Barrierefreie Stadtquartiere

Manfred Fuhrich

1 Barrieren – eine alltägliche Begleiterscheinung

Was sind eigentlich Barrieren? Eine Barriere ist im landläufigen Sinne und auch laut Wikipedia ein Hindernis, das den Weg versperrt, den Zugang oder Zugriff verhindert. Ein Hindernis kann sichtbar oder auch unsichtbar sein, es kann direkt erlebbar oder nur vermittelt wirksam sein. Gerade die letztere Art von Barrieren entfaltet eine häufig unterschätzte Wirkung. Sie soll daher hinsichtlich der Alltagserlebnisse und Gestaltung des Wohnumfeldes in diesem Beitrag besonders gewürdigt werden – womit allerdings die erheblich beschränkende Wirkung der physikalischen Hindernisse nicht in Frage gestellt wird.[1] Letztlich geht es um eine Sensibilisierung für subtile Barrieren in unserem Lebensumfeld.

Niemand hat zunächst ein erklärtes Interesse an Barrieren. Sie bedeuten das Gegenteil von Freiheit, diesem zu Recht hohen Verfassungsgut. Das Recht auf Bewegungsfreiheit und Freizügigkeit gilt als ein unverrückbares individuelles Grundrecht. Hingegen erscheint die Forderung nach einem „Recht auf Barrieren“ auf den ersten Blick absurd, aber wie zu zeigen sein wird, in manchen Situationen doch nicht abwegig. Dennoch: Unser alltägliches Leben ist von Barrieren geprägt. Dies bezeugt schon die Tatsache, dass dieser Begriff bei Google zigmillionenmal aufgelistet ist.

Letztlich geht es im zwischenmenschlichen Zusammenleben darum, unterschiedliche und gerade gegensätzliche Interessen zu vereinbaren. Interesse heißt im ursprünglichen Sinne „inter-essere“, also „dazwischen sein“. Dieses „Dabeiseinkönnen“ findet aber – zwar nicht immer, doch auch nicht selten – seine Grenzen am Interesse des Anderen, der auch dabei sein möchte. Echtes Interesse an einem Dabeisein ist letztlich sogar Voraussetzung für gutes nachbarschaftliches Zusammenleben, zugleich jedoch auch Ursache für Konflikte. Bereits als Kleinkinder erleben wir, wie uns Eltern aus Gründen der Fürsorge Grenzen setzen – im wohlgemeinten Interesse.

Die Konkurrenz um soziale Chancen und materielle Ressourcen bildet sich auch räumlich ab: Das Baurecht bzw. die Baunutzungsverordnung mit ihren Planzeichen für die Bauleitplanung legt Baugrenzen und Baulinien fest und bestimmt Art und Maß der baulichen Nutzung. Das Bauordnungsrecht ist auf Sicherheit und Schutz angelegt und setzt Grenzen für eine ungezügelte Umsetzung des individuellen Bauwillens. Kommunale Gestaltungssatzungen greifen noch tiefer in die Alltagskulisse ein. Und nicht zuletzt setzen das Mietrecht und das Nachbarschaftsrecht Grenzen für eine ungehemmte Lebensäußerung. Das Leben ist voller Barrieren – mit unterschiedlicher Relevanz und Akzeptanz.[2] Beim Thema „Barrierefreies Wohnen“ ist eine gesellschaftliche Sensibilität erreicht.[3]

Gerade „unsichtbare“ Barrieren bestimmen unser aller Alltag. Ohne PIN und TAN wäre das Geschäftsleben unvorstellbar. Selbstverständlich nutzen wir Passwörter für den PC und haben Wegfahrsperren im Auto. Moderne Zugangsberechtigungen zum Büro oder Hotelzimmer werden per Chipkarte vergeben (vgl. Fuhrich 2011). Diese exklusiven Zugangsrechte grenzen andere aus, sie sind Barrieren, sollen andere am Zugang hindern. Hindernisse sind also auch gewollt und können sehr nützlich, mitunter sogar notwendig sein. Sie sind Ausdruck unseres Wunsches nach Sicherheit.

Ein barrierefreies Leben ist letztlich eine Illusion und eigentlich nicht wirklich wünschenswert. Bestimmte Barrieren sind notwendig für eine geordnete individuelle Lebensführung und für stabile gesellschaftliche Entwicklung. Wie weit gilt dies für Stadtquartiere als alltägliche Lebensräume? Ist ein „barrierefreies Quartier“ wirklich erstrebenswert und wie müsste es aussehen?[4] Welche neuen ungeahnten oder unerkannten Hindernisse erwachsen aus dem Wunsch nach Abbau von Barrieren im unmittelbaren Wohnumfeld?

Dr.-Ing. Manfred Fuhrich
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn
E-Mail:
manfred.fuhrich@bbr.bund.de

2 Raumwirksame Barrieren im Spannungsfeld der Interessen

Barrieren sind hinderlich und grenzen aus. Die grundsätzliche Ablehnung von Hindernissen fußt auf einem breiten gesellschaftlichen Konsens. Dennoch: Barrieren können im Bedarfsfall auch wünschenswert schützende Wirkungen entfalten. Es kommt also darauf an, welchen Zweck und welches Ziel Barrieren verfolgen und wer wen weshalb woran hindert.

Grundsätzlich sind bei der Betrachtung der Interessenlagen beim Abbau von Barrieren drei Konstellationen zu bedenken:

Es gibt Barrieren, deren Abbau für einzelne Personen oder Personengruppen zwingend notwendig, letztlich Voraussetzung für die Nutzung oder persönliche Teilhabe ist. Für andere Nutzer sind sie ohne Belang, sie beeinträchtigen und stören nicht und werden deshalb leicht von allen akzeptiert. Das gilt z. B. für akustische Signale bei automatisch gesteuerten Fußgängerüberwegen.

Der Abbau einer anderen Kategorie von Barrieren ist für mehrere Bevölkerungsgruppen oder sogar für alle nützlich. Personenaufzüge oder durch Bewegungsmelder gesteuerte Beleuchtungen z. B. stellen in der Regel für alle einen Komfortvorteil dar und erhöhen die Lebensqualität. Hier ist breite Zustimmung zu erwarten.

Eine dritte Kategorie von Barrierenabbau ist nützlich für die einen, aber hinderlich für die anderen. Hier sind Interessens- und Nutzungskonflikte programmiert. Ein Beispiel sind Bordsteinabsenkungen, die bei der Verkehrsteilnahme mit einem Rollator oder Kinderwagen Vorteile bringen, aber Sehbehinderte verunsichern, da ihnen die taktile Orientierung fehlt.

Ein sehr weitgehend ausgearbeitetes und gesellschaftlich grundsätzlich akzeptiertes Regelwerk zur Abwägung von Nutzungskonkurrenzen im öffentlichen Raum ist die Straßenverkehrsordnung (StVO). In § 1 StVO ist geregelt: „Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.“[5]

Aber auch die StVO erwartet nicht, dass sich jeder an diesen Grundsatz hält, weshalb Regeln eingeführt sind, deren Übertretung mit Bußgeld belegt ist. Es werden also Grenzen aufgezeigt, Handlungshindernisse für diejenigen, die auf andere keine Rücksicht nehmen. Dies kann in Form von sichtbaren baulichen Vorkehrungen wie z. B. Absperrgittern oder Pollern erfolgen oder durch Verkehrsverbotsschilder.

Der öffentliche Raum ist per se der Raum, in dem Nutzungskonkurrenzen und Interessenkonflikte auftreten. Im Konfliktfall muss nicht immer eine böse Absicht oder vordergründige Ausgrenzung vorliegen. Vielmehr können spezifische Schutzbedürfnisse der einen genau dazu beitragen, dass die anderer nachteilig berührt sind. Zahlreiche solcher Abwägungsanforderungen wurden vor Gericht entschieden.

So zeigt das Beispiel der „Sturmglocke“ als besondere Form der Fahrradglocke, dass gerade im öffentlichen Raum eine sensible Interessenabwägung gefordert ist zwischen dem gesellschaftlich definierten generellen Schutzbedürfnis und dem individuellen Bedürfnis nach freier persönlicher Entfaltung, insbesondere nach Bewegungsfreiheit: Bei dieser Fahrradglocke wird das Läutwerk durch die Bewegung des Rades mitgenommen und per Bowdenzug oder Schnur betätigt. Dadurch wird ein lautes und stetiges Klingeln erzeugt, vergleichbar dem einer Straßenbahn.

In Deutschland wurde diese Fahrradglocke 1960 wegen der damit verbundenen „Lärmbelästigung“ verboten.[6] Die Konflikte liegen auf der Hand: Fußgänger wurden durch den „Lärm“ der Glocke als belästigt erachtet, für sie bedeutete sie ein beeinträchtigendes Nutzungshindernis. Dagegen führt aus Sicht des Fahrradfahrers der Anspruch auf eine hindernisfreie Fahrt zu einer Nutzung dieser Signaleinrichtung: „Angesichts des schon damals üblichen Lärmpegels im Straßenverkehr wurde dieses Verbot von Radfahrern wiederholt kritisiert, da sich der Radler nur mit einer solchen Klingel gegenüber dem Autofahrer hörbar machen könne und die Lautstärke einer für Kfz vorgeschriebenen Hupe diejenige einer Sturmklingel ohnehin bei weitem übertreffe. 1985 setzte ein Münchner Radfahrer mit dieser Begründung gerichtlich eine individuelle Sondergenehmigung für Sturmklingel und helle Fahrradbeleuchtung durch“ (BayVerwG 1985).

(1)
Mit diesem weit gefassten Begriff von Barriere soll nicht das Leid derjenigen relativiert werden, die körperlich, seelisch oder geistig, also im engeren Sinne behindert sind.

(2)
„Barrierefreiheit“ hat für die Erstellung und Nutzung von Internetseiten, also für die virtuelle Welt eine höhere Relevanz erhalten als für das wirkliche Leben. Entsprechend dominiert bei den Publikationen zu diesem Thema auch das Gebiet Internet. Aber auch hier wird gefragt, so z. B. im Klappentext eines Buches von Jan Eric Hellbusch und Kerstin Probiesch (2011): „Was ist barrierefreies Webdisign? Viele kennen den Begriff, aber nur wenige haben eine konkrete Vorstellung, was sich dahinter verbirgt. Trotz der Webstandards zur Barrierefreiheit, den Web Content Accessibility Guidelines 2.0 (WCAG20) des W3C, stellt barrierefreies Webdesign viele Webmacher vor Rätsel.“

(3)
Diese wachsende Beachtung ist nicht allein auf die gesetzlichen Vorschriften zurückzuführen. Der Grund liegt auch darin, dass in Barrierefreiheit ein zunehmender Komfortgewinn als Mehrwert für alle Bewohner erkannt wird (als Beispiel für die Politik: Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Bauen und Verkehr 2006, als Beispiel für die Forschung: Edinger/Lerch/Lentze 2007).

(4)
Die physikalisch-baulichen Aspekte im Wohnumfeld erfahren eine neue Aufmerksamkeit, vgl. z. B. Brettschneider/Messner 1988, Edinger 2007 oder Ertl 2008. Zunehmend werden auch das Stadtquartier und die ganze Stadt als Aufgabenfeld erkannt, vgl. z. B. Sandeck 2005.

(5)
Diese umfassende, aber letztlich wenig präzise Regelung wurde von Jürgen von Manger (1965) wie folgt uminterpretiert: „Du darfst den anderen nur soweit ärgern, wie es unbedingt notwendig ist.“

(6)
Begründung laut Verkehrsblatt 1960, S. 473: „Das Verbot der Radlaufglocken, mit denen immer wieder Missbrauch getrieben wurde, soll der Lärmbelästigung entgegenwirken“ (zit. nach: www.fahrrad-richter.de/product_info.php?products_id=3830).

3 Barrieren zwischen „Gut“ und „Böse“

Barrieren haben also einen Doppelcharakter: Sie hindern und sie schützen. Wenn sie eine schützende Wirkung entfalten, erfüllen sie einen guten Zweck und haben demnach einen erkennbaren Nutzen, zumindest für eine bestimmte Bevölkerungsgruppe. Aus Sicht der Ausgegrenzten oder dadurch Behinderten stellt sich dies anders dar: Für sie ergibt sich eine Barriere, die sie hindert oder zumindest eine Erschwernis darstellt. Je nach Betroffenheit und Interessenlage erzeugen Barrieren einen Nutzen oder einen Nachteil, sind also „gut“ oder „böse“.

Doch nicht selten entstehen Hindernisse aus mangelnder Achtsamkeit oder ungeübter Rücksichtnahme und sind nicht böswillig gemeint. Die Grenzen zwischen gewollten Barrieren und solchen, die unbedacht entstehen, sind fließend. Eindeutiger ist die Bewertung von vorsätzlichen Barrieren, die in böser Absicht entstehen. Im Extremfall bleibt es nicht dabei, dass Menschen behindert oder ausgegrenzt werden, sie werden sogar akut gefährdet.

Die im Folgenden thematisierten Arten von Barrieren lassen deren Vielfalt zwischen „Gut“ und „Böse“ erkennen:

- Temporäre Barrieren

Mitunter sind Barrieren in ihrer Wirkung nur von begrenzter Dauer, wie z. B. schlechtes Wetter oder Glatteis auf Straßen oder Wegen, was daran hindert, vor die Tür zu gehen oder wichtige Aufgaben zu erledigen. Naturereignisse können also Barrieren darstellen, wenn auch nur von begrenzter Dauer – mitunter jedoch mit anhaltender Wirkung.

Von Menschen gemachte Barrieren wie z. B. Lärmschutzwälle an Bahngleisen sollen nachhaltig vor Lärm schützen, der vorübergehend belästigend wirkt – mit der Folge, dass dauerhaft die Sicht versperrt ist. Nicht immer erscheint die Lösung adäquat.

Baustellen sind immer wieder ein Ärgernis, erscheinen aber letztlich notwendig, um gerade auf Dauer hindernisfreie Nutzungen zu ermöglichen. Auch auf dem Bürgersteig abgestellte Müllbehälter sind ärgerlich; meist behindern aber nur an Abfuhrtagen.



Müllbehälter versperren den Fußweg

- Barrieren durch mangelnde Achtsamkeit

Ein sehr verbreitetes Problem liegt darin begründet, dass es vielen Menschen an Wahrnehmungsbereitschaft und Einfühlungsvermögen in andere Lebenslagen fehlt (Fachinger/Schlör/Lehr 1981). Sie können nicht nachvollziehen, wie es Personen geht, die körperliche Einschränkungen haben. Diese fehlende Sensibilität ist nicht immer Ausdruck von Egoismus, sondern viel häufiger mangelnde Rücksicht, meist wegen fehlender eigener Erfahrung.

Dies führt in Einzelfällen sogar dazu, dass bestimmte Maßnahmen, die dazu dienen sollen, Barrieren abzubauen, diese Wirkung nicht und nicht im gewünschten Umfang bewirken oder sogar neue Barrieren aufbauen. So haben die Vorgaben für das Rauchen „draußen vor der Tür“ dazu geführt, dass wegen hoher Raucherkonzentration ausgerechnet dort frische Luft knapp wird. Schutzmaßnahmen für Innenräume, z. B. in Gaststätten oder Theatern, verlagern die Konfliktbereiche und damit die Orte potenzieller Belästigungen. Im Extremfall entstehen dadurch nicht nur Nutzungseinschränkungen, sondern letztlich sogar neue Barrieren.

Wild parkende Autos drücken dagegen Rücksichtslosigkeit aus; hier wird individuelle Bequemlichkeit zu einer Belästigung für die Allgemeinheit. Dies trifft in der Regel die schwächeren Teilnehmer und im Extremfall entsteht dadurch eine erhebliche Gefährdung. Umso bemerkenswerter ist der Ansatz von „shared spaces“ (Begegnungsräumen), wo die gleichberechtigte Nutzung von Straßenräumen mehr Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme auf andere Nutzer erfordert.[7]

(7)
Hier ist die Stadt Duisburg ein inzwischen prominentes Beispiel. Dort ist es gelungen, konkurrierende Nutzungsansprüche neu zu bewerten und für ein besseres Miteinander zu sorgen. Vgl. Stadt Duisburg (2010): Barrierefreie Plätze in Duisburg. Duisburg.



Wild parkende Autos blockieren Gehweg


Rauchertrog versperrt Behinderten-Rampe

Manche Barrieren dieses Typs wirken sehr subtil. Sie sind in der Regel nicht sichtbar, haben aber eine nicht unerhebliche Wirkung. Sie drücken mangelnde soziale Kompetenz und Diskriminierung, ökonomische Potenz und Marginalisierung aus. Aber nicht zuletzt sind es fehlende Information im konkreten Fall oder allgemein mangelndes Verantwortungsbewusstsein, die die Chancen und Grenzen der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben determinieren (Fuhrich 1991).

Insbesondere ältere Menschen sind von solcher Ausgrenzung betroffen, wenn nachlassende Mobilität einhergeht mit begrenzten Möglichkeiten oder Fähigkeiten, sich über neue Kommunikationsmedien zu informieren (BMRBS 1995). Gerade die subtilen Faktoren unsichtbarer Barrieren entfalten ihre Wirkung für zahlreiche Bevölkerungsgruppen, nicht nur für bewegungseingeschränkte Menschen, wenn es auch diese gerade im Außenraum besonders auffällig betrifft (Metlitzky/Engelhardt 2008; Brettschneider/Messner 1988; Grymer/Köster/Kraus et al. 2005).

- Sprachbarrieren

Blockaden im Kopf oder Unwissenheit können erhebliche Barrierewirkungen entfalten. In diesem Zusammenhang ist auch Sprache als Barriere zu verstehen, nicht nur Fremdsprache. Bereits eine hoheitliche „Amtssprache“ im Befehlston kann sich hinderlich auf eine angstfreie Nutzung auswirken. Sprache entwickelt sich auch weiter, wodurch sich gelegentlich trennende „Sprachbarrieren“ aufbauen, z. B. zwischen den Generationen. Hier eröffnen sich vielfältige Möglichkeiten, Barrierewirkungen von Sprache zu überwinden.

- Sicherheitsbedürfnis

Mit zunehmendem Alter wächst das Bedürfnis nach Sicherheit in der eigenen Wohnung und im Wohnumfeld. Aber auch für Familien mit Kindern bedeutet Sicherheit ein Stück Lebensqualität. Dabei müssen Unsicherheitsgefühle nicht unbedingt aus eigenen Erfahrungen erwachsen oder objektiv begründet sein; nicht selten werden sie durch eine übertriebene Berichterstattung oder aufgebauschte Meldungen ge-


Fremde Sprache macht sprachlos



Fahrgastverpflichtung als Drohgebärde



Verkehrsschilder haben den „bösen Blick“



Was Spaß macht ist verboten

speist. Statistisch ist das Leben in der Stadt viel sicherer als angenommen. Dennoch werden einzelne Orte stigmatisiert. Und je mehr sie gemieden werden, desto stärker bestätigt sich der Verdacht, dass der Ort irgendwie nicht gut ist. So werden einzelne Bereiche zu sog. „No-go-Areas“ oder zumindest zu Angsträumen, die sensible Menschen lieber meiden.

Tatsächlich wirken viele öffentliche Orte wegen fehlender Beleuchtung oder uneinsehbaren Bereichen oder nur wegen mangelnder Fußgängerfrequenz „unheimlich“, wie das Beispiel des Stadtparks in Dessau-Roßlau in diesem Heft zeigt.[8] Auch die Gestaltung oder mangelnde Sauberkeit bewirken, dass solche Orte gemieden werden, dass sie wie eine Barriere wirken. Letztlich ist die fehlende Präsenz anderer Personen oder die Dominanz bestimmter Personen Grund dafür, dass solche Orte negativ besetzt sind. Für eine angenehme Aufenthaltsqualität ist es entscheidend, dass viele Menschen gern dort sind. Andererseits kann genau dies zu einem Problem werden, wenn durch die Menschenansammlung eine ganz andere Quelle für individuelle Gefühle von Unsicherheit entsteht. Bezeichnenderweise ist der Schutz der Öffentlichkeit mitunter trügerisch, was Zeitungsberichte über Überfalle am „hellichten Tag“, auf „offener Straße“, auf Bahnhöfen und an Haltstellen immer wieder bestätigen. Aus Angst werden solche Räume gemieden. Letztlich sind es nicht die Orte, die Barrieren erzeugen, sondern es sind die Bilder über diese Orte.

- Kommerzialisierung innerstädtischer Quartiere und öffentlicher Plätze

Unsere Innenstädte gelten als Herz der Städte (BMVBS 2011). Sie sind Lebensraum und Schaufenster zugleich und gerade hierin liegt ein Grund für eine Reihe von Barrieren. Schon die unterschiedlichen Interessen der Innenstadtbewohner und der Innenstadtbesucher bergen zahlreiche Anlässe für Konflikte (Fuhrich 1994). Da sind zum einen die öffentlichen Räume, die eigentlich allen gehören und dennoch von einigen aus kommerziellen Motiven dominiert oder okkupiert werden. Zum anderen werden Flächen, die privates Eigentum sind, als öffentliche Räume erlebt, auch wenn die Verfügungsgewalt durch das Hausrecht im Einzelfall ausgrenzend wirken kann.

Innenstadt – als Marktplatz im engeren Sinne verstanden – zeichnete sich immer schon dadurch aus, dass auf begrenzter und dafür bestimmter Fläche Waren angeboten

(8) Weitere Beispiele aus dem Forschungsfeld finden Sie in BMVBS 2010.



Dunkel am Ende des Ganges



Hell – aber schnell durch



Kundenstopper als gezieltes Hindernis



Hindernis-Parkour mit Rolli

werden. Marktstände stehen dicht an dicht und mitunter wird die Konkurrenz durch lautes und wortreiches Anpreisen umworben. Aber die Ansprache des Kunden erfolgt heutzutage auch auf subtilere Art. Da stehen mitten in der Fußgängerzone Werbetafeln und Angebotsplakate als sog. „Kundenstopper". Ihr Sinn ist es also, Aufmerksamkeit zu erwirken, den Kunden zum unfreiwilligen Verweilen zu bewegen, indem er sich eben nicht mehr weiterbewegt. Während großplakatige Werbung an Schaufensterscheiben und Hauswänden nur nerven, erzwingen die aufgestellten Werbeträger ein Anhalten oder zumindest ein Ausweichen. Dies hat im immer härter werdenden Konkurrenzkampf zu Auswüchsen geführt. Entsprechend erlassen viele Städte in Form von Gestaltungsatzungen weitgehende Auflagen, um den öffentlichen Raum von solchen kommerziellen Übergriffen in Form physikalischer Barrieren freizuhalten.[9]

Andere kommerzielle Angebote im öffentlichen Raum sind dagegen von den Ordnungsbehörden zur Attraktivitätssteigerung erwünscht.[10] Immer mehr drängen gastronomische Angebote in den öffentlichen Raum vor. Auch hier gibt es zunehmend Nutzungsregelungen. Dennoch ist es vielerorts kaum noch möglich, eine kostenfreie Sitzgelegenheit zum kurzweiligen Verweilen zu finden. Der Verzehrzwang stellt für Stadtbesucher eine Barriere dar, insbesondere dann, wenn gerade die attraktiven Standorte blockiert sind oder es überhaupt an kostenfreien Sitzgelegenheiten fehlt. Personen mit niedrigem Einkommen sind so doppelt ausgegrenzt: als Kunden und als Stadtbenutzer.

Die großen Einkaufzentren in den Innenstädten, aber auch in den Stadtteilen, entwickeln sich zunehmend von reinen „Einkaufsmaschinen" zu Aufenthaltsorten mit gesteigerter Qualität – auf jeden Fall frei von Witterungseinflüssen und stets sauber gehalten. Einkaufszentren erfreuen sich wegen ihres geschickten Marketings einer zunehmenden Beliebtheit. Sie drücken unübersehbar den Wandel im Handel aus, der die traditionellen Kauf- und Warenhäuser in eine Krise gebracht hat. Doch solche zentral gemanagten Großstrukturen stehen in der Fachwelt auch in der Kritik. Einzelne Bundesländer entwickeln Vorstellungen, wie die eher introvertierten Einkaufszentren so gestaltet oder weiterentwickelt werden können, dass sie nicht als Barrieren, sondern als Bereicherung im innerstädtischen Gefügen erlebt werden können (MWEBWV NRW 2011).

Auch in zahlreichen Kommunen ist die Sorge entstanden, wie eine vorteilhafte Integration an innerstädtischen Standorten

(9)
Ein sehr weitgehendes Regelwerk ist die Bonner Gestaltungssatzung, die nicht nur Sicherheits-, sondern auch Gestaltungsaspekte beinhaltet; vgl. www.bonn.de/service

(10)
Solche Vorgaben in Gestaltungssatzungen erfahren nur dann bürgerschaftliche Akzeptanz, wenn sie im einzelnen nachvollziehbar sind und insgesamt erkennbar ist, dass sie in einem größeren konzeptionellen Zusammenhang stehen, z. B. in ein innerstädtisches Entwicklungs- oder Handlungskonzept eingebettet sind.



Kommerzialisierung öffentlicher Räume



Marginalisierung individueller Nutzungsinteressen



Kindergarten – sicher aber eingesperrt



Innenstadt – aber verkehrsberuhigt

erreicht werden kann, insbesondere wie das Wechselverhältnis von tatsächlich öffentlichen Räumen und öffentlich zugänglichen, groß dimensionierten Kauf- und zunehmend auch Freizeitstätten gesteuert und gestaltet werden kann (vgl. Netzwerk NRW 2010). In den Einkaufszentren wird öffentlicher Raum suggeriert, obwohl er durch Hausrecht in privater Verfügung liegt. Die Barrierewirkung ist zwar auf den ersten Blick nicht zu erkennen, es dominiert eher Transparenz und Offenheit. Nur wer sich auffällig verhält und gegen die Hausordnung verstößt, riskiert ein Hausverbot – und spätestens ab 22 Uhr ist der privat gemanagte öffentliche Raum für alle abgeschlossen.

Kommerzielles Interesse bestimmt, wer wo was tun darf. Was die einen als Serviceleistung wahrnehmen, erfahren andere als Ausgrenzung. Im Vergleich zu anderen öffentlich zugänglichen Einrichtungen und tatsächlich in „öffentlicher Hand" geführten Einrichtungen mit ähnlich eingrenzenden Hausordnungen, z. B. Bahnhöfe, Museen, Schwimmbäder, erweisen sich allerdings privatwirtschaftlich geführt als flexibler und kundenfreundlicher. Eine „barrierefreie" Erlebniswelt ist werbewirksam und umsatzfördernd. Hier müssen sich schwerfällig wirkende Werbegemeinschaften, die sich um die Neumöblierung der Fußgängerzone oder um ein neues Image mühen, oder kommunale Dienststellen, die um Zuständigkeiten ringen, fragen lassen, wie sie der wachsenden Attraktivität der Einkaufszentren höhere Qualitäten des öffentlichen Raums entgegensetzen können.

Ein sehr gutes Beispiel für ein konzertiertes Vorgehen beim Abbau von Barrieren ist die Gestaltung von „shared spaces" in Duisburg. Die angestrebte gemischte und zugleich gleichberechtigte Nutzung öffentlicher Straßen und Plätze konnte nur deshalb erfolgreich sein, weil mutige Kommunalbeamte festgeschriebene Vorschriften, nicht zuletzt der Straßenverkehrsordnung, kreativ neu interpretiert haben. So konnten Nutzungsbarrieren weitgehend abgebaut, Bedenken überwunden und neue rücksichtsvolle Verhaltensweisen eingeübt werden.[11] Dies ist ein Beispiel für den Abbau von Barrieren auf der Straße und im Kopf.

- Barrieren durch Vorschriften und förmliche Verfahren

Letztlich kann auch der Umgang mit öffentlichen Einrichtungen als barrierenbehaftetes Handeln erfahren werden. Bereits ungewohnte Verfahrensvorgaben, unerklärliche Dienstwege oder ungeübte Formulierungen stellen für viele Bürger ein Hindernis im Umgang mit öffentlichen Dienststellen dar. Aber nicht erst die Verwendung von komplizierten Formblättern, unverständliche Antragsverfahren und die Einhaltung gesetzter oder sogar gesetzlicher Restriktionen erzeugen diese abweisende oder hinderliche Wirkung. Bereits kundenunfreundliche Öffnungszeiten erschweren die Nutzung öffentlicher Angebote.

Nicht immer ist der Sinn von Restriktionen einsichtig, auch wenn sie letztlich spezifisch begründet sind. So sind die hohen Hygieneanforderungen für Gemeinschaftsküchen aus gesundheitlichen Gründen weitgehend nachvollziehbar (vgl. BMVBS 2008). Dennoch können sie – eng ausgelegt – dazu führen, dass auch im halböffentlichen Bereich Standards für Profi-Küchen angelegt werden und damit bürgerschaftliches Engagement und nachbarschaftliche Selbsthilfe unmöglich gemacht werden. Besonders augenfällig ist dieser Widerspruch zwischen Schutzfunktion und Verhinderungswirkung am Beispiel der Sicherungszäune für Kindergärten, die versicherungs-

(11) Ein anschauliches Video für die Lösungen in Duisburg ist zu sehen unter www.youtube.com/watch?v=glgf44BloOm.

rechtlich geboten sind, aber letztlich wegen ihres schützenden und zugleich abweisenden Charakters eine Öffnung für andere Nutzung verhindern.[12]

Während es in vielen Einzelfällen letztlich um die Haftungsfrage geht, bedeuten solche sicherheitsorientierten Vorkehrungen eine erhebliche Erschwernis in der alltäglichen Nutzung. Selbst fürsorgliche Überlegungen führen dann nicht selten zu Maßnahmen und Vorgaben, die wenn nicht als Verbote, so doch zumindest als Drohungen daherkommen. Auch bei den Verkehrsbetrieben erweist es sich als noch langer Lernprozess, den „Fahrgast" nicht als Beförderungsfall zu begreifen, sondern als Kunde, der eine freundliche Betreuung und Ansprache erwarten darf. Es wird bereits hier deutlich, dass der Erfolg nicht nur in einer technischen Optimierung von Geräten und vom bedarfsgerechten Angebot an Lebenshilfen abhängt, sondern auch davon, wie dies kommuniziert wird.

Bei Betrachtung all dieser Situationen wird deutlich, dass es viele vordergründige oder auch versteckte Barrieren in unserem Alltagsleben gibt. Deutlich wird aber auch, dass eine völlige Beseitigung von Barrieren absurd wäre, dass Barrieren mitunter sogar notwendig sind. Was bedeutet das für die „Bühnen des Alltags" (BMVBS 2010), für das Zusammenleben in den Stadtquartieren?

4 Der Beitrag des Forschungsfeldes zum Umgang mit Barrieren

Im Rahmen eines Gutachtens „Barrierefreie Stadtquartiere" im ExWoSt-Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere" wurden der Handlungsbedarf untersucht und Lösungsansätze für den systematischen Abbau von Barrieren in Stadtquartieren entwickelt (vgl. Böcker 2011).[13]

Grundannahme für diese Untersuchung war, dass neben klassischen Barrieren im Sinne von baulichen Hindernissen ebenso soziale Strukturen, aber auch individuelle Einstellungen und Prägungen in erheblichem Maße Barrieren entstehen lassen können. Eine perfekte bauliche Ausführung garantiert noch keine selbstbestimmte Nutzung öffentlicher Räume. Die erfolgreiche Teilhabe am nachbarschaftlichen Leben und die bedarfsbestimmte Nutzung der Infrastruktur hängen vielmehr von einem komplexen Zusammenwirken sehr unterschiedlicher harter und weicher Faktoren ab – im hemmenden wie im förderndem Sinne.

Das Sondergutachten „Barrierefreie Stadtquartiere" emanzipiert sich von der Beschränkung auf das Wohnen im engeren Sinne, auf technische Hilfe, auf ausschließliche Mobilitätshemmnisse oder auf individuelle Defizite in der Bewältigung des Alltags. Vielmehr reflektiert es die Wechselbeziehungen von Freiräumen, Begegnungsorten, Wohnumfeld, Gemeinschafts- und Versorgungseinrichtungen und zudem solche zwischen sichtbaren und unsichtbaren Barrieren. Im Mittelpunkt der Betrachtung standen:

- Orientierungen, Identifikation und Kommunikation in öffentlichen Räumen
- Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Orten
- Ausstattungen und Gestaltung von Wegen und Räumen
- Raumkapazitäten und -strukturen.

Ein Kreis von Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Fachdisziplinen begleitete den Untersuchungsprozess. In drei Expertenrunden wurden die Zwischenergebnisse des Gutachtens diskutiert, praktisch erprobt und die Ergebnisse fachöffentlich vorgestellt. Eines wurde dabei klar: Absolute Barrierefreiheit lässt sich angesichts der großen Vielfalt unterschiedlicher Perspektiven nicht realisieren. Für spezifische Bedürfnisse bestimmter Zielgruppen lassen sich lediglich Einzellösungen beschreiben. Dennoch ist der Anspruch, Stadtquartiere für Jung und Alt ohne Barrieren zu gestalten, ein wichtiges Ziel. Ganz nach dem Motto „Der Weg ist das Ziel" geht es weniger um die Beschreibung perfekter Zustände als vielmehr um die Beschreibung von Defiziten und Verfahren für die Identifizierung und die Überwindung von Hindernissen auf der Grundlage der Bedürfnisse der Menschen vor Ort.

Der systematische Abbau von Barrieren im Stadtquartier kann nur gelingen, wenn die vielfältigen Erfahrungswelten und Bedürfnisse der Zielgruppen vor Ort Grundlage der Planungen werden. Dies verlangt nach einer konsequenten Beteiligung und Mitwirkung. Es geht zudem darum, Wege

(12)
Der sehr engagierte Anspruch der Akteure im Modellvorhaben Bremen Neue Vahr für ein offenes kooperatives Projekt für ein Gemeinschaftshaus erfuhr seine Grenzen an der versicherungstechnisch begründeten Vorgabe eines stabilen Zauns, der das Grundstück eingrenzt und im Widerspruch zu der konzeptionell angestrebten Transparenz steht (siehe linkes Foto Seite 163).

(13)
Die nachfolgenden Schlussfolgerungen sind aus diesem Bericht entnommen. Die Ergebnisse werden 2012 in der BMVBS-Sonderveröffentlichung „Barrierefreie Stadtquartiere" veröffentlicht.

aufzuzeigen, wie Insellösungen vermieden werden können: Ein vielfältig nutzbarer Park ist attraktiv, also „anziehend“. Das heißt aber auch: Wegeverbindungen müssen in den Park einladen, sonst nützt die beste barrierefreie Ausstattung nichts. „Die Herstellung von barrierefrei nutzbaren einzelnen Gebäuden (Wohngebäude, öffentliche Einrichtungen) ist ein wichtiger erster Schritt, dem jedoch die Betrachtung einer ganzen Nutzungskette „vom Bad bis zum Bahnhof“ folgen muss“ (ebda.: 75) Es geht dabei weniger um perfekte Lösungen, sondern um abgestimmtes Handeln sehr unterschiedlicher Akteure, um einen Mehrwert zu gewinnen. Schon eine Einladung zum Innehalten und zum angenehmen, störungsfreien Verweilen wäre bereits ein solcher Gewinn. Dabei geht es letztlich um einen Ausgleich unterschiedlicher individueller – auch kommerzieller – und öffentlichen Interessen.

Das weite Spektrum von Barrieren – Anlass für Maßnahmen zum Barrierenabbau

Physikalisch, baulich, technisch:

- die Treppe ist zu steil, zu lang (Kraftanstrengung, Stolpergefahr)
- ein Handgriff fehlt (Sicherheit, Halt)
- der Griff ist ergonomisch falsch (Dimension, Material)
- das Fenster ist zu hoch (Aussicht, Blickkontakt)
- die Tür ist zu schmal (Bewegungseinschränkung)
- ein Lichtschalter fehlt, die Steckdose ist zu tief (Dimensionierung)
- die Griffe, Schalter, Hebel sind defekt (Wartung, Robustheit)
- die Drehkreuze sind zu eng (sperrige Technik)
- Aufzug, Rolltreppen sind außer Betrieb (Zuverlässigkeit, Unsicherheit)
- Verweilmöglichkeiten fehlen (Bank, Absatz)
- der Weg ist versperrt (Absperrungen, Einzäunungen, Autos)
- die Entfernung ist zu groß (körperliche Anstrengung, öffentliche Toiletten)
- die Wegstrecke ist unangenehm (Stolperfallen, Rutschgefahr, Laub, Lärm, Schmutz)
- die Ampelschaltung ist zu kurz (Technikdominanz)
- Technik versagt (Ampel, Fahrkartenautomat)
- das Umsteigen ist schwierig (Haltestelle, Takt, Wartezeit)
- Sitzplätze im Bus, Bahn sind nicht ausreichend (Komfortdefizite)
- es gibt keine Abstellmöglichkeiten (Kinderwagen, Rolli, Fahrrad, Gepäck)
- Beschilderung ist verwirrend (Information)
- Wegweiser fehlen (Leitsystem)
- der Park ist nicht ausgeleuchtet (Angstraum)
- es fehlen Hilfsangebote (Notrufsäule, Polizei)
- die Witterung ist schlecht (Schnee, Regen, Hitze, UV, Ozon)

Sozial, mental, organisatorisch :

- der Weg/Ort macht Angst (Enge, Dunkelheit, Leere, Höhe, Weite)
- der Ort ist laut (Verkehr, Menschenmenge)
- es stinkt hier (Geruchsbelästigung, Gesundheitsgefährdung)
- man weiß hier nicht wo man ist (fehlende Orientierungen)
- man kann hier gesehen werden (unerwünschte Beobachtung)
- man kann nicht gesehen werden (fehlende gewünschte soziale Kontrolle)
- die Menschen sind fremd (Unsicherheit)
- es fehlen Menschen (Einsamkeit)
- es sind die „falsche“ Menschen da (Bedrohung, Abneigung)
- es sind zu viele Menschen da (Belästigung, Gedränge)
- der Ort ist verschmutzt (Sauberkeit, Aufenthaltsqualität)
- der Ort hat einen schlechten Ruf (Image)
- die subjektiven Erwartungen sind hoch (individuelle Ansprüche)
- die Ansprache ist abweisend (Formulare, Sprachstil, Regeln)
- die Gebrauchsanweisung ist unverständlich (Automatenabhängigkeit)
- die Schrift ist zu klein (Brillenzwang)
- man weiß von nichts (Unkenntnis, mangelnde o. falsche Informationen)
- man versteht nichts (Bildung, Kenntnisse)
- man versteht niemanden (Sprach- und Verständigungsprobleme)
- die Zeit ist unpassend (Öffnungszeiten, Veranstaltungszeitpunkt und – dauer)
- die Zugangsregeln sind kompliziert (Anmeldung, Reservierung, Status)
- die öffentlichen Angebote sind unzuverlässig (Verspätungen)
- die Kosten sind zu hoch (Eintritt, Gebühren, nicht bezahlbare Leistungen)



Transparenz als Nutzungshemmnis

5 Lehren aus „Kollateralschäden“ gut gemeinter Maßnahmen zum Abbau von Barrieren

Gute Absichten zum Barriereabbau können neue Barrieren erzeugen. Die Idee, Barrieren abzubauen, offenbart einen sympathischen Ansatz, nämlich Hindernisse zu beseitigen, für alle und für immer. So gilt es bei der Gestaltung von Gemeinschaftseinrichtungen als vorteilhafter Ansatz, Transparenz zu schaffen. Das erfolgt durch lichte Raumstrukturen und offene Baukörper. Die Verwendung von Glas als Fassadenelement schafft eine überzeugende Verknüpfung von Innenräumen und Freiräumen. Doch gerade diese Sichtkontakte bedeuten auch Beobachtung.

So ist das Nachbarschaftshaus in Offenburg architektonisch vorbildlich gelungen und hat besonders wegen seiner baulichen Transparenz allseits Anerkennung gefunden. Allerdings blieben bestimmte Benutzer aus, genauer: die Frauen muslimischen Glaubens, die in dem Stadtquartier besonders zahlreich sind. Sie sahen gerade in der Transparenz ein Hindernis, die Räume zu nutzen, denn sie konnten so von außen beobachtet werden. Erst die Installation von Sichtschutzen ermöglichte ihnen eine problemlose Nutzung. In diesem Fall konnte mit geringem Aufwand eine Fehlentscheidung korrigiert werden.

Gute Erfolge können neue Barrieren zur Folge haben. Kultur in ein Wohnquartier zu bringen, ist ein anspruchsvoller Ansatz. Im Münchener Quartier Ackermanns Bogen ist dies gelungen. Wenn es dann auch noch gelingt, solche Aktivitäten über einzelne Events hinaus zur Dauereinrichtung werden zu lassen, dann kann man es als besonders erwähnenswerten Erfolg werten. Doch der unerwartet hohe Zuspruch hat auch neue Barrieren entstehen lassen: zum einen den nachbarschaftlichen Ärger wegen Lärmbelästigung, die letztlich Ausdruck dafür ist, dass die Angebote attraktiv sind und entsprechend angenommen werden, auch von „auswärtigen“ Besuchern. Hier konnten eine stärkere Berücksichtigung der Ruhebedürfnisse der Nachbarn und zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zur Linderung beitragen, z. B. durch lärmschluckende Schirme. Zum anderen wurden nachträglich Blumentröge und Pflanzkübel als Barrieren gegen eine lärmintensive Nutzung der Terrassenfläche durch Inlineskater vor den Wohngebäuden aufgestellt.

6 Strategien für den Abbau von Barrieren

„Barrierefreie Stadtquartiere“ als Kommunikationsaufgabe verstehen

Die folgenschwersten Barrieren sind Barrieren in den Köpfen von Entscheidern und Handelnden. Gerade weil sie den Handlungen oder Maßnahmen vorgelagert sind, wirken sie indirekt, verdeckt oder versteckt, letztlich subtil. Nicht selten werden solche Restriktionen als Sachzwänge verkleidet, wenn sie überhaupt erklärt werden. Der Abbau von Barrieren setzt aber voraus, dass sie thematisiert werden. Die Kommunikation über Barrieren ist der erste Schritt und zwingende Voraussetzung dafür, dass sich etwas verändert.

Die Erfahrung lehrt, dass es nicht reicht, sich darauf zu verlassen, dass als notwendig erkannte Vorkehrungen bereits vom Gesetzgeber getroffen sind. Tatsächlich gibt es eine unüberschaubare Zahl von DIN-Normen und anderen Vorgaben, die durch vielfältige Handbücher, Leitfäden und Checklisten des Bundes, der Länder und der Kommunen konkretisiert werden. Die immer noch zu beklagenden Defizite sind nicht in Wissens- oder Regelungslücken begründet. Vielmehr sind es Vermittlungsproblem, Achtsamkeitsdefizite und Umsetzungsversäumnisse. Die mangelnden Fortschritte liegen besonders daran, dass der Begriff der Barrierefreiheit auf der individuellen Subjektebene verankert bleibt und vornehmlich auf solche Personen projiziert wird, die mit erheblichen gesundheitlichen Einschränkungen leben. Sie gelten – zu

Unrecht – als Minderheit, der man auf der Objektebene durch technische Lebenshilfe im Alltag entgegenkommen kann: mit Haltegriffen, Rampen und breiten Türen.

Zu wenig wird ein umfassendes Verständnis über die Folgen von Barrieren vermittelt.

Dabei erweisen sich bereits Sprache und die richtige Ansprache als hinderlich. Doch auch anderen unsichtbaren Hindernissen begegnen wir alltäglich.

Unsichtbare Barrieren lokal erkennen und benennen

Der im Forschungsfeld verfolgte breit angelegte Barrierebegriff hat sich in der fachlichen Diskussion als sinnvoll und notwendig erwiesen. Nur über diese Entschlüsselung können Barrieren nachhaltig überwunden werden. Die Maßnahmen in den Modellvorhaben haben dies bestätigt. Die Systematisierung von Barrieren nach baulich-räumlichen und sozialen Kriterien verändert das einseitig belegte „Rollstuhlimage“ des Themas Barrierefreiheit. Der aufmerksame Blick ist zu öffnen auf die unterschiedlichen Ursachen und Wirkungen möglicher subjektiver Ausgrenzung von Bevölkerungsgruppen und objektiver Hindernisse.

Soziale oder institutionelle Barrieren entfalten mitunter eine folgenschwerere Wirkung als baulichtechnische Barrieren. Komplizierte Tarifstrukturen, unklare Umsteigemöglichkeiten oder mangelnde Zuverlässigkeit und damit lange Wartezeiten halten davon ab, den Bus zu benutzen. Auch der Einbruch der Dunkelheit und unübersichtliche Wegeführung bewirken, dass Angsträume gemieden werden. Deshalb wird auf die Teilnahme an Veranstaltungen zu ungünstiger Tageszeit verzichtet. Diese Zurückhaltung muss z. B. bei der Konzeption von Bürgerbeteiligungsprozessen bedacht werden. Um Barrieren in Stadtquartieren zu überwinden, ist ein umfassendes Barriere-Verständnis notwendig.

Breite Akzeptanz für den Abbau von Barrieren aufbauen

Die örtlichen Verhältnisse wie Topografie, Infrastruktur, Bauweisen, Traditionen usw. sind in Städten, Gemeinden und Regionen ebenso unterschiedlich wie die Erwartungen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen. Deshalb kann es keine Einheitslösungen geben, wohl aber gemeinsame Kriterien und grundsätzliche Überlegungen. Im privaten Umfeld lassen sich schnell passgenaue Lösungen finden. Der Abbau von Barrieren in öffentlichen Räumen hingegen steht in einem Spannungsfeld, in dem unterschiedliche Nutzungsansprüche aufeinandertreffen und ausgehandelt werden müssen. Maßnahmen dürfen nicht unangemessen erscheinen, sie brauchen immer die Akzeptanz in der Allgemeinheit.

Der Abbau von Barrieren darf nicht einseitig als Mängelbeseitigung für einzelne Bevölkerungsgruppen dargestellt werden. Vielmehr sind die Vorteile als Mehrwert für alle herauszustellen. Die Akzeptanz solcher Maßnahmen wird dann erhöht, wenn es gelingt, hierin einen Komfort im Alltag zu erkennen und einen Beitrag für mehr allgemeine Lebensqualität zu vermitteln. Dies gilt insbesondere dann, wenn einzelne sogar einen aktuellen Nachteil befürchten, aber möglicherweise auch in andere Lebenslagen geraten, in denen dann auch ein Vorteil zu erwarten ist.

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum vernetzt sehen

Die Auseinandersetzungen über den Abbau von Barrieren waren bisher sehr objektbezogen oder auf einzelne Personen gerichtet. Dieser Ansatz hilft nicht wirklich weiter. Denn sowohl individuelle Hilfestellungen als auch technische Maßnahmen an Einzelobjekten verstellen den Blick auf das Zusammenwirken und erzeugen nur Inselösungen.

Was nützt der behindertengerechte Personenaufzug im Gebäude, wenn dieses nur über Treppenstufen erreichbar ist? Was nützt die ehrlich gemeinte Bürgerbeteiligung, wenn die Versammlungsstätte nur hinter Angsträumen erreichbar ist? Was nützt das hochmoderne Fahrgastinformationssystem an der Bushaltestelle, wenn auf den Fahrplan kein Verlass ist? Durch diese kurze Aufzählung wird zum einen deutlich, dass der ganze Weg gedacht werden muss und nicht nur einzelne Objekte. Zum anderen wird erkennbar, dass technische Vorkehrungen auch sozialen Aneignungsformen entsprechen müssen.

Um eine selbstständige und selbstbestimmte Lebensführung von Bewohnern mit Mobilitätseinschränkungen zu ermöglichen,

sind systematische quartiers- oder besser: stadtteilbezogene oder noch besser: stadtweite Konzepte gefordert. Die gesamte Bewegungskette mit ihren einzelnen Elementen ist zu betrachten. Dies kann erfolgreich nur aus der Sicht der Nutzer und ihren Bewegungsprofilen erfolgen.

Barrierefreiheit als kommunale Gemeinschaftsaufgabe verankern

Der Abbau von Barrieren darf nicht länger als Aufgabenfeld spezialisierter „Wohnberatungsstellen" für Senioren gesehen werden. Die Breite der Handlungsfelder erfordert das Mitwirken und Zusammenspiel vieler Fachressorts, wie Stadtplanungsamt, Grünflächenamt, Bauamt, Tiefbauamt, Wohnungsamt, Amt für Wirtschaftsförderung, Sozialamt, Sportamt, Jugendamt, Kulturamt. Ohne die Beteiligung freier Träger werden sich keine dauerhaften Verbesserungen einstellen. Dabei darf sich diese Palette nicht nur auf die des sozialen Bereichs beschränken. Unverzichtbar für eine erfolgreiche Umsetzung sind auch die Verantwortlichen anderer Bereiche, wie Verkehrsbetriebe, Theater, Versorgungsunternehmen – nicht zu vergessen: die in vielen Städten ausgelagerten Träger kommunaler Aufgaben.

In Klein- und Mittelstädten fällt ein lösungsorientiertes Zusammenwirken aufgrund der überschaubaren Zahl der relevanten Akteure leichter als in hoch differenzierten Strukturen der Großstadtverwaltungen. Von entscheidender Bedeutung ist letztlich, ob das Thema Abbau von Barrieren als Chefsache verstanden wird, im Sinne einer Kampagne für Attraktivität der Stadt und mehr Lebensqualität für alle Bürger.

Dabei kommt der kommunalen Verwaltung und dem Stadtrat eine Schlüsselrolle zu. Die „Intendanz für den öffentlichen Raum" liegt unbestritten in der Zuständigkeit der öffentlichen Verwaltung. Sie nimmt im Rahmen von Baugenehmigungen und Planungsverfahren auf andere Akteure Einfluss und hat zugleich eine Vorbildfunktion bei ihren kommunalen Liegenschaften. In wohnungswirtschaftlichen oder sozialen Infrastruktureinrichtungen sind auch andere Akteure wie die Wohnungsunternehmen, Kirchen, Wohlfahrtsverbände etc. in der Pflicht.

In den Kommunen der Modellvorhaben haben sich sog. Ämterlotsen bewährt, die projektbezogen die jeweiligen Fachbeiträge einzelner Ressorts koordinieren. Zudem können Stabsstellen in der Verwaltungsspitze oder auch regelmäßige Arbeitsgruppen diese Aufgaben wahrnehmen. Erfolgsvoraussetzung ist eine politische Selbstbindung, z. B. in einem kommunalpolitischen Grundsatzbeschluss oder einem Auftrag der Verwaltungsspitze.

Handlungsspielräume für den Abbau von Barrieren verbessern

Durch einschlägige DIN-Normen sind sowohl im Wohnungsbau als auch im öffentlichen Raum zahlreiche Schutzbedürfnisse verankert. Die Landesbauordnungen sind von ihrem Charakter her ein dem Schutz von Leben und Gesundheit verpflichteter baurechtlicher Rahmen. Dieser dient der Abwehr von Gefahren und damit der gefahrlosen oder zumindest Risiko verminderten Nutzung privater und öffentlicher Räume.

„Besonders im öffentlichen Raum ist die Balance zwischen der Sicherung von Grundrechten von Behinderten bzw. mobilitätseingeschränkten Menschen und damit den Maximalanforderungen an Barrierefreiheit gemäß den DIN-Normen und dem technisch, baulich und finanziell Machbarem nicht einfach. Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist noch mehr als bei Wohnungen und öffentlichen Gebäuden ein immer wieder herzustellender Abwägungsprozess. Der Abbau von Barrieren muss daher über die Anwendung von existierenden Normen hinaus in Form eines kontinuierlichen Abstimmungsprozesses organisiert werden." (Böcker 2011: 76)

DIN-Normen, Leitfäden und Checklisten der Länder und Kommunen sind unverzichtbar, um Mindestanforderungen zu vermitteln. Davon sind Baugenehmigungen wie auch die Vergabe von öffentlichen Mitteln abhängig. Staatliche und kommunale Sonderprogramme geben Anreize für private Investoren. Neben den bundesweit gültigen DIN-Normen, wie die die DIN 18024-1 (künftig 18070) und die DIN 18024-2 (seit 2010: 18040) regeln Landesbauordnungen die baulich-technischen und gestalterischen Anforderungen, allerdings in sehr

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

Allerdings ist diesem Ansatz auch entgegenzustellen, dass nicht immer eine vollständige Einhaltung der Vorgaben sinnvoll erscheint, mitunter sogar kontraproduktiv erscheint. Eine hundertprozentige Barrierefreiheit kann auch neue Barrieren aufbauen.

So bewirken die in Deutschland sehr hohen Hygienevorschriften, dass z. B. die Essenszubereitung in Gemeinschaftseinrichtungen nur auf dem Standard von „Profiküchen“ erfolgen darf, was wegen der hohen Kosten und der Nutzungsauflagen eher dazu führt, dass diese Angebote unterbleiben oder nur zu extrem hohen Kosten möglich ist. Dies erzeugt neue Hürden und widerspricht letztlich dem bürgerschaftlichen Engagement. Hier bedarf es also einer situativen Abwägung von gut gemeinten Auflagen und deren hinderlichen Wirkungen.

Qualitätssiegel „Barrierefreies Stadtquartier“ fördern

Leben ohne Barrieren ist ein Qualitätsmerkmal – wenn auch letztlich unerreichbar, mitunter auch nicht immer wünschenswert. Der Abbau von Barrieren ist aber ein wichtiger Schritt, Wohnquartiere lebenswerter zu gestalten. Hier bietet sich die gesamte Bandbreite von Lebenshilfen im Alltag bestimmter Personengruppen, die auf ein barrierefreies Wohnumfeld angewiesen sind, bis hin zu Komfortvorteilen für alle. In jedem Fall bedarf es zuverlässiger Informationen über die Qualität des Wohnumfelds, d. h. über die nutzerfreundlichen Angebote im Stadtquartier. So wie für einzelne Wohnungen mit der Eigenschaft behindertengerecht oder behindertenfreundlich geworben wird, so wäre auch für das Quartier als Ganzes ein Label angezeigt, das Auskunft darüber gibt, ob neben barrierefreien Wohnungen auch durch den Charakter des Wohnumfelds und der wohnungsnahen Angebote eine selbstständige Lebensführung möglich ist.

Insbesondere für Wohnungsunternehmen, aber auch für private Hauseigentümer, Dienstleister und Gewerbetreibende kann es ein zunehmend wichtiger werdendes Argument werden, Qualitäten anzubieten, die ein barrierearmes Leben begünstigen. Dies begründet sich nicht nur in der zunehmenden Zahl älterer Menschen, die tendenziell eher auf solche Angebote angewiesen sind.

Auch jüngere Bewohner werden wachsendes Interesse an komfortablen Wohnangeboten entwickeln. Bereits das Ziel „Stadtquartier der kurzen Wege“ erweist sich als für alle Altersgruppen erstrebenswert, nicht zuletzt aus wirtschaftlichen und zeitökonomischen Überlegungen heraus. So können für alle Bevölkerungsgruppen zwei wichtige Barrieren überwinden werden: Geld und Zeit.

Hierzu bedarf es einer weiteren Komponente: der Information. Das Wissen über ein problemarmes, weil barrierefreies Leben im Quartier kann zu einem wichtigen Entscheidungskriterium für den Wohnstandort werden. Auch hier sind Hindernisse in Form von Informationsdefiziten abzubauen. Wettbewerbe, Qualitätssiegel oder Auszeichnungen können dazu positiv beitragen. Dabei gilt es Imagekampagnen zu unterstützen und Mogelpackungen zu entlarven.

Bund und Länder können über positive Anreize im Rahmen ihrer Förderprogramme motivieren. Das ExWoSt-Forschungsfeld war angetreten, hierzu einen Beitrag zu leisten. Die Fortschritte in den Modellvorhaben, die auf der Internetseite www.stadtquartiere.de samt weiterer Informationen eingesehen werden können, lassen hoffen und stiften Mut zur Nachahmung.

Literatur

Bayerisches Verwaltungsgericht München (1985): Urteil vom 30. Januar 1985, Az. M 6277 VI 84. In: Radfahren 5/85, S. 48, zit. nach www.enhydralutris.de/Fahrrad/Beleuchtung.pdf

Böcker, Mone (2011): Barrierefreie Stadtquartiere. Unveröff. Endbericht zum ExWoSt-Gutachten. Bonn.

Brettschneider, Hubert; Messner, Raimund (1988): Anforderung an das außerhäusliche Umfeld zur Sicherung und Verbesserung der Selbständigkeit Mobilitätsbehinderter. In: Informationen z. Raumentwicklung, 1/2, S. 99–105.

Brettschneider, Hubert; Messner, Raimund (1988): Anforderungen an das außerhäusliche Umfeld zur Sicherung und Verbesserung der Selbständigkeit Mobilitätsbehinderter. In: Informationen z. Raumentwicklung, ½, S. 99–105.

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2008): Gemeinschaftseinrichtungen im Quartier. Bonn. = Werkstatt: Praxis 60.

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (1995): Wohnen im Alter – zuhause im Wohnquartier. Bonn.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Stadtquartiere für Jung und Alt. Eine Zukunftsaufgabe. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2011): Weißbuch Innenstadt. Berlin, Bonn. www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/SW/weissbuch-innenstadt.html.

Edinger, Susanne (2007): Einfaches hilft schon: Barrieren abbauen im Wohnumfeld. In: Stadt und Raum, 28/6, S. 284–289.

Edinger, Susanne; Lerch, Helmut; Lentze, Christine (2007): Barrierearm – Realisierung eines neuen Begriffes: Kompendium kostengünstiger Maßnahmen zur Reduzierung und Vermeidung von Barrieren im Wohnungsbestand. Karlsruhe.

Ertl, Irene (2008): Barrierefreiheit im Außenraum: Ein Sinneswandel und seine räumliche Umsetzung in der Landschaftsarchitektur. Saarbrücken.

Fachinger, Beate; Schlör, Christel; Lehr, Ursula (1981): Psychologische Aspekte der Generativität. Erfassung von Motivationen und Barrieren im generativen Verhalten. Heidelberg.

Fuhrich, Manfred (1991): Wohn- und Lebenshilfen im Alter. In: Informationen z. Raumentwicklung, 3/4, S. 181–192.

Fuhrich, Manfred (1994): Wohnen in den Innenstädten. In: Informationen z. Raumentwicklung, 3, S. 197–204.

Fuhrich, Manfred (2011): Die Gegenwart von Vergangenheit und Zukunft im Quartier. In: Informationen z. Raumentwicklung, 10/11, S. 643 ff.

Grymer, Herbert; Köster, Dietmar; Kraus, Melanie; Ranga, Myrto-Maria; Zimmermann, Jan Christoph (2005): Altengerechte Stadt – Das Handbuch. Partizipation älterer Menschen als Chance für die Städte. Wuppertal.

Hellbusch, Jan Eric; Probiesch, Kerstin (2011): Barrierefreiheit verstehen und umsetzen: Webstandards für ein zugängliches und nutzbares Internet. Heidelberg.

Manger, Jürgen von (1965): Die Fahrschulprüfung. Herne.

Metlitzky, Nadine; Engelhardt, Lutz (2008): Barrierefrei Städte bauen. Stuttgart.

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2011): Zum Umgang mit großen innerstädtischen Einkaufszentren. Düsseldorf.

Netzwerk NRW (2010): Kurs Innenstadt. Münster.

Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Bauen und Verkehr (2006): Wohnen ohne Barrieren – Komfort für alle : beispielhafte Lösungen für Neubau und Bestand. Düsseldorf.

Sandeck, Karin (2005): Stadt ohne Barrieren. In: Bundesbaublatt, Fachmagazin für Immobilien- und Wohnungswirtschaft, 54/4, S. 18–21.

Stadt Duisburg (2010): Barrierefreie Plätze für Duisburg. Duisburg.

Verkehrsblatt 1960, zit. nach www.fahrrad-richter.de/product_info.php?products_id=3830

www.bonn.de/service/suche/index.html?lang=de&page_num=1&search–text=Gestaltungssatzung&result_limit_min=1&result_limit_max=10&lang=de&first=false& (Gestaltungssatzung Innenstadt Bonn).

www.bonn.de/umwelt_gesundheit_planen_bauen_wohnen/stadtplanungsamt/buergermitwirkung/integrierte_handlungskonzepte/00803/index.html?lang=de (Entwicklungs- und Handlungskonzept Bonn)

www.stadtquartiere.de.

Fotos: Manfred Fuhrich