

Reportage zum Demografischen Wandel in Hanau

Eine Stadt für Alle!

SonderSchrift:

Urbaner Umbau zur Barrierefreiheit
| Orientierungshilfen



Der Magistrat

Stabsstelle Demografie

Impressum

Herausgeber

Brüder Grimm - Stadt Hanau

Stabsstelle Demografie

© Dipl.-Pädagoge Lothar Hain

Am Markt 14 - 18

63450 Hanau

Fon: 0 61 81 / 295 354

Lothar.hain@hanau.de

Hanau, August 2010

Vorwort

„Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich.“ Dies schreibt uns unser Grundgesetz im Artikel 3 vor. Niemand darf wegen seines Geschlechtes, seiner Abstammung, seiner Rasse, seiner Heimat und Herkunft, seines Glaubens, seiner religiösen oder politischen Anschauung benachteiligt oder bevorzugt werden.

Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.

Die UN-Behindertenrechtskonvention „Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ vom 13. Dezember 2006 ist in Deutschland am 26. März 2009 in Kraft getreten.

Das Übereinkommen stellt auf einen inklusiven Ansatz in der Behindertenpolitik ab. Menschen mit Behinderungen müssen von Anfang an in die Gesellschaft einbezogen werden. Es stärkt die selbstbestimmte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen als Menschenrecht.

Für die zukünftige Entwicklung in Hanau bedeutet dies, Barrierefreiheit in allen öffentlich zugänglichen Bereichen zu ermöglichen; zum Beispiel Straßen, Gehwegen, Öffentlicher Personennahverkehr, Schulen, Ämter, Gaststätten, Kinos, Theater, Museen und dergleichen mehr.

Die vorliegende Schrift „Urbaner Umbau zur Barrierefreiheit | Orientierungshilfen“ ist als Einstieg und Anregung für die weitere Diskussion über die Stadtentwicklung konzipiert und stellt einige Beispiele - zur Nachahmung empfohlen - vor.

Claus Kaminsky, Oberbürgermeister



Zukunftsparkplatz

Inhalt

1. Editorial	7
2. Leben ohne Barrieren oder: „Design für Alle!“	9
3. Personenkreise mit Nutzungsschwierigkeiten	11
4. Forderungen zum Handlungsfeld Barrierefreiheit	14
5. Orientierungshilfen für eine barrierefreie Stadtentwicklung	18
6. Wie sieht die Umsetzung aus?	23
7. Anlagen	
7.1. Info DIN 18040	24
7.2. Artikel 30 Behindertenrechtskonvention	25
8. Literatur- und Quellenverzeichnis	26



Nachweis: <http://www.mobiane.de/>



Frankfurt / Main | Ostend

1. Editorial

Treppen, Schwellen, enge Kurven, komplizierte Formulare: Bundesdeutsche Kommunen sind meist so eingerichtet, dass Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer, Menschen mit Lernschwierigkeiten, Hochbetagte und Eltern mit Kleinkindern vielfach nur mit Hilfsmitteln in ihnen zurechtkommen.

Mit dem demographischen Wandel wächst der Anteil der Bevölkerung, für den dieser Zustand nicht akzeptabel ist. Die Schaffung von Barrierefreiheit dient auch anderen Bevölkerungsgruppen.

Die prägnanteste Formulierung dieses Zusammenhangs besteht in dem Satz:

Eine barrierefrei zugängliche Umwelt ist für etwa zehn Prozent der Bevölkerung zwingend erforderlich, für etwa 30 bis 40 Prozent notwendig und für 100 Prozent komfortabel! ¹

Die Mehrzahl unserer Städte ist weit davon entfernt, „easy going“ für alle zu sein.

Im Oktober 2008 hat der damalige Bundesvorsitzende des Sozialverband VdK ², Walter Hirrlinger, folgenden Kommentar verfasst:

Kommentar: Umfassende Barrierefreiheit für alle

Ohne eine barrierefreie Umwelt könnten viele Menschen überhaupt nicht oder nur eingeschränkt am öffentlichen Leben in der Gesellschaft teilhaben.

Betroffen sind nicht nur die annähernd acht Millionen anerkannten Schwerbehinderten in Deutschland, sondern etwa 30 Prozent der Bevölkerung. Denn ungeachtet einer anerkannten Schwerbehinderung werden Menschen durch Einschränkungen aller Art an einer selbstbestimmten Lebensführung durch immer noch weitgehend vorhandene Barrieren gehindert. Zu nennen sind beispielsweise Mobilitätseinschränkungen jeglicher Art bei Alt und Jung sowie sonstige Beeinträchtigungen, beispielsweise aufgrund eines Unfalls oder einer Operation.

¹ zitiert nach: Dr. Rüdiger Leidner u.a.: Design für Alle und Barrierefreiheit als Herausforderung für Kommunen; in: Europa kommunal 6/2006

² Verband der Kriegsbeschädigten, Kriegshinterbliebenen und Sozialrentner Deutschlands e. V.

Die Zahl der Betroffenen wird in den kommenden Jahren allein aufgrund der demografischen Entwicklung zunehmen. Umso wichtiger ist es, sich stets in Erinnerung zu rufen, dass Barrierefreiheit ein wesentliches Element für eine nachhaltige Gestaltung der Gesellschaft, der Umwelt und der Zukunft ist.

Zuweilen gewinnt man den Eindruck, dass sich die Diskussion um Barrierefreiheit sehr stark auf die Bereiche Bauen und Verkehr konzentriert. Sie umfasst aber alle Bereiche des Lebens. Zu einer barrierefreien Umwelt gehört auch, kommunikative Barrieren zu beseitigen, sodass Systeme der Informationsverarbeitung und akustische und visuelle Informationsquellen für alle zugänglich und nutzbar sind.

Auch ist nur wenigen privaten Anbietern von Waren und Dienstleistungen klar, dass der ungehinderte Zugang zu Informationen und die Nutzung entsprechender Dienste durch alle ein Qualitätsniveau darstellt, das nicht nur den potenziellen Nutzern, sondern auch dem eigenen Unternehmen Vorteile bietet. Das betrifft sowohl die Bestellung im Internet als auch gut lesbare Warenauszeichnungen im Supermarkt.

Da nur 4,5 Prozent der Schwerbehinderten mit ihrer Behinderung geboren wurden, alle übrigen im Laufe ihres Lebens die Behinderung erlitten haben, weiß niemand, ob er nicht durch Krankheit oder Unfall heute oder morgen auch zum Personenkreis behinderter Menschen gehört. Dann sieht die Welt völlig anders aus für ihn. Deshalb wollen wir Barrierefreiheit für alle und auf allen Gebieten erreichen.

Nachfolgend wird zunächst der Begriff des „Design für Alle“ eingeführt und kurz erläutert, die möglichen Personenkreise mit Nutzungsschwierigkeiten vorgestellt und die Forderungen des Deutschen Behindertenrates zum Handlungsfeld Barrierefreiheit für einen Nationalen Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention beschrieben. Im Anschluss werden mögliche Orientierungshilfen für eine barrierefreie Stadtentwicklung aufgezeigt. Zum Abschluss werden einige kurze Ausführungen zur Frage *„Wie sieht die Umsetzung aus?“* gemacht.

2. Leben ohne Barrieren oder: „Design für Alle!“

Mit dem demografischen Wandel und der stetigen Alterung der Gesellschaft wächst der Anteil der Bevölkerung, die nicht mehr unter den Maßstab der „Normalität“ fallen, der herkömmlich bei der Konstruktion von Gebäuden, Produkten und Dienstleistungen angelegt wird. Ein Leben ohne Barrieren wird als ein Entwicklungsziel formuliert.

Seit neuerem ist die Formel „Design für Alle“ auf dem Vormarsch und integriert die ältere Forderung nach „Barrierefreiheit“, die viele ausschließlich an Fahrstühle und abgesenkte Bordsteine denken lässt. Das aus Skandinavien importierte „Design für Alle“ bedeutet, dass kommunale Produkte und Dienstleistungen so gestaltet sein müssen, dass sie für alle Nutzerinnen und Nutzer ohne weitere Anpassungen in Anspruch genommen werden können.

Der Begriff „Design“ weckt dabei vielfach die Vorstellung, es handele sich um etwas rein Künstlerisches, im Alltagsgebrauch vielleicht sogar Funktionsloses. Will man sich dem Design-Begriff nähern, hilft ein Rückgriff auf die lateinische Wurzel: „Designare“ hat nichts mit künstlerischem Gestalten zu tun, sondern heißt u.a. „bestimmen“³.



Design bezeichnet somit einen auf einen Nutzer gerichteten Prozess. In dieselbe Richtung zielte die Bauhausbewegung, sowie das Prinzip „Form follows function“. Design dient der Lösung von Interaktionsproblemen zwischen Menschen und Produkten sowie der Entwicklung von Lösungen für den sozio-kulturellen Wandel von Industriegesellschaften.

„Die Idee des „Design für Alle“ (DFA) entstand in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts im skandinavischen Raum und umfasst die Forderung, dass Produkte und Dienstleistungen so gestaltet werden sollen, dass sie für einen möglichst großen Nutzerkreis ohne Anpassung verwendbar sind, leicht auf verschiedene Anforderungen einstellbar sind, die Nutzung individueller Hilfsmittel möglich sein muss und die potenziellen Nutzer an allen Entwicklungsphasen beteiligt sind.“

³ <http://www.albertmartin.de/latein/?q=designare&con=0> | auch: anordnen, wählen, bezeichnen, ernennen, ersehen, planen, mit seiner Rede andeuten

Wichtig ist, dass der Ansatz des „Design für Alle“ sich nicht auf die Vermeidung von Barrieren für Menschen mit Behinderungen beschränkt, sondern - wie es die Deklaration des Europäischen Instituts für Design für Alle von Stockholm ausdrücklich betont - die „menschliche Vielfalt“, also beispielsweise auch die Bedürfnisse verschiedener Altersgruppen, im Auge hat.“⁴

Das im deutschen Sprachraum besser bekannte Konzept der Barrierefreiheit bezog sich hingegen ursprünglich ausschließlich auf die gleichberechtigte Teilnahme behinderter Menschen am gesellschaftlichen Leben.

Das Thema „Design für Alle“ erfährt durch den demografischen Wandel und die rechtlichen Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der gebauten Umwelt eine wachsende Bedeutung für Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

DIE MOTORRADINDUSTRIE ENTDECKT NEUE ZIELGRUPPEN:



5

⁴ Dr. Rüdiger Leidner u.a.: Design für Alle und Barrierefreiheit als Herausforderung für Kommunen; in: Europa kommunal 6/2006

⁵ Nachweis: <http://www.dantiku.de/wp-content/2010/01/rollator.jpg>

3. Personenkreise mit Nutzungsschwierigkeiten

1. Blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen

Blinde Menschen bewegen sich im Straßenverkehr entweder in Begleitung eines Sehenden oder mit Hilfe eines Langstockes und / oder Blindenführhundes. Ihre Unsicherheiten beim Gehen sind mit den Nutzungsschwierigkeiten gehbehinderter Menschen vergleichbar. Schwierigkeiten ergeben sich vor allem beim Auffinden des Weges aufgrund fehlender Orientierungshilfen (z. B. Kanten, Pflasterungen) und beim Erkennen von Hindernissen und Gefahren (z. B. falsch parkende Pkw, ungenügend abgesicherte Baustellen). Informationen, die ausschließlich optisch vermittelt werden (z. B. Warnschilder, Liniennummer des Busses), sind blinden Menschen nicht zugänglich und behindern die problemfreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

2. Sehbehinderte Menschen

Sehbehinderte Menschen können nur die Dinge in der Umwelt wahrnehmen, die einen starken Kontrast aufweisen. Alle Gegenstände im Umfeld, die sich farblich oder mangels Beleuchtung nicht eindeutig absetzen, fallen als Informationsträger aus. Das führt zu Unsicherheiten in der Einschätzung der Umgebung und zu großen Risiken bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

3. Gehbehinderte Menschen

Menschen mit Gehbehinderungen können den Gefahren im Straßenverkehr und an Haltestellen des ÖPNV oft nicht schnell genug ausweichen. Für sie ergeben sich auch Schwierigkeiten bei der beliebigen Überquerung schnell befahrener Straßen. Bordsteine, Treppenstufen und Rampen mit stärkeren Neigungen sind für gehbehinderte Menschen schwer begehbar, bei fehlendem Geländer für viele nicht nutzbar. Für die meisten gehbehinderten Menschen sind Rampen weniger geeignet als Treppen. Bei reduzierter körperlicher Leistungsfähigkeit und schneller Ermüdbarkeit sind längere Umwege und Wartezeiten für gehbehinderte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besonders erschwerend.

4. Rollstuhlbenutzerinnen und -nutzer

Menschen die auf die Benutzung eines Rollstuhls angewiesen sind, können Stufen, Schwellen, Bordsteine, Treppen, stark geneigte Rampen und längere Straßensteigungen,

mit Ausnahme einer relativ kleinen Gruppe trainierter Rollstuhlbenutzerinnen und -nutzer, nur mit fremder Hilfe überwinden. Schwierigkeiten ergeben sich auch bei den notwendigen Blickkontakten und Durchgangsmöglichkeiten an zugeparkten Straßenborden sowie bei zu hoch angebrachten Bedienungselementen von Aufzügen, Automaten in Fahrzeugen, etc..

5. Greifbehinderte Menschen

Schwierigkeiten ergeben sich bei der Bedienung von Bedarfsampeln, Aufzugsanlagen, Automaten, Geländern, Türöffnungs- und Haltewunschtastern. Haltegriffe in Fahrzeugen sind nicht erreichbar bzw. von greifbehinderten Fahrgästen nicht nutzbar.

6. Kleinwüchsige Menschen

Bedienungselemente in einer Höhe über 0,85 m sind nicht erreichbar; gleiches gilt für Geländer an Rampen oder Treppen. Auch Sitzgelegenheiten können nicht sicher genutzt werden, wenn der Sitz zu hoch ist und eine zu große Sitztiefe aufweist. Zugeparkte Straßenüberquerungen erschweren den Blickkontakt Fußgängerinnen / Fußgänger - Fahrerinnen / Fahrer.

7. Hörbehinderte Menschen

Akustische Signale können nicht wahrgenommen werden. Da hörbehinderte Menschen im Straßenverkehr oder in Anlagen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von anderen gewöhnlich nicht erkannt werden, sind sie auf besondere Weise gefährdet.

8. Geistig behinderte Menschen

Die Einsicht in Verkehrsabläufe fehlt häufig. Gefahrensituationen können oft nicht richtig eingeschätzt werden. Schriftliche Informationen werden zum Teil nicht verstanden. Besondere Gefahren ergeben sich bei der Überquerung von Fahrstraßen und durch mangelnde Orientierungsfähigkeiten im ÖV.

9. Kinder

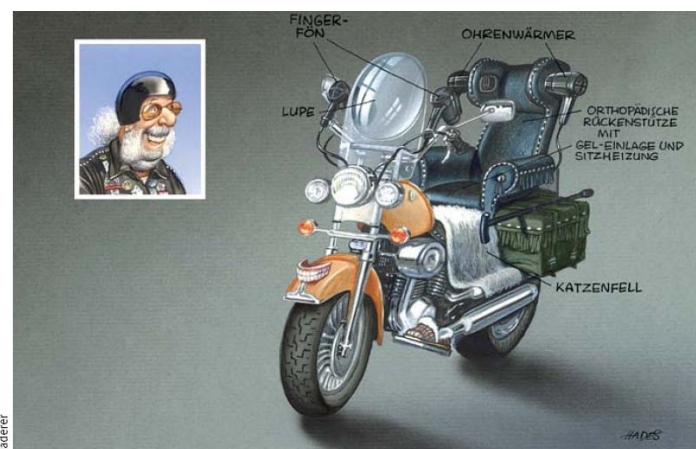
Die erhöhte Verkehrsgefährdung von Kindern ist auf geringere Aufmerksamkeit, Unberechenbarkeit, Ablenkung durch Spiel, mangelndes Abschätzen von Gefahren etc. zurückzuführen. Die Schwierigkeiten bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln sind denen von Kleinwüchsigen vergleichbar.

10. Eltern mit Kinderwagen

Besondere Schwierigkeiten ergeben sich - vergleichbar mit Gruppe 4 - für Eltern mit Kinderwagen.

11. Alte Menschen

Das allgemein reduzierte körperliche Leistungsvermögen alter Menschen betrifft sowohl ihre Beweglichkeit als auch die Sehfähigkeit und das Hörvermögen. Ihre Nutzungsschwierigkeiten sind ähnlich wie die der Gruppen 2, 3 und 7.



Design für Alle!

4. Forderungen zum Handlungsfeld Barrierefreiheit⁶

Gemäß der Konvention ist Barrierefreiheit als breit anzulegende Voraussetzung für die Teilhabe behinderter Menschen an allen Lebens- und Gesellschaftsbereichen zu verstehen. Sie muss sich auf die bebaute Umwelt und öffentlich zugängliche Bereiche, Verkehrssysteme, Kommunikations- und Informationssysteme und Gegenstände des täglichen Gebrauchs beziehen. Die Herstellung von Barrierefreiheit stellt einen wesentlichen Aspekt für die Verwirklichung von Menschenrechten dar. Daher müssen nach Ansicht des Deutschen Behindertenrates (DBR) alle Fördermaßnahmen und Zuwendungen der öffentlichen Hand zwingend an das Kriterium der Barrierefreiheit gebunden werden. Spezifisch sieht der DBR zudem Handlungsbedarf insbesondere in folgenden Bereichen:

a) Öffentliche Verkehrssysteme

Öffentliche Verkehrsmittel müssen generell barrierefrei sein. Die barrierefreie Gestaltung ist auf das Gesamtsystem, also auf alle Elemente der Beförderungskette zu erstrecken. Dies umfasst sowohl Fahrzeuge als auch Park-and-Ride-Systeme, Bahnhöfe und ihr Umfeld, Flughäfen, Häfen, Bahn- und Bussteige sowie Service- und Informationsangebote. Zur Schaffung von Barrierefreiheit in öffentlichen Verkehrssystemen ist daher unter anderem erforderlich:

- die Festlegung von für Eisenbahnunternehmen verbindlichen Fristen zur Schaffung von Eisenbahnprogrammen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz bzw. der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung;
- die Festschreibung verbindlicher Standards der Barrierefreiheit in allen Nahverkehrsplänen;
- die Fortführung personalgestützter Services zur Sicherstellung barrierefreier Verhältnisse in allen öffentlichen Verkehrssystemen sowie die Einhaltung des sog. Zwei-Sinne-Prinzips bei der Zurverfügungstellung von Informationen;
- die Schaffung akzeptabler Lösungen für die Modernisierung kleiner Haltepunkte jenseits der bisher geltenden Regelung von 1.000 Reisenden pro Tag und Bahnhof im Bahnverkehr, z. B. durch den sofortigen barrierefreien Umbau ausgewählter Stationen;

⁶ <http://www.deutscher-behindertenrat.de/mime/00060491D1274941874.pdf>

- die Aufnahme von Bestimmungen zur Barrierefreiheit sowie zu den Mitwirkungsrechten der Behindertenvertretungen in die Nahverkehrsgesetze sowie Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nachfolgeregelungen aller Länder;
- die Berücksichtigung der Sicherheitsbedürfnisse von Menschen mit Behinderung und weiterer betroffener Personenkreise bei der Entwicklung und Zulassung geräuscharmer Fahrzeuge.

b) Umwelt, öffentliche Bereiche

Öffentlich zugängliche Einrichtungen und Bereiche müssen für alle behinderten Menschen barrierefrei nutzbar sein. Deshalb ist es dringend notwendig,

- öffentlich zugängliche Einrichtungen und Bereiche nur dann mit öffentlichen Mitteln zu fördern, wenn die Belange mobilitätsbehinderter Menschen berücksichtigt sind;
- die Gestaltung von Straßen, Wegen, Plätzen, Gehwegbereichen sowie verkehrsberuhigten Zonen auch unter Aspekten der Barrierefreiheit zu planen und die dafür erforderliche neue DIN 18040-3⁷ zügig zu entwickeln und für verbindlich zu erklären;
- die Bestimmungen zur Barrierefreiheit umfassend in die Nahverkehrsgesetze und die Straßengesetze der Länder, die Regelungen zur Gestaltung ober- bzw. unter-irdischer Haltestellen treffen, aufzunehmen. Ebenso müssen die Regelungen der Länder, die als Nachfolge des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) getroffen wurden oder noch zu treffen sind, die Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigen und fördern.

c) Bauen und Wohnen

Barrierefreies Bauen und Wohnen müssen Ziele des wohnungswirtschaftlichen Handelns sein. Der Wohnbereich soll auch für behinderte und alte Menschen uneingeschränkt nutzbar sein. So wird ein Verbleib im gewohnten Lebensumfeld ermöglicht.

Im sozialen Wohnungsbau müssen in ausreichendem Maße barrierefreie und zugleich erschwingliche Wohnungen bereitgestellt werden. Die barrierefreie Ausgestaltung sollte sowohl beim Neubau als auch - soweit wirtschaftlich vertretbar - beim Umbau von Wohngebäuden in den Landesbauordnungen zwingend vorgeschrieben werden. Als Maßstab

⁷ siehe: Anlage 7.1. „Info DIN 18040“, Seite 24

empfiehlt sich hier die neue DIN 18040-2, die die DIN 18025-1 und die DIN 18025-2⁸ ersetzen wird.

Erforderlich ist deshalb

- die stärkere Förderung des barrierefreien Wohnungsbaus durch öffentliche Mittel, wobei diese Förderung an die barrierefreie Gestaltung gebunden werden muss;
- die für den barrierefreien Wohnungsbau maßgebende DIN 18040-2 inklusive der DIN 32975 (Kontraste - Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung) und DIN 32984 (Querungsstellen) rechtsverbindlich in die Bauvorschriften von Bund und Ländern aufzunehmen;
- die Vorschriften über barrierefreies Planen und Bauen als obligatorischen Bestandteil in die Architekturausbildung aufzunehmen und die Fort- und Weiterbildung der Architekten auf diesem Gebiet zu verbessern;
- für öffentlich zugängliche Gebäude die Standards der neuen DIN 18040-1 und 32975 sowie DIN 32984 zeitnah in die Landesbauordnungen zu übernehmen.

d) Design für Alle, Alltagsgegenstände

Selbstbestimmtes Leben und volle Teilhabe setzen voraus, dass auch Gebrauchsgegenstände von allen Menschen problemlos genutzt werden können. Viele Spezialanfertigungen wären unnötig, wenn der Grundsatz „Design für Alle“ generell berücksichtigt würde. Es ist daher seitens der Hersteller von Gebrauchsgegenständen des täglichen Bedarfs nötig, dem Grundsatz des „Design für Alle“ im Interesse älterer und behinderter Menschen stärkere Beachtung zu schenken.

Mit Herstellern sind Aktionspläne zu entwickeln und verstärkt Zielvereinbarungen zu treffen. Ziel sollte es sein, auf die Verbindlichkeit von Leitlinien in diesem Bereich hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere die ISO TR 22411 (zu ergonomischen Daten und Leitlinien zur Anwendung der ISO/IEC Guide 71 mit Leitlinien zur Berücksichtigung der Bedürfnisse von älteren Menschen und Menschen mit Behinderung), den DIN-Fachbericht 124 (zur Gestaltung barrierefreier Produkte) sowie den DIN-Fachbericht 131 (mit Leitlinien für Normungsgremien zur Berücksichtigung der Bedürfnisse von älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen).

⁸ DIN 18025-1 Wohnungen für Rollstuhlbenutzer und DIN 18025-2 Barrierefreie Wohnungen

e) Informationsvermittlung und Kommunikation

Um behinderten Menschen Teilhabechancen zu sichern, ist es erforderlich, ihnen den Zugang zu Information und Kommunikation auf allen Ebenen zu eröffnen. Dies ist sowohl für sinnes-, als auch für körper- und kognitiv behinderte Menschen wichtig. Deshalb müssen Informations- und Kommunikationssysteme barrierefrei gestaltet und insbesondere auch den Anforderungen an leichte Sprache gerecht werden.

Im Hinblick auf den großen Stellenwert, den das Internet auf diesem Gebiet hat, ist die „Barrierefreie Informationstechnik-Verordnung“ (BITV) ein bedeutsames Instrument zur Umsetzung der Anforderungen des BGG auf dem Informations- und Kommunikationssektor. Es kommt darauf an, die Anforderungen der BITV gleichermaßen auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene sowie in den unter Beteiligung der öffentlichen Hand geführten Unternehmen umzusetzen. Neben der vollständigen Umsetzung der BITV in allen Geltungsbereichen ist die abgestimmte Einführung der bereits novellierten sog. BITV 2 notwendig.

In Umsetzung des Art. 30 Abs. 1 Behindertenrechtskonvention (BRK)⁹, der den Zugang zu kulturellem Material in zugänglichen Formaten fordert, hält der DBR Aktionspläne für erforderlich, die den barrierefreien Zugang zu Dokumenten, Schulbüchern, e-books, digitalen Bibliotheken und Nachschlagewerken sichern. Diese Aktionspläne sind unter Beteiligung von Entwicklern, Anbietern und Vertreibern der entsprechenden Informationssysteme, die für die Ausbildung und berufliche Teilhabe behinderter Menschen unbedingt erforderlich sind, zu erarbeiten.

Art. 30 Abs. 1 BRK fordert zudem geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen Zugang u. a. zu Fernsehprogrammen, Filmen und anderen kulturellen Aktivitäten in zugänglichen Formaten haben. Zur Umsetzung dieser Norm fordert der DBR die geeignete Aufnahme der Förderfähigkeit von Audiodeskription und Untertiteln in die Filmförderungsgesetze des Bundes und der Länder. Zudem bedarf es eines Aktionsplanes zur Steigerung barrierefreier Formate bei öffentlichen und privaten Sendeanstalten auf Basis der Neuregelungen zur Barrierefreiheit im Rundfunkstaatsvertrag. Auch müssen nach Art. 30 BRK Orte kultureller Darbietungen und Dienstleistungen, z. B. Theater, Museen, Kinos, Bibliotheken, Tourismusdienste, sowie soweit wie möglich Denkmäler und Stätten von nationaler kultureller Bedeutung zugänglich sein. Insoweit hält der DBR die Entwicklung entsprechender Aktionspläne für sachgerecht und notwendig.

⁹ siehe Anlage 7.2, Seite 25

5. Orientierungshilfen für eine barrierefreie Stadtentwicklung

5.1. Blindengerechte Zusatzgeräte an Signalanlagen



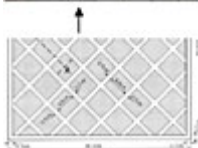
Blindengerechte Zusatzgeräte an Signalanlagen sind technische Einrichtungen, die speziell blinden- und sehbehinderten Mitbürgern die Möglichkeit geben, signalgeregelte Kreuzungen gefahrlos zu überqueren. Sie werden bedarfsorientiert installiert und bieten so für die Behinderten ein für sie geschlossenes Routensystem.

Diese Zusatzgeräte werden durch ein akustisches Orientierungssignal von den Betroffenen aufgefunden. Die Grünphase wird von ihnen über einen Vibrationstaster erfüllt.

Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen 1992 -RiLSA- regeln eine separate Absicherung der Freigabesignale. Aus diesem Grund müssen die blindengerechten Zusatzgeräte pro Furt als eigene Signalgruppe ausgeführt werden.

Im Stadtgebiet von Münster gibt es mehr als 400 Geräte an über 80 Kreuzungen und Querungen für Fußgänger.

5.2. Orientierungsplatten für Blinde und hochgradig Sehbehinderte



Blinde, die ein umfassendes Mobilitätstraining absolviert haben, sind in der Lage, sich in bekannter Umgebung selbständig und sicher fortzubewegen. Sie haben gelernt, neben akustischen auch taktile Eindrücke für ihre Orientierung auszuwerten.

Ein systematisch durchlaufender Materialunterschied im Gehwegbelag ermöglicht Blinden und Sehbehinderten, sich durch Pendel- und Aufsetzbewegungen des Langstocks eine Orientierung zu verschaffen.

Dieser Materialunterschied ist durch die Orientierungsplatte gegeben.

Die Orientierungsplatten sind normale Gehwegplatten mit einer profilierten Oberfläche. Diese Profilierung in Form von Rauten ist von den Blinden und Sehbehinderten mit dem Langstock ertastbar.

Orientierungstreifen aus diesen Platten haben die Funktion, Blinden und Sehbehinderten in örtlich begrenzten Verkehrsbereichen, wie z. B. an Buseinstiegen oder an Zugängen zu öffentlichen Gebäuden, eine taktile

Orientierungshilfe zu bieten. Orientierungstreifen werden im Straßenraum in einer Breite von 60 cm ausgeführt. An Buseinstiegen werden sie 90 cm breit als Querstreifen zum Auffinden der Bushaltestellen verlegt. Das Auffinden des Bussteigs wird durch Abzählen der Querreihen erleichtert. Der Bus hält mit der Vordertür in Höhe der Querreihen. Blinde und Sehbehinderte gehen seitlich neben diesem Streifen.

5.3. Fahrgastinformationen für Blinde und Sehbehinderte

Tafeln mit Fahrgastinformationen in Punktschrift (Braille, Louis, 1809-1852, 1829 Blindenschrift) erleichtern Blinden und Sehbehinderten die selbständige Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Sie geben Auskunft über die jeweiligen Buslinien, den Streckenverlauf und die Endstation.



Um das Abtasten der Punktschrift zu erleichtern, werden die Informationsschilder schräg angebracht.

Die Fahrgastinformationstafeln wurden in Zusammenarbeit mit dem Blindenverein und den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke Münster entwickelt. Die Verkehrsbetriebe finanzieren die Informationstafeln.

5.4. Fahrgastinformationssystem (FIS)

Es handelt sich um ein dynamisches System zur Anzeige der tatsächlichen, noch verbleibenden Zeit bis zur Ankunft des Busses in Minuten. Die Anzeige wird in Abhängigkeit der sich nähernden Busse kontinuierlich im Minutentakt aktualisiert. Die Metall-Säulen sind mit einer Gegensprechanlage ausgestattet, die über einen Taster aktiviert wird und eine Sprechfunkverbindung zur Leitstelle des Verkehrsbetriebes herstellt. Über die Sprechverbindung können allgemeine Informationen und aktuelle Auskünfte über die Ankunft der Busse abgefragt werden.



Wenn sehbehinderte oder blinde Menschen die Auskunft nutzen, kann sogar von der Leitstelle der Fahrer des gewünschten Busses auf diesen Fahrgast besonders hingewiesen werden. Hierdurch wird gewährleistet, dass ein richtiger und sicherer Einstieg möglich ist.

Ein Aufmerksamkeitsfeld (Pflasterstreifen) führt zum Fahrgastinformationssystem.



5.5. Orientierungspfosten



Blinde Menschen lassen sich in der Regel nicht über große Entfernungen leiten, indem sie taktilen Bodenelementen folgen. Deshalb kann es erforderlich sein, besondere Orientierungshilfen zu nutzen.

Eine Möglichkeit bietet der Orientierungspfosten der Stadt Münster. Auf einem Pfosten mit einer Höhe von 90 cm wird ein tastbarer Richtungspfeil in Form eines gleichseitigen Dreiecks mit konkaver Basis angebracht. Auf dem Dreieck kann mit tastbaren Buchstaben oder in Blindenschrift das Richtungsziel angezeigt werden.

5.6. Prinzipalmarktmodell



Die drei Rotary-Clubs Münster spendeten ein Bronzemodell des Prinzipalmarktes, der "guten Stube" der Stadt Münster. Das Modell ermöglicht durch Ertasten einen Eindruck von den berühmten Giebelhäusern, dem Rathaus, Dom und der Lambertikirche. Auch eine Beschreibung der Gebäude in Blindenschrift ist vorhanden. Es steht auf dem Michaelisplatz.

Weitere Altstadtmodelle mit den Gebäuden innerhalb des Promenadenrings stehen an der Salzstraße/ Ecke Klosterstraße und auf dem Hindenburgplatz vor dem Schloss in Höhe der Frauenstraße.



Modell der Stadt Bayreuth

5.7. Tastbares Rathaus

Der münsterische Kaufmann Karl-Heinz Knubel schenkte der Stadt Münster für blinde Mitbürger und Besucher der Stadt eine Bronzetafel in der Form des Rathauses. Die Tafel wurde am Haus gegenüber dem Rathaus angebracht und ermöglicht blinden Menschen die Ertastung der Form des Giebels.

Eine weitere Tafel gibt in Blindenschrift einen Einblick in die Geschichte des Rathauses. Die Tafel wurde - wie auch das Prinzipalmarkt-Modell, das Salzstraßen-Modell an der Lambertikirche und das Modell auf dem Hindenburgplatz vor dem Schloss (in Höhe Frauenstraße) - von dem Bildhauer Egbert Broerken aus Soest gestaltet.



5.8. Stadtpläne für Menschen mit Behinderungen

Ein Stadtplan für den Altstadtbereich mit wichtigen Eintragungen für Menschen mit Behinderungen, z. B. Behindertenparkplätze, blindengerechte Ampeln, Orientierungssysteme für Sehbehinderte und blinde Menschen, behindertengerechte Toiletten usw. sind im Plan eingetragen. Der Plan ist bei der Münster Information im Stadthaus 1 erhältlich oder kann kostenlos heruntergeladen werden



5.9. Stadtplan für Blinde

Für blinde und sehbehinderte Bürger steht ein tastbarer Stadtplan für den Altstadtbereich zur Verfügung. Es ist eine aus Kunststoff geprägte Folie, auf der die Straßen und Gebäudeflächen ertastet werden können. Der Stadtplan kann bei der Bürgerinformation ausgeliehen werden.



5.10. Lesegeräte im Rathaus

In der Wiesbadener Stadtverwaltung stehen Bildschirmlesegeräte für Sehbehinderte. Lupen und Okulare könnten nur begrenzt vergrößern, nun haben Betroffene die Möglichkeit, Formulare und Urkunden direkt im Rathaus zu lesen, berichtet das Wiesbadener Tagblatt (12.7.05). Der Vorsitzende des Arbeitskreises der Wiesbadener Behindertenorganisationen Joachim Mast vermutet, dass dies ein bundesweit einmaliges Projekt ist. Die ersten fünf Geräte wurden von Firmen und Verbänden gesponsert und stehen an publikumsstarken Standorten: Im Sozial-, Standes-, Einwohnermelde- und im Gesundheitsamt sowie in der Stadtbücherei.

5.11. Barrierefreie Spielplätze und Spielgeräte

Ein bündnisgrüner Antrag zur Barrierefreiheit von Spielplätzen fand eine breite Mehrheit im Karlsruher Gemeinderat: Künftig sollen bei Neubau von Spielplätzen wie beim Austausch von bestehenden Spieleinrichtungen Geräte und ihre Zugänglichkeit so installiert werden, dass sie von Kindern mit wie ohne Behinderung genutzt werden können.

Konkret ergibt zum Beispiel der ebenerdige Einbau eines Karussells eine barrierefreie Zufahrt für Rollstühle und in einer sog. Vogelnestschaukel können sowohl ein körperbehindertes Kind wie ein „gesundes“ Kind schaukeln. Ferner schlagen die Grünen Geräte vor, die nicht nur die Motorik ansprechen, sondern auch eine emotionale Beschäftigung bieten, wie etwa akustische Spielelemente (Klanghölzer, Gong, etc.).

Nun werden sich Kinderbüro, Behindertenbeauftragte und die Planungsinstanzen in Verwaltung und Politik an die Umsetzung machen.



Rollstuhlfahrerkarussell



Rollstuhlfahrerschaukel¹⁰

¹⁰ Quelle: www.nullbarriere.de

6. Wie sieht die Umsetzung aus?

Wie macht man aus „Design für alle“ einen Gestaltungsgrundsatz für die städtische Umwelt? Welche Barrieren gibt es auf dem politischen Weg dorthin? Welche Erwartungen und Bedürfnisse haben unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer wie alte Menschen und Menschen mit Behinderungen, wie bezieht man diese ein?

Angesichts der demografischen Entwicklung mit dem stetigen Anstieg älterer Menschen nimmt der Anteil der Menschen mit funktionalen Beeinträchtigungen in irgendeiner Art zu. Es empfiehlt sich, in einen Dialog mit den potentiellen Nutzern der jeweiligen Gegebenheit bzw. der angebotenen öffentlichen und / oder privaten Dienstleistung zu treten und deren Wünsche und Anforderungen zu sammeln.

Auf diese Art und Weise könnte ein sogenannter „Zugänglichkeitsplan“¹¹ entstehen, der ausgehend von den Zielen und auch finanziellen Möglichkeiten einer Kommune bzw. eines Dienstleisters die Anforderungsprofile der Einwohner und Nutzer bzw. Kunden konkreter Einrichtungen und Dienstleistungen nach Dringlichkeit und Notwendigkeit zeitlich ordnet. Eine solche Planung könnte sicherstellen, dass bei künftigen städtebaulichen oder anderen Maßnahmen einer Kommune bzw. eines Dienstleisters die Anforderungen an eine entsprechende barrierefreie Gestaltung Berücksichtigung finden können.



Rundflug am 100.Geburtstag¹²

¹¹ zitiert nach Leidner u.a., ebenda

¹² Quelle: sueddeutsche.de/sl vom 12.7.2010

7. Anlagen

7.1. „Info DIN 18040“

- DIN 18040-1 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude Ausgabe: 2010-07
- DIN 18040-2 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 2: Wohnungen Ausgabe: 2009-02, Norm-Entwurf

Die DIN 18040-1 Ausgabe: 2010-07 "Öffentlich zugängliche Gebäude" liegt als Manuskript zum Druck vor. Die Einführung der Norm bzw. einzelner Punkte in die Technischen Baubestimmungen obliegt jedem Bundesland einzeln.

Zu den öffentlich zugänglichen Gebäuden gehören in Anlehnung an die Musterbauordnung (§ 50 Abs. 2 MBO):

1. Einrichtungen der Kultur und des Bildungswesens,
2. Sport- und Freizeitstätten,
3. Einrichtungen des Gesundheitswesens,
4. Büro-, Verwaltungs- und Gerichtsgebäude,
5. Verkaufs- und Gaststätten,
6. Stellplätze, Garagen und Toilettenanlagen.

Anforderungen an Wohnheime und Beherbergungsstätten sowie Arbeitsstätten sind nicht mehr Bestandteil der Normarbeit.

Für Arbeitsstätten ist eine neue ASR "Barrierefreie Gestaltung von Arbeitsstätten" in Vorbereitung.

Anforderungen an Öffentliche Verkehrsanlagen - hierzu zählen auch öffentliche Außenanlagen - sind zurückgestellt. Hier bleibt die DIN 18024-1 bis auf weiteres erhalten.

Für den öffentlichen Raum ist eine eigene Norm "E DIN 18070 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen. Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum", geplant. Mit der Arbeit (Juni 2010) wurde begonnen.

Quelle: www.nullbarriere.de

7.2. „Artikel 30 | Teilhabe am kulturellen Leben ...“

Artikel 30

Teilhabe am kulturellen Leben sowie an Erholung, Freizeit und Sport

- (1) Die Vertragsstaaten anerkennen das Recht von Menschen mit Behinderungen, gleichberechtigt mit anderen am kulturellen Leben teilzunehmen, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen
- a) Zugang zu kulturellem Material in zugänglichen Formaten haben;
 - b) Zugang zu Fernsehprogrammen, Filmen, Theatervorstellungen und anderen kulturellen Aktivitäten in zugänglichen Formaten haben;
 - c) Zugang zu Orten kultureller Darbietungen oder Dienstleistungen, wie Theatern, Museen, Kinos, Bibliotheken und Tourismusdiensten, sowie, so weit wie möglich, zu Denkmälern und Stätten von nationaler kultureller Bedeutung haben.
- (2) Die Vertragsstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit zu geben, ihr kreatives, künstlerisches und intellektuelles Potenzial zu entfalten und zu nutzen, nicht nur für sich selbst, sondern auch zur Bereicherung der Gesellschaft.
- (3) Die Vertragsstaaten unternehmen alle geeigneten Schritte im Einklang mit dem Völkerrecht, um sicherzustellen, dass Gesetze zum Schutz von Rechten des geistigen Eigentums keine ungerechtfertigte oder diskriminierende Barriere für den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu kulturellem Material darstellen.
- (4) Menschen mit Behinderungen haben gleichberechtigt mit Anderen Anspruch auf Anerkennung und Unterstützung ihrer spezifischen kulturellen und sprachlichen Identität, einschließlich der Gebärdensprachen und der Gehörlosenkultur.
- (5) Mit dem Ziel, Menschen mit Behinderungen die gleichberechtigte Teilnahme an Erholungs-, Freizeit- und Sportaktivitäten zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen,
- a) um Menschen mit Behinderungen zu ermutigen, so umfassend wie möglich an Breitensportlichen Aktivitäten auf allen Ebenen teilzunehmen, und ihre Teilnahme zu fördern;
 - b) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit haben, behinderungsspezifische Sport- und Erholungsaktivitäten zu organisieren, zu entwickeln und an solchen teilzunehmen, und zu diesem Zweck die Bereitstellung eines geeigneten Angebots an Anleitung, Training und Ressourcen auf der Grundlage der Gleichberechtigung mit anderen zu fördern;
 - c) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen Zugang zu Sport-, Erholungs- und Tourismusstätten haben;
 - d) um sicherzustellen, dass Kinder mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen Kindern an Spiel-, Erholungs-, Freizeit- und Sportaktivitäten teilnehmen können, einschließlich im schulischen Bereich;
 - e) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen Zugang zu Dienstleistungen der Organisatoren von Erholungs-, Tourismus-, Freizeit- und Sportaktivitäten haben.

8. Literatur- und Quellenverzeichnis

- Dr. Rüdiger Leidner u.a.: Design für Alle und Barrierefreiheit als Herausforderung für Kommunen; in: Europa kommunal 6/2006
- Deutscher Behindertenrat: Forderungen des Deutschen Behindertenrates für einen Nationalen Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention; www.deutscher-behindertenrat.de, Berlin Februar 2010
- Deutscher Behindertenrat: Standards der Barrierefreiheit für den Öffentlichen Personennahverkehr
- Bilder „Zukunftsparkplatz“ Seite 4: Johanna & Lothar Hain
- Bild „Rollator“ Seite 5: www.mobiane.de
- Bild „Frankfurt / Main | Ostend“ Seite 6: Lothar Hain
- Karikatur „Rollator“ Seite 10: Nachweis: <http://www.dantiku.de/wp-content/2010/01/rollator.jpg>
- Orientierungshilfen für eine barrierefreie Stadtentwicklung: <http://komm.muenster.org/>
- Bild „Modell der Stadt Bayreuth“ Seite 20: Lothar Hain
- Bilder „Rollstuhlkarussell und -schaukel“ Seite 24: www.nullbarriere.de
- Bild „Rundflug am 100.Geburtstag“ Seite 23: www.sueddeutsche.de/sl
- Informationen zu „DIN“: www.nullbarriere.de