

# Urbane Zentren für alle Menschen nutzbar machen

*Dagmar Everding*

(Dr. Dagmar Everding, Architektin und Planerin, Kempten, Deutschland, dagmar.everding@t-online.de)

## 1 ABSTRACT

Zur Urbanität gehört die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen an den Aktivitäten im öffentlichen Raum der Städte und Gemeinden. Noch finden sich in den Zentren für Versorgung und Freizeit und auf den Wegen zu ihnen zahlreiche Barrieren, die alten und behinderten Menschen den Zugang erschweren bzw. unmöglich machen.

Der Umbau zu barrierefreien Stadträumen hat begonnen. Er kann in Deutschland und in vielen anderen Staaten auf ein fast komplettes Paket von Gesetzen und Normen zum barrierefreien Bauen zurückgreifen. Allerdings wird es nicht möglich sein, diesen Umbau innerhalb weniger Jahre zu vollenden.

Es werden räumliche und zeitliche Strategien benötigt, die Bau- und Verkehrsmaßnahmen mit dem Einsatz von Informationstechnologien verknüpfen. Aus ersten Ansätzen in Städten lassen sich Anforderungen an das Instrumentarium für solche kommunalen Strategien ableiten.

## 2 URBANE ZENTREN FÜR ALLE MENSCHEN NUTZBAR MACHEN

### 2.1 Erklärung von Barzelona "Die Stadt und die Behinderten" von 1995

Nachdem 1995 im Rahmen der Europäischen Konferenz „Die Stadt und die Behinderten“ teilnehmende Kommunen sich auf Ziele zur Teilhabe behinderter Menschen am urbanen Leben verständigten, traten in Europa viele Städte der „Erklärung von Barzelona“ bei. In Deutschland sind es mittlerweile rund 50 Kommunen, die zur Umsetzung der „Erklärung von Barzelona“ in Abstimmung mit ihren Behindertenbeiräten bzw. Behindertenbeauftragten Handlungskonzepte für eine barrierefreie Stadt aufstellen und fortschreiben.

Aufgrund der ausgeprägten wechselseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Maßnahmen der Handlungskonzepte, erweist es sich als notwendig, das kommunale Handeln stärker strategisch auszurichten. Dabei nehmen die urbanen Zentren eine Schlüsselstellung ein.

### 2.2 Zur Urbanität gehört die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen

Stadträume, in denen urbanes Leben stattfindet, sind Plätze, Boulevards und innerstädtische Parks. Platz meint eine Freifläche, um die sich öffentliche Einrichtungen, Geschäfte und Wohnquartiere gruppieren. Diese Freifläche eignet sich für Pausen, für das Zusammensitzen, zum Miteinander Spielen. Der Boulevard ist mehr als eine Straße. Er verfügt zusätzlich über Freiflächen in Anlehnung an Plätze, oft mit schattenspendenden Bäumen ausgestattet. Die Geschäfte und Gastronomie entlang des Boulevards zeichnen sich durch ein besonders attraktives Angebot aus. Städte, in denen es keinen Boulevard gibt, haben vielleicht eine Fußgängerzone mit vergleichbaren Attributen. Innerstädtische Parks zeichnen sich besonders dann durch urbanen Charakter aus, wenn die räumliche Beziehung zwischen öffentlichem Stadtraum und Grünanlage eng ist und in dem Park Räume bestehen, in denen ein Aufenthalt mit Kommunikation und öffentlichen Aktivitäten gepflegt wird: schachspielende ältere Menschen, kletternde Kinder, skatende Jugendliche, Gruppen, die Boule spielen und Menschen, die diese Aktivitäten von Sitzbänken aus betrachten.

Wenn man sich in diesen Stadträumen bewegt, fühlt man sich dem gesellschaftlichen Leben zugehörig. Wie wichtig diese immer wiederkehrende Erfahrung der Zugehörigkeit ist, wird einem oft erst bewusst, wenn man z. B. aus Krankheitsgründen über längere Zeit den öffentlichen Stadtraum nicht aufsuchen kann.

In den urbanen Stadträumen trifft man die Stadtgesellschaft in ihrer ganzen Breite an. Als Besucher einer fremden Stadt erkennt man hier zum Beispiel, ob es sich eher um eine junge oder ältere Stadtbevölkerung handelt. In einer sehr großen Stadt unterscheidet sich der Eindruck nach den Quartieren mit ihrer jeweiligen soziokulturellen Bevölkerungszusammensetzung.

Die Vielfalt und Gemischtheit der sich im öffentlichen Raum aufhaltenden Menschen macht einen großen Teil von dem aus, was wir in der europäischen Stadt unter dem Begriff Urbanität verstehen. Voraussetzung für diese Vielfalt ist auch Toleranz aber mehr noch Akzeptanz von Andersartigen sowie die gegenseitige Rücksichtnahme.

Für die Gestaltung des öffentlichen Raumes gab es von Anbeginn der Stadtentwicklung Bauvorschriften zur Gebrauchstauglichkeit dieses Raumes für verschiedene Nutzergruppen. Als Beispiel sei die Stadt Potsdam in der Nähe von Berlin genannt. Schon im 19. Jahrhundert war geregelt, dass zwischen dem stabilen tragfähigen Pflaster für Pferdewagen in den Straßen für Fußgänger glatt gepflasterte Laufspuren anzulegen sind.

### **2.3 Zahlreiche Barrieren erschweren den Zugang**

Behinderte Menschen waren bis zu den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts vom öffentlichen Leben stark ausgeschlossen. Alte Menschen machten nur einen geringen Anteil an der Bevölkerung aus und lebten relativ isoliert in den Familien bzw. in Heimen. Dies bildet den Hintergrund, dass die gebaute Umwelt noch bis heute in weiten Bereichen so gestaltet ist, dass alten und behinderten Menschen der Zugang erschwert bzw. unmöglich ist.

Noch in den 80er und 90er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden im Rahmen von Wohnumfeldverbesserungs- und Stadterneuerungsmaßnahmen viele Straßen und Plätze relativ uneben gepflastert und mit abgestuften Ebenen versehen. Dadurch sind sie heute für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator schwer zu meistern.

Vorhandene Strukturen in den Städten wurden durchbrochen, so dass die Orientierung schwieriger wurde. Der Autoverkehr dominiert in den Stadträumen und fordert von den Fußgängern höchste Aufmerksamkeit. Er stellt für blinde und stark sehbehinderte sowie für alte Menschen ein besonders hohes Risiko dar, weil die Gefahr besteht, dass sie unbemerkt in den Fahrbahnbereich geraten. Zur Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehweg bestehen hohe Borde, die von Menschen im Rollstuhl und von gehbehinderten Menschen nur mit Erschwernis überwunden werden.

Auch wenn ein modernes Einkaufszentrum oder eine neue Fußgängerzone barrierefrei gestaltet sind, fehlen häufig noch barrierefreie Wegeketten und ÖPNV-Reiseketten, um von allen Wohnquartieren diese zentralen Anlagen ohne Barrieren zu erreichen.

### **2.4 Der Umbau zu barrierefreien Stadträumen hat begonnen**

Die Barrierefreiheit als Planungsprinzip stellt eine entscheidende Innovation dar, da es ihr gelingt, die Bedürfnisse von Menschen mit ganz unterschiedlichen Einschränkungen in ihren Bewegungsmöglichkeiten (Motorik) bzw. in ihrer Wahrnehmung (Sensorik) in eine gemeinsame technische und gestalterische Leitlinie zusammenzuführen. Dieses Planungsprinzip wurde bzw. wird für alle wesentlichen baulich gestalteten Lebensräume in Normen konkretisiert, also für

- öffentlich zugängliche Gebäude,
- öffentliche Verkehrs- und Freiräume,
- Wohnungen und Wohngebäude,
- Arbeitsstätten.

Hier einige sinngemäße Auszüge aus der aktuellen Normung barrierefreier Gebäude, baulicher Anlagen sowie Straßen, Wege, Plätze und Grünanlagen in Deutschland (DIN-Normen des Deutschen Instituts für Normung, Berlin). Vergleichbare Normen gibt es auch in Österreich, in der Schweiz und vielen anderen europäischen Staaten:

#### Gehwege/Flächen für Fußgänger

Die Fläche von barrierefreien Gehwegen muss nach dem Zwei-Sinne-Prinzip eindeutig erkennbar sein, d. h. visuell durch optischen Kontrast als auch taktil durch das ertasten entweder entlang einer Kante oder einer gut unterscheidbaren Bodenstruktur. Je nach Funktion des Gehweges sind Mindestbreiten zu beachten, z. B. eine Mindestbreite von 150 cm bei einem Gehweg neben einer Straße. Der Bodenbelag muss erschütterungsarm, rutschfest und bei jeder Witterung sicher begehbar und mit dem Rollstuhl befahrbar sein. An Hindernissen soll ein optisch und taktil im Bodenbelag erkennbarer Leistreifen rechtzeitig mit ausreichendem Abstand herumführen. Ein zur Fahrbahn vorhandener Bord ist an Querungsstellen sowie neben barrierefreien PKW-Parkplätzen auf genau 3 cm abzusenken, damit er mit dem Rollstuhl überfahren und von einem blinden Menschen ertastet werden kann. Auch an die Längs- bzw. Querneigung der Wegefläche werden Anforderungen gestellt.

### Eingangsbereiche von öffentlich zugänglichen Gebäuden

Öffentlich zugängliche Gebäude sind nicht nur Schulen und Rathäuser, also öffentliche Gebäude, sondern auch Gebäude, in denen sich Nutzungen mit öffentlichem Charakter befinden, z. B. Geschäfte, Gastronomie und Gesundheitseinrichtungen wie Arzt- und Therapiepraxen. Die Eingänge zu diesen Gebäuden bzw. Einrichtungen sollen gut auffindbar sein, visuell durch optischen Kontrast sowie taktil durch einen zum Eingang führenden Streifen im Bodenbelag. Eingangsbereiche zu öffentlich zugänglichen Gebäuden müssen stufenfrei und schwellenlos sein. Rampen und Aufzüge machen eventuell vorhandene Höhenunterschiede barrierefrei überwindbar. In einem solchen Eingangsbereich soll man sich sicher und geschützt aufhalten, sich orientieren und sich anmelden können. Dafür benötigt man Witterungsschutz, Beleuchtung sowie gut erkennbare Informationstafeln bzw. Klingel- und Sprechanlagen auf einer mittleren Bedienhöhe von 85 cm über Oberkante Fußboden. Vor und hinter den Türen wird eine ausreichende Bewegungs- und Rangierfläche (150 x 150 cm) benötigt. Die Türen müssen ohne großen Kraftaufwand betätigt werden können. Großflächige Glastüren bedürfen einer Sicherheitsmarkierung, ebenso eventuell vorhandene Stufen im Eingangsbereich.

### **2.5 Strategien für den barrierefreien Stadtumbau mit Nutzung von Geoinformationssystemen**

Gesetze und Normen greifen bei „sowieso“ stattfindenden Baumaßnahmen und führen häufig nur zu isolierten baulichen Veränderungen. So kann z. B. der Umbau eines öffentlichen Gebäudes die Normen des barrierefreien Bauens beachten, wenn aber die Bushaltestelle in der Nähe des Gebäudes nicht barrierefrei ist, stellt sich die Erreichbarkeit für behinderte Menschen noch als eingeschränkt dar.

Immer mehr Städte verfolgen Konzepte einer kontinuierlichen Umsetzung von Barrierefreiheit:

Für kommunale Liegenschaftsbereiche werden – häufig angeregt von den Behindertenbeiräten bzw. Behindertenbeauftragten – Programme und Richtlinien aufgestellt. Manche Städte legen z. B. in einer Gebäudeleitlinie Anforderungen an die Barrierefreiheit bei Sanierungs- und Neubaumaßnahmen in ihrem eigenen Gebäudebestand fest. Andere beschließen Programme zur barrierefreien Umgestaltung von städtischen Grünanlagen und Parks. Programme enthalten Entscheidungen über Orte und Maßnahmen und damit auch das Setzen von sachlich begründeten Prioritäten.

Neben den Kommunen stellen auch die Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs sowie Straßenbauverwaltungen und -betriebe Leitlinien und Programme zur Barrierefreiheit auf. In vielen Städten fahren Niederflurstraßenbahnen und Niederflurbusse, die den Fahrgästen ein fast ebenes Ein- und Aussteigen ermöglichen.

Das seit 2002 in Deutschland geltende Bundesbehindertengleichstellungsgesetz sieht als weiteres Instrument Zielvereinbarungen von Mitgliedsorganisationen des Deutschen Behindertenrates mit Unternehmen, Vereinen oder öffentlichen Körperschaften vor, die in einem Zielvereinbarungsregister eingetragen werden. Eine besonders erfolgreiche Zielvereinbarung stellt das Programm der Deutschen Bahn dar. Barrierefrei umgebaut werden Bahnhöfe ab 1.000 Reisenden pro Tag. Die neu bestellten Fahrzeuge müssen barrierefrei gestaltet sein, die Reiseketten werden optimiert, eine Mobilitätszentrale bietet behinderten Fahrgästen eine Vielzahl von Dienstleistungen. Mittels Zielvereinbarungen lassen sich komplexere Verbesserungen ganzer Lebensräume erreichen, indem bauliche, technische und organisatorische Maßnahmen kombiniert werden.

Eine vollständige barrierefreie Umgestaltung der Städte ist auf absehbare Zeit nicht realisierbar. Die Stadt Zürich hat in ihrer Mobilitätsstrategie, Teilstrategie Behinderte, Betagte und Kinder (2003) ermittelt, dass die Kosten allein für eine konsequente Bordsteinabsenkung bei allen Fußgängerquerungen etwa 10 bis 20 Millionen Franken kosten würde.

Deshalb gilt es, nach Wegen zu suchen, die mit vertretbarem Aufwand eine barrierefreie Nutzbarkeit prioritärer Stadträume ermöglichen.

- Herstellen von Erreichbarkeiten wichtiger Zielpunkte wie öffentlichen Einrichtungen durch barrierefreie Wegeketten. Es muss sich nicht um den kürzesten und schnellsten Weg handeln, aber die barrierefreie Wegekette muss planbar und erkennbar sein.
- Eine Kategorie von Zielpunkten barrierefreier Wegeketten sollten Quartierszentren/Quartiersplätze darstellen, um die sich Wohnquartiere und Altenwohnprojekte gruppieren.
- Ausrichtung der Wegeketten am Hauptstraßennetz und an einer verständlichen Stadtstruktur.

Bei dieser Aufgabe werden Geoinformationssysteme einen wesentlichen Beitrag leisten.

Im Geografie-Fachbereich der Universität Augsburg wird ein Stadtplan für barrierefreie Mobilität entwickelt. Es handelt sich um einen wachsenden Plan, der seine Informationen von Bewohnern und Nutzern des Stadtraums erhält. Die Informationen werden in einem Geoinformationssystem festgehalten und sind über das Internet abrufbar. Die Erfassung der Daten ist in der Aufbauphase sehr aufwändig. Deshalb liegt der Plan erst für einen Teilbereich der Stadt Augsburg vor. Auf jeden Fall steckt in diesem Projekt ein großes Potential für eine verbesserte Mobilität behinderter Menschen. Mit Hilfe der Stadtplaninformationen können behinderte Menschen im Vorfeld ihre Wege planen, Arztpraxen, Geschäfte, Restaurants, Kultureinrichtungen nach deren barrierefreier Zugänglichkeit und Nutzbarkeit aussuchen.

Eine zusätzliche ebenfalls weitreichende Funktion eines solchen Stadtplans ist sein Informationsgehalt für die Planung. Der Stadtplan lässt eine Visualisierung von barrierefreien Wegeketten ebenso zu wie das Erkennen von Lücken. Auch der Grad der Versorgung mit barrierefrei gestalteten Infrastruktur- und Dienstleistungseinrichtungen könnte bei entsprechender Informationsdichte des Plans evaluierbar werden. Geplante Maßnahmen können hinsichtlich ihres Beitrages zu einem barrierefreien Stadtumbau bewertet und verglichen werden.

Eine weitere Chance bietet der Einsatz von Geoinformationssystemen für die vergleichende Bewertung von Städten und Stadtquartieren. Barrierefreiheit stellt ein Kriterium für den Grad der Nachhaltigkeit dieser Lebensräume dar. Darin, dass es in Zukunft möglich sein wird, die barrierefreie Qualität von städtischen Gebieten zu messen, liegt eine große Chance, dass behinderte Menschen durch systematischen und strategischen Stadtumbau am urbanen Leben gleichberechtigt teilhaben.

### **3 REFERENCES**

EVERDING, DAGMAR: Handbuch für barrierefreies Bauen. Köln, 2010.