beteiligungsprozesse die das lokale Expertenwissen der Nutzerinnen und Nutzer mit fachlichem Know-how auf Augenhöhe zusammenbringen. Kooperationen kommunaler und privater Akteure z.B. aus Wohnungswirtschaft und lokalem Gewerbe tragen dazu bei, geeignete Lösungen für den Abbau von Barrieren zu finden und umzusetzen. Kooperationsprojekte wie die Aktion „Berlin – barrierefrei“ oder die „Nette Toilette“ (www.nette-toilette.de) zeigen, dass Kommune, lokale Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürger gemeinsam profitieren können.

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 eine wichtige Rolle. Selbst bei großer Aufmerksamkeit für das Verhalten älterer Menschen oder von Kindern, für die Bedürfnisse von Rollstuhlfahrern, Blinden, schwer Hörenden stoßen professionelle Planer/innen an Grenzen. Um die konkreten Bedarfe und räumlichen Anforderungen wissen die jeweiligen Gruppen am besten selbst. Neben den unterschiedlichen Nutzergruppen sind möglichst viele Akteure und Fachleute in die Thematik einzubinden – insbesondere auch Grundstückseigentümer, Handwerksbetriebe, Denkmalschützer, Verkehrs- oder Tiefbauexperten.«

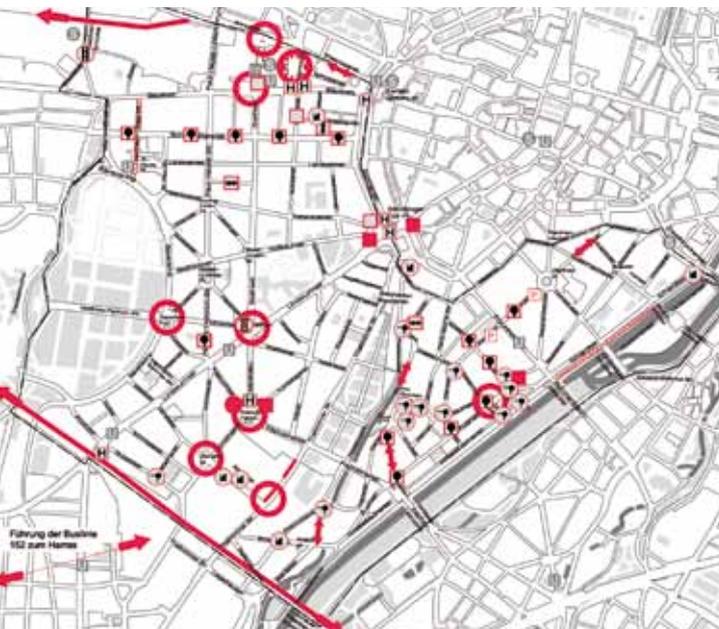
Quartierskonzepte aufstellen

Damit alle Menschen, ob mit oder ohne Mobilitätseinschränkungen, selbständig und selbstbestimmt leben und sich bewegen können, fehlen bislang noch quartiers- oder stadtteilbezogene Konzepte, die den systematischen Abbau von Barrieren zum Ziel haben. Das Wohnumfeld und das Wohnquartier sind gerade für ältere Menschen aufgrund eines 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. Einzelne barrierefrei nutzbare Freiräume und Gebäude (Wohngebäude, öffentliche Einrichtungen) als „Insellösungen“ sind wichtige Bausteine, die jedoch in ganze Nutzungsketten „vom Bad bis zum Bahnhof“ eingebettet werden müssen. Manche Weichen für den systematischen Abbau von Barrieren sollten deshalb auf gesamtstädtischer Ebene gestellt werden.

Quartiers- oder stadtteilbezogene Konzepte stellen eine strategische Arbeitsgrundlage im Planungsalltag dar.

- Sie betrachten den **Bewegungsraum im Gesamtzusammenhang** und berücksichtigen **barrierefreie Nutzungsketten**. Auch wenn nicht alle Barrieren flächendeckend abgebaut werden, können „Zielnetze“ barrierefreier Wege, die wichtige Einrichtungen mit den Wohngebieten verbinden, in lokalen Beteiligungsprozessen erarbeitet werden. Ein lückenloses Wegenetz hilft den Betroffenen mehr als eine in der Fläche lückenhafte Lösung.
- Quartierskonzepte mit einer **systematischen Defizitanalyse** sowie einem **Zeit- und Maßnahmenprogramm** verschaffen allen Beteiligten Planungssicherheit. Aufbauend auf den Standards der DIN-Normen schlagen sie lokalspezifische Lösungen vor und motivieren verschiedene Akteure zu einem gemeinsamen Handeln.
- Die erarbeiteten Lösungsansätze können **„im Huckepack-Verfahren“** und sukzessive im Zuge laufender Modernisierungsmaßnahmen und Umbauprojekte umgesetzt 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 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt in München.



Nahmobilitätskonzept München
Stadtteil Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt.

Räumliche Handlungsschwerpunkte definieren

Angesichts der Tatsache, dass „die Stadt voller Barrieren“ steckt, stellt sich nicht nur aus finanziellen Gründen die Aufgabe, sinnvolle Prioritäten zu setzen. In frequentierten Innenstädten sowie in Stadtquartieren mit hohen Anteilen älterer Menschen bzw. Personengruppen, die im Alltag besonders auf ihr Wohnumfeld angewiesen sind, sollten vorrangig Maßnahmen zum Barriereabbau umgesetzt werden. Gesamtstädtische Ist-Analysen können Handlungsbedarf identifizieren und räumliche Schwerpunkte festlegen. Sogenannte „Vorranggebiete“ helfen, öffentliche und private Investitionen zu lenken.

Stadtplanung funktioniert in vielen Fällen über Programme der Städtebauförderung. Bund und Länder haben sich im Rahmen der Städtebauförderung dem Ziel der grundsätzlichen barrierefreien Gestaltung öffentlicher Gebäude verpflichtet. So ist zum Beispiel die Anpassung öffentlicher Gebäude und Räume zur Schaffung eines barrierefreien Zugangs bzw. einer

barrierefreien Nutzung im Rahmen der Städtebauförderprogramme (Soziale Stadt, aktive Stadt- und Ortsteilzentren, Stadtumbau) unter bestimmten Bedingungen förderungsfähig. Diese bereits vorhandenen Möglichkeiten, das Wohnumfeld barrierefrei umzugestalten, sollten genutzt werden.

Quartiersbezogene Arbeitsstrukturen aufbauen

Die Städtebauförderung setzt integrierte Quartierskonzepte für eine Förderung voraus und unterstützt darin den Aufbau quartiersbezogener Arbeitsstrukturen. Ein Quartiersmanagement trägt beispielsweise dazu bei, dass unterschiedliche Ressorts zusammen mit lokalen Akteuren planen und umsetzen. Quartiersbezogene Arbeitsstrukturen können auch außerhalb von Fördergebieten aufgebaut werden. Dabei gilt es, Parallelstrukturen zu vermeiden. Daher sollte auch das vorhandene planerische Instrumentarium stärker quartiersbezogen ausgerichtet werden. Ein Ansatz dafür wären zum Beispiel informelle Stadtteilrahmenpläne.

»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 in der Form von Prüffragen, inhaltliche Aspekte, Beteiligung usw. Es sollte aber keine ‚Barrierefreiheitsprüfung‘ für Pläne und Projekte geben. Wichtiger ist der ‚Stachel im eigenen Fleische‘, eine Person als Kümmerer innerhalb der Stadtverwaltung mit Qualifikation und Rückendeckung (z.B. Bereich Verkehr, Tiefbau, Stadtplanung, Stadtgestaltung). Hilfreich ist außerdem, bei Plänen und Projekten einen ‚Gegencheck‘ in einem verantwortlichen Gremium (z.B. Behindertenbeirat) einzubauen«



Dr. Volker Kreuzer

Abbau von Barrieren organisieren

Barrierefreiheit kann als Ziel, aber nicht als abgeschlossener, erreichbarer Zustand beschrieben werden. Dies bedeutet, eine mittelfristige Perspektive einzuplanen, das Thema der „Barrierefreiheit“ immer wieder neu zu justieren und auf die Tagesordnung zu holen. Der Barriereabbau muss deshalb als alltägliche Querschnittsaufgabe verstanden werden, die quasi „huckepack“ in laufende Planungen und Maßnahmen integriert wird. Dafür müssen Vor-Ort-Bedürfnisse im Zuge von Beteiligungsprozessen einbezogen werden und gemeinsam verabredete ortsspezifische Kriterien und Zieldefinitionen zur Verfügung stehen.

Kommune als Schlüsselakteur

Es liegt in der Zuständigkeit der öffentlichen Verwaltung, öffentlichen Raum herzustellen und zu unterhalten. Die Kommune nimmt im Rahmen von Baugenehmigungen und Planungsverfahren Einfluss. Darüber hinaus hat sie eine Vorbildfunktion. Auch wenn andere Akteure z.B. aus Wohnungswirtschaft und Gewerbe, in Wohlfahrtsverbänden und sozialen Einrichtungen in die Pflicht zu nehmen sind, haben die Kommunen eine wichtige koordinierende Rolle.



Unterführungen gewinnen durch interessante Beleuchtungskonzepte.

Barrierefreiheit als Querschnittsaufgabe 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. Aufgrund der überschaubaren Strukturen gelingt es in Klein- und Mittelstädten eher, sich zwischen den jeweiligen Ressorts abzustimmen als in Großstädten mit einer sehr arbeitsteiligen Verwaltung. Dauerhaft können Stabsstellen in der Verwaltungsspitze, „Ämterlotsen“ oder auch regelmäßige Arbeitsgruppen diese koordinierenden Aufgaben wahrnehmen. In allen Fällen braucht es die politische Selbstbindung z.B. in einem politischen Grundsatzbeschluss oder einem Auftrag der Verwaltungsspitze, um Barrierefreiheit umzusetzen,

Handlungsspielräume für Barrierefreiheit verbessern

Besonders im öffentlichen Raum ist die Balance zwischen zu sichernden 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 Ergebnis von Abwägungen. Der Abbau von Barrieren muss daher darüber hinausgehen, existierende Normen anzuwenden und in Form kontinuierlicher Abstimmungen organisiert werden.



Eine unkonventionelle Erschließung der zweiten Etage eines Rathauses.

Routineaufgaben mit verbindlichen Standards regeln

Dennoch sind die DIN-Normen und ihre Weiterentwicklungen in Richtlinien, Leitfäden und Checklisten der Länder und Kommunen wichtig, um Mindeststandards festzulegen, wo dies notwendig und sinnvoll ist. Sie bilden die Grundlage dafür, Routineaufgaben effektiv zu erledigen, und gewährleisten eine Qualitätssicherung. Im öffentlichen Raum schaffen Normen Planungssicherheit, sie sparen Zeit und Ressourcen, wenn Alltagsaufgaben geplant und umgesetzt werden. Später nachzubessern, ist in der Regel erheblich teurer. Fördermittel sind an verbindliche Standards gebunden. Diese helfen auch in längeren Planungs- und Bauprozessen. Verbindliche Standards unterstützen den Kommunikationsprozess aller am Projekt Beteiligten.

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 Bau Bestimmungen (MLTB) in sämtlichen Bundesländern umzusetzen, damit eine einheitliche Regelungsstruktur geschaffen und in allen Ländern auf diesem Niveau barrierefrei gebaut wird.

»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, 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.«



Thomas Schulze
Büro SCHULZE_HAMBURG
change communications

Freiwillige Qualitätssicherungsverfahren nutzen

Personen, die auf ein barrierefreies Wohnumfeld angewiesen sind, brauchen mehr Informationen über die Qualität des Wohnumfeldes. Mindeststandards wie schwellenlos zugängliche öffentliche Gebäude sowie Einrichtungen des öffentlichen Nahverkehrs, barriere-reduzierte Wege und Plätze, zu Fuß erreichbare Versorgungseinrichtungen etc. geben Sicherheit für die zukünftige Lebensplanung. Wettbewerbe, Qualitätssiegel oder Auszeichnungen, die z.B. von Bund oder Ländern ausgelobt werden, können Impulse auf kommunaler Ebene auslösen und Anhaltspunkte für geeignete Maßnahmen bieten. Auch private Akteure aus Wohnungswirtschaft, Dienstleistung und Gewerbe können diese Verfahren, die sich wirtschaftlich rechnen, als Qualitätsmerkmale des eigenen Angebots nutzen. Dies zeigt das Beispiel des Qualitätssiegels „Generationenfreundliches Einkaufen“. Auch der Flaeming-Skate, eine Skate-Region südlich von Berlin, ist ein Beispiel, 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.



Plakatkampagne des Bundesministeriums für Arbeit.

Informieren und kommunizieren

Barrierefreie Standards in Stadtquartieren umzusetzen, ist vielfach eine Kommunikationsaufgabe. Es fehlt am praktischen Wissen der handelnden Akteure sowie an ihrer Motivation. Um den nötigen Schulterschluss zu erreichen, müssen vor allem die Chancen des Barriereabbaus ansprechend und verständlich vermittelt werden. Der Schlüssel liegt darin, den Begriff der Barrierefreiheit in den Köpfen zu öffnen: Barrierefrei heißt, dass alle Menschen ihr Leben selbständig führen, Wege selbständig bewältigen und am gesellschaftlichen Leben teilhaben. „Einfach machen“ lautet deshalb konsequent zweideutig der Slogan einer aktuellen Kampagne des Bundesministeriums für Arbeit. Die Kampagne rückt alltägliche, aber nicht beachtete Behinderungen wie den zu hoch hängenden Geldautomaten in die Wahrnehmung der normalgroßen „Masse“. Und sofort wird deutlich: So ein Zustand ist nicht hinnehmbar. Da muss doch etwas getan werden!

Mit einer Kampagne allein ist es sicher nicht getan. Die „Stadt für alle“ kann als Vision plakativ vermittelt werden, der gezielte Abbau von Barrieren lässt sich am besten in der Praxis erfahren und lernen.



Informationen unterstützen die sachgemäße Nutzung.

Verständnis für das Ziel barrierefreier Stadtquartiere wecken

Um das „Rampenimage“ des Begriffes „Barrierefreiheit“ zu überwinden, sind innovative Formen der Kommunikation zu entwickeln. Beispiele wie das Projekt des Kreisjugendrings in München („Auf Herz und Rampen prüfen“), wo Schülerinnen und Schüler „Barrierechecks im Stadtteil“ durchführen, zeigen, dass Barrieren anders wahrgenommen werden können. Durch eigene Erfahrungen werden Menschen für Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen sensibilisiert. Politisches und privates Engagement wird mobilisiert. 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.

Akteursspezifische Informationen entwickeln und kommunizieren

Gezielte Informationskampagnen für unterschiedliche Gruppen (Wohnungswirtschaft, Einzelhandel, Dienstleister, soziale Träger, verschiedene kommunale Verwaltungen) bauen Wissensdefizite ab. In der kommunalen Praxis werden Informationen zu Planungs-

verfahren (Zielnetzplanungen, Stadtteilkonzepte) sowie praktische Beispiele, die typische „Kompromisslösungen“ jenseits der maximalen Anforderungen der DIN-Normen aufzeigen, nachgefragt. In vielen Kommunen fehlen Orientierungshilfen, welche Barrieren mit welchen Verfahren sowie mit welchen Finanzierungsinstrumenten (Städtebauförderprogramme, KfW-Programme „Altersgerecht Umbauen“) abzubauen sind. „Gute Beispiele“ sind ein geeignetes Mittel, vielfältige Handlungsansätze an Akteure unterschiedlicher Fachressorts zu kommunizieren. Angesichts der verschiedenen lokalen Ausgangsbedingungen eignen sich länderbezogene Projektdatenbanken.

Neue Informationssysteme nutzen

Es geht auch darum, Erfolge im Barriereabbau zu vermitteln. Mit den neuen Medien etablieren sich zunehmend innovative Informationssysteme, mit denen wir uns leichter orientieren können. Das Internet bietet hierzu inzwischen zahlreiche Möglichkeiten, sich im Vorfeld zu informieren, welche Wege im Stadtraum barrierefrei ausgestattet sind. Beispiele sind kommunale Plattformen wie in Münster (www.komm-muenster.org) oder das offene und interaktive System des Vereins „Sozialhelden“ (www.wheelmap.org). Darüber hinaus sind interaktive Melde- und Feedbacksysteme zu temporären Störungen wichtige Orientierungshilfen (www.maerker-brandenburg.de).

»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 Forderung nach Barrierefreiheit steht immer 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.«



Jürgen Kathmann
Senatsverwaltung
Hansestadt Bremen

Kontaktliste „Gute Beispiele“

Projekt	Kontakt
Städtebauliche Strukturen und Nutzungen	
Stadtviertelkonzept Nahmobilität	Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung Abteilung Verkehrsplanung Blumenstraße 31 80331 München Ilka Eigner baureferat@muenchen.de
Zielnetzplanung	Hansestadt Stralsund Amt für Ordnung und Bau Abt. Straßen und Stadtgrün Badenstraße 17 18439 Stralsund Stephan Bogusch strassen-stadtgruen@stralsund.de
Lichtmasterplan	Stadt Stuttgart Abteilung Verkehrsplanung, Stadtgestaltung Graf-Eberhard-Bau Eberhardstraße 10 70173 Stuttgart Dipl. Ing. Klaus Volkmer klaus.volkmer@stuttgart.de
Bauliche Ausführung von Gebäuden und Räumen	
Stadtteilcheck „Auf Herz und Rampen prüfen“	Kreisjugendring (KJR) München-Stadt „Auf Herz und Rampen prüfen“ c/o Fachstelle „ebs“ Rupprechtstr. 29 80636 München Marie-Luise Hess herzundrampen@kjr-m.de
Leitfaden „Barrierefreier Stadtteil“	Landeshauptstadt Schwerin Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung Amt für Stadtentwicklung Am Packhof 2-6 19053 Schwerin Reinhard Huß RHuss@schwerin.de
Freiraumentwicklung mit und für ältere Menschen	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Landes- und Landschaftsplanung Abteilung Landschafts- und Grünplanung Alter Steinweg 4 20459 Hamburg Ulrich Hein-Wussow ulrich.hein-wussow@bsu.hamburg.de

Projekt	Kontakt
Ausstattung und Gestaltung	
Nette Toilette	Aalen City aktiv e. V. Marktplatz 30 73430 Aalen Reinhard Skusa info@aalencityaktiv.de
Orientierung im Gebäude	Mehrgenerationenhaus Ingelheim am Rhein Matthias-Grünwald-Str. 15 55218 Ingelheim am Rhein Birgit Kleine-Weitzel Birgit.Kleine-Weitzel@ingelheim.de
Lichtmasterplan	Stadt Stuttgart Abteilung Verkehrsplanung, Stadtgestaltung Graf-Eberhard-Bau Eberhardstraße 10 70173 Stuttgart Dipl. Ing. Klaus Volkmer klaus.volkmer@stuttgart.de
Soziale Nutzungen	
Park für alle	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg-Mitte Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung Klosterwall 8 20095 Hamburg Michael Mathe, Ursula Groß stadtplanung@hamburg-mitte.hamburg.de
Stadt fair teilen	Stadt Wien Ebendorferstraße 1/3/336 1010 Wien Dipl. Ing.in Eva Kail Tel: 01/4000-826 60 Mail: eva.kail@wien.gv.at
Flexibler Lärmschutz	Ackermannbogen e.V. Nachbarschaftsbörse am Ackermannbogen Rosa-Aschenbrenner-Bogen 9 80797 München Heidrun Eberle heidrun.eberle@nachbarschaftsboerse.org

Projekt	Kontakt
Sicherheit	
Interaktive Beleuchtung	Stadt Dessau-Roßlau Amt für Grundstücke, Gebäude und Grünflächen Wörlitzer Platz 2 06844 Dessau, Dr. Kirsten Lott, kirsten.lott@dessau.de
Platz da! ... für Jung und Alt	Senatsverwaltung Berlin Bezirk Mitte Amt für Umwelt und Natur Karl-Marx-Allee 31 10178 Berlin Regina Rossmanith regina.rossmanith@ba-mitte.verwalt-berlin.de
Kriminalprävention im Städtebau	Stadt Lingen (Ems) Stadtplanung und Hochbau Peter Krämer Tel.: 05 91 - 91 44 – 620 p.kraemer@lingen.de
Information und Kommunikation	
Bewegende Wegweiser	Landeshauptstadt Kiel Dezernat für Soziales, Jugend, Gesundheit, Wohnen, Schule und Sport Amt für Sportförderung Fleethörn 9 24103 Kiel Hanno Treuer info@parkinbewegung.de
Online-Plattform	Stadt Münster Der Oberbürgermeister Sozialamt -Behindertenbeauftragte- Hafenstraße 8 48153 Münster Doris Rüter rueterd@stadt-muenster.de
Qualitätssiegel „Generationenfreundliches Einkaufen“	Handelsverband Deutschland HDE Der Einzelhandel e.V. Am Weidendamm 1A 10117 Berlin Monika Dürrer duerrer@hde.de

Projekt	Kontakt
Finanzielle Ressourcen	
Wheelmap.org	SOZIALHELDEN e.V. c/o ImmobilienScout24, Andreasstraße 10, 10243 Berlin Andi Weiland andi@sozialhelden.de
Zeitliche Festlegungen	
Flexible Öffnungszeiten	HELL-GA e.V. MehrGenerationenHaus Ricarda-Huch-Str. 3 a 40595 Düsseldorf Sabine Kopka sabine.kopka@hell-ga.de
Gesetzliche Vorschriften	
Shared Space	Stadt Ulm Fachbereich Stadtentwicklung, Bau, Umwelt Hauptabteilung VGV Münchner Straße 2 89073 Ulm Christoph Kolibius c.kolibius@ulm.de
Temporäre Barrieren	
Maerker Brandenburg	Ministerium des Innern Brandenburg Referat I/1 Postfach 601165 14411 Potsdam Frank Schiersner Frank.Schiersner@mi.brandenburg.de

Literatur/Links

Auswahl Literatur

Bauer, Uta; Böcker, Mone (2011):

Endbericht „Barrierefreie Stadtquartiere“.

Im Auftrag des BMVBS/ BBSR, online Publikation:

www.bbsr.bund.de.

Bauer, Uta; Böcker, Mone (2011):

Barrierefreie Stadtquartiere – Ein Zukunftsthema.

In: PLANERIN, Heft 02/2011, S. 47 – 49.

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.build-for-all.net.

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

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

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2012) (Hrsg.): Handbuch „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“. 2. Auflage in Vorbereitung.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010) (Hrsg.): Stadtquartiere für Jung und Alt – eine Zukunftsaufgabe. Werkstatt: Praxis. Heft 71.

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

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.

Kreuzer, Volker; Scholz, Tobias (2011):

Altersgerechte Stadtentwicklung. Diss. TU Dortmund.

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.

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.

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

Topp, Hartmut (2007): Denkmalschutz versus Barrierefreiheit. In: Barrierefrei, Jg.: 7, Nr.4, S. 14-19.

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

Zebski, 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.

Links zur Barrierefreiheit

www.einfach-teilhaben.de
www.behindertenbeauftragter.de
www.design-fuer-alle.de
www.werkstatt-stadt.de/de/projekte
www.sozialestadt.de/praxisdatenbank
www.schader-stiftung.de
www.null-euro-urbanismus.de
www.forum-seniorenarbeit.de
www.nullbarriere.de
www.easy.going-network.de
www.wheelmap.org
www.mobil-und-barrierefrei.de
www.zukunft-innenstadt.brandenburg.de

Bildnachweis

Umschlag: l: raum + prozess, u.r.: Kirsten Lott;
r.m.: © Uschi Dreiucker / pixelio; o.r.: raum + prozess

S. 10: © Silvie Weisshäupl
S. 11: © Sascha Klauer
S. 12/13: raum + prozess
S. 14/15, 16/17: bauerundmoehring.de
S. 18: bip berlin
S. 19: o.r.: © Carl-Ernst Stahnke / pixelio;
u.: Hansestadt Stralsund
S. 20: Stadt Stuttgart / licht|raum|stadt
S. 21: o.r.: © Uschi Dreiucker / pixelio;
u.l.: © Corinna Dumat / pixelio
S. 22: istockphoto
S. 22/23: © Boris Nowak
S. 25: r.: Ulrich Hein-Wussow / Freie und Hansestadt Hamburg;
u.l.: Freie und Hansestadt Hamburg / EGL Entwicklung und
Gestaltung von Landschaft
S. 26: l.o. und r.u.: Landeshauptstadt Schwerin; l.u.: bip berlin
S. 27: KJR München
S. 28: istockphoto
S. 28/29: © Oliver Grubitz, Berlin
S. 30: bip berlin
S. 31: u.l.: raum+prozess; o.r.: © STUDIOO; u.r.: istockphoto
S. 32: l: Birgit Kleine-Weitzel, Mehrgenerationenhaus
Ingelheim; r: raum + prozess
S. 33: o.r.: © Anja Schlamann; u. und m.: Stadt Frankfurt a. Main
S. 34: istockphoto
S. 34/35: © Peter Fritz
S. 36 l.: © Hans-Joachim Rudolph; r.: raum + prozess
S. 37: © Wolfgang Gerlich
S. 38: © Heidrun Eberle
S. 39: raum + prozess
S. 40: istockphoto

S. 40, 41: © Uschi Dreiucker / pixelio
S. 43: o. und m.r.: bip berlin; l.: Regina Rossmannith;
u.r.: Bezirksamt Mitte von Berlin
S. 44: Stadt Lingen
S. 45: o. und u.l.: bipberlin; r.u.: Kirsten Lott
S. 46: istockphoto
S. 46, 47: bauerundmoehring.de
S. 49: o.r. Handelsverband Deutschland HDE, Der Einzelhandel
e.V.; m. und u.r.: raum + prozess
S. 50: Stiftung Siverdes / Stadt Münster / Institut für Geographie
der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster
S. 51: r. und o.l.: Katrin Kretschmer; m. und u.r.: raum + prozess
S. 52: bauerundmoehring.de
S. 52/53: bip berlin
S. 55: Screenshot von wheelmap.org / SOZIALHELDEN e.V.
S. 56/57: bauerundmoehring.de
S. 58: bip berlin
S. 59: Sabine Kopka, Vorstand HELL-GA e.V.
S. 60: istockphoto
S. 60/61: raum + prozess
S. 62: © Martin Quested
S. 63: o. und m.: Dr. Wolfgang Haller / SHP Ingenieure;
u.: Arndt Schwab, Fuß e.V.
S. 64: istockphoto
S. 64/65: bip berlin
S. 66: Dr. Manfred Fuhrich
S. 67: Maerker Brandenburg / Ministerium des Landes
Brandenburg
S. 68: u.l.: Stadtstrategen; u.m.: BGFG; u.r.: raum + prozess
S. 69: © Silvie Weisshäupl
S. 70: Landeshauptstadt München
S. 71: Dr. Volker Kreuzer
S. 72: raum + prozess
S. 73: © Silvie Weisshäupl
S. 74: l. und m.u.: raum + prozess; r.: bip berlin
S. 75: © Silvie Weisshäupl

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin
Projektleitung: Dr. Birgit Richter
Referat Stadtumbau Ost und West
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Wissenschaftliche Begleitung

raum+prozess
Mone Böcker und Andreas Schneider

Büro für integrierte Planung Berlin
Uta Bauer
(Auftragnehmer)

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und
Raumordnung, Bonn
Referat I2 Stadtentwicklung
Projektleitung: Dr. Manfred Fuhrich

Satz und Gestaltung

bauer+möhring grafikdesign gbr, Berlin

Druck

Laserline, Berlin

Berlin, Mai 2012

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung.
Sie wird kostenfrei abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.