

Design für Alle und Barrierefreiheit als Herausforderung für Kommunen:

Leben ohne Barrieren

Der Begriff „Design“ weckt vielfach die Assoziation, es handele sich um etwas rein Künstlerisches, im Alltagsgebrauch vielleicht sogar Funktionsloses. Will man sich dem Design-Begriff nähern, hilft der Rückgriff auf die lateinische Wurzel: „Designare“ hat nichts mit künstlerischem Gestalten zu tun, sondern heißt „bestimmen“. Der designierte Präsident ist schließlich nicht derjenige, der gut „designed“ ist, sondern zu diesem Amt bestimmt wurde.

In dieselbe Richtung, dass Design ein auf den späteren Nutzer gerichteter Prozess ist, gingen Anfang des 20. Jahrhunderts die deutsche Bauhausbewegung sowie das Prinzip „Form follows function“. Andrej Kupitz, Präsident des deutschen Rates für Formgebung, drückt es so aus: „Design dient der Lösung von Interaktionsproblemen zwischen Menschen und Produkten sowie – auf einer höheren Ebene – 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.

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.

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

Das Thema „Design für Alle“ ist für Politik und Wirtschaft zunehmend von Bedeutung. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der rechtlichen Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Umwelt und der neuen EU-Richtlinien über die Reform des öffentlichen Vergaberechts sind auch die Kommunen zum Handeln aufgefordert.

erst im Verlauf der öffentlichen Diskussion wurde argumentativ herausgearbeitet, dass die Schaffung von mehr Barrierefreiheit auch anderen Bevölkerungsgruppen dient. 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.

Umgekehrt musste Design für Alle durch praxisnahe Beispiele dem Eindruck entgegenreten, dass es sich um ein Konzept nur für die Phase der Neugestaltung handeln würde, was es angesichts der Lebensdauer von Gebäuden weitgehend zur Bedeutungslosigkeit verdammt hätte. Dies geschah beispielsweise durch den Hinweis, dass zwar die gebaute Umwelt nur einmal von Grund auf geplant und gebaut wird, dass aber gerade Gebäude und Verkehrsinfrastruktur permanenten Veränderungen unterworfen sind. Neben Anpassungen an neue Erfordernisse der Stadt- und Verkehrsplanung gehören hierzu auch die regelmäßigen Wartungsarbeiten. Insofern gibt es auch während der Lebensdauer eines Gebäudes oder einer Straße immer wieder Möglichkeiten, nachträglich Design für Alle in die Planung einzubeziehen. Das Beispiel ist auch deswegen von Interesse, weil es deutlich macht, dass nachträgliche Anpassungen zur Verbesserung der Nutzbarkeit für alle nicht zwangsläufig mit Zusatzkosten verbunden sein müssen, wenn sie in die ohnehin notwendigen Arbeiten integriert werden.

VON

DR. RÜDIGER LEIDNER,
DR. PETER NEUMANN,
MARKUS REBSTOCK

Zu den Autoren

Dr. Rüdiger Leidner, Dr. Peter Neumann und Markus Rebstock bilden den Geschäftsführenden Vorstand des Europäischen Institutes Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD).

Unterschiede zwischen den beiden Konzepten „Barrierefrei“ und „Design für Alle“ sind eher historisch begründet. Die heutige Zielsetzung dürfte in allen genannten Konzepten übereinstimmen. Das beste Beispiel hierfür ist das Behindertengleichstellungsgesetz, das in Paragraf 4 eigentlich nur das Ziel der Barrierefreiheit nennt, dieses aber so definiert, dass Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Umwelt einbezogen werden, um eine gleichberechtigte Teilhabe aller Bürger zu erreichen.

Dieser enge Zusammenhang zwischen Design für Alle und Barrierefreiheit in der konkreten Umsetzung lässt es angeraten erscheinen, sich auch mit der Art der Barrieren auseinander zu setzen, die abgebaut oder vermieden werden sollen.

Begriffe in der Praxis

Im allgemeinen Sprachgebrauch ist „Barriere“ meist das Synonym für ein Hindernis, das ein Individuum, eine Gruppe oder Organisation, aber auch eine ganze Gesellschaft am Erreichen eines bestimmten Ziels hindert. So gesehen, ist die Barriere die eigentliche Behinderung, denn jeder ist nur insoweit an

tengleichstellungsgesetz (BGG) nicht weiter. Es definiert zwar in Paragraf 4 den Sachverhalt der Barrierefreiheit als Zustand von baulichen Anlagen, Verkehrsmitteln, technischen Gebrauchsgegenständen, Systemen der Informationsverarbeitung einschließlich Kommunikationseinrichtungen, akustischen und visuellen Informationsquellen sowie anderen gestalteten Lebensbereichen, die „für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“, überlässt aber letztlich dem Gesetzesanwender oder dem Staatsbürger den Umkehrschluss, dass Barrieren nicht nur alle baulichen, sondern auch technischen und auch rechtlichen sowie – insbesondere mit Blick auf Menschen mit kognitiven Einschränkungen – administrativen Gegebenheiten sein können, die dem Zustand der Barrierefreiheit, also einer „weitgehend gleichberechtigten, selbstbestimmten und gefahrlosen Nutzung durch alle Menschen“ entgegenstehen.

Das heißt aber nichts anderes, als dass auch das BGG keine Definition des Begriffs der Barriere liefert, auch wenn sich aus den inzwischen ergangenen Rechtsverordnungen, wie der Verordnung über das barrierefreie Internet oder über den barrierefreien Zugang zu Dokumenten, einige wenige konkrete Beispiele finden lassen.

Wenn eine Barriere jedoch alles das sein kann, was einen Menschen mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen an eigenständiger Mobilität hindert, dann hat letztlich jede Behinderungsform ihre eigenen, behinderungsspezifischen Barrieren. Das erklärt auch, warum eine allgemeine und trotzdem konkret anwendbare Definition des Begriffs „Barriere“ so schwer, wenn nicht unmöglich ist.

All zu leicht kommt es in den Köpfen dann auch zu dem Schluss, die Berücksichtigung von Kriterien der Barrierefreiheit oder des Designs für Alle seien soziale Kriterien und somit „vergabefremde Aspekte“, da nicht erkannt wird, dass es sich, insbesondere angesichts der demografischen Entwicklung, um Leistungsmerkmale handelt, die langfristig die Wirtschaftlichkeit insbesondere der gebauten Umwelt gewährleisten. Dass dieser Fehlschluss auch heute noch so leicht möglich ist, liegt sicherlich auch an fehlenden operationalen – und justiziablen – Kriterien dieser Begriffe.

Merkmale von Barrieren

Die Erkenntnis, dass Barrieren letztlich Mobilitätsbeschränkungen in Abhängigkeit



Taktile Orientierungshilfen dienen nicht nur blinden und sehbehinderten Besuchern

der Erreichung eines Ziels gehindert, wie er hierbei behindert wird. Eine Barriere ist also nicht notwendigerweise ein Gegenstand, der mit physikalischem Kraftaufwand aus dem Weg zu räumen ist. In der Diskussion um die Erreichung von Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen wird der Begriff der „Barriere“ jedoch oft auf physikalische Barrieren verkürzt.

DIN-Normen und Rechtsvorschriften bieten dem Leser, der sich fragt, wo und wie er Barrieren beseitigen oder überhaupt ihre Entstehung vermeiden könnte, längst nicht immer die erhoffte umfassende und konkrete Hilfestellung. In dieser Hinsicht hilft auch das am 1. Mai 2002 in Kraft getretene Behinder-

der individuellen Fähigkeiten oder Einschränkungen sind, führt demzufolge auch zu völlig unterschiedlichen Vorgehensweisen bei der Herstellung von Barrierefreiheit oder Design für Alle (DFA). Denn während für einen Rollstuhlfahrer bei der Überquerung einer Straße die zu hohe Bordsteinkante die entscheidende Barriere darstellt, ist es für den blinden Fußgänger möglicherweise die fehlende Ausstattung der Ampel mit Signaltönen, die die Querung der Straße für ihn lebensgefährlich machen kann.

Dies bedeutet nichts anderes, als dass in dem einen Fall zur Herstellung von „Barrierefreiheit“ und somit auch Erfüllung der DFA-Kriterien tatsächlich eine Barriere entfernt werden muss, während in dem anderen Fall zur Herstellung von uneingeschränkter Mobilität etwas hinzugefügt werden muss.

Hier findet sich einer der wenigen Aspekte im Begriff der Barriere, der sich verallgemeinern lässt und trotzdem erste Hinweise auf konkrete Handlungsanweisungen liefert: Beim Vorliegen einer motorischen Behinderung, sei es eine Geh- oder beispielsweise Greifbehinderung, müssen physikalische Barrieren wie vertikale Höhenunterschiede, zu enge oder zu schwere Türen beseitigt werden. Liegt hingegen eine so genannte sensorische Behinderung, also ein visuelles oder akustisches Wahrnehmungsdefizit vor, muss das Informationsdefizit durch Informationen, die die jeweils intakten Sinne ansprechen, ausgeglichen werden.

Für blinde oder sehbehinderte sowie hörbehinderte Besucher würde gelten, dass alle Informationen über mindestens zwei Kanäle – visuell, taktil und/oder akustisch – angeboten werden, für Besucher mit Lerneinschränkungen außerdem auch in so genannter einfacher oder leichter Sprache, Maßnahmen, die im übrigen auch allen anderen ohne erkennbare Behinderung zugute kommen.

Damit nicht genug, dass die Beseitigung von Barrieren sowohl in der Entfernung von Hindernissen als auch der Beifügung von Information bestehen kann, gibt es sehr schnell Zielkonflikte bei der Herstellung von Barrierefreiheit. Denn die Barrieren des einen können für den anderen unverzichtbare Orientierungsmerkmale sein, ohne die seine Mobilität noch mehr beschränkt würde. So ist die Bordsteinkante für den Rollstuhlfahrer grundsätzlich ein Hindernis, für den blinden Fußgänger hingegen eine wichtige Orientierung, da er sie nutzen kann, um mit dem Langstock dem Straßenverlauf zu folgen oder bei Überquerungen die Zahl der zu



kreuzenden Querstraßen besser feststellen zu können.

Diese Beispiele machen deutlich, dass bei jeder konkreten Maßnahme zur Herstellung von mehr Barrierefreiheit oder Design für Alle immer überlegt werden muss, ob nicht im selben Augenblick Barrieren für andere entstehen.

Handlungsinstrumente zur Umsetzung

Wie lässt sich diese Art von Zielkonflikten vermeiden und wie können DFA-Prinzipien in Kommunen umgesetzt werden? Abstimmung mit den potenziellen Nutzern, dem Element, durch das sich Design für Alle von anderen Konzepten wie „Universal Design“ und „Barrierefreiheit“ unterscheidet, heißt, zunächst einmal intern die Frage zu klären, für welche Nutzergruppen beispielsweise eine öffentliche Einrichtung zugänglich sein soll: nur für Durchschnittsbesucher beiderlei Geschlechts ohne jede Beeinträchtigung – also 160 bis 185 Zentimeter groß, Rechtshänder, kein Brillenträger, ohne Kinderwagen – oder auch für Besucher, die von dieser Norm abweichen? Angesichts der demografischen Entwicklung, die zu einem stetigen Anstieg des Anteils älterer Menschen führt, nimmt der Anteil der Besucher mit funktionalen Beeinträchtigungen irgendeiner Art ebenfalls zu. Nach dieser internen Klärung sollten im Dialog mit den potenziellen Nutzern, letztlich allen Einwohnern, deren Wünsche und Anforderungen gesammelt werden.

Der direkte Dialog mit den Nutzern ist wichtig für eine erfolgreiche Umsetzung eines Designs für Alle

Beschluss eines Zugänglichkeitsplans

Planungstechnisch bedeutet dieser Prozess, dass ein „Zugänglichkeitsplan“ entsteht, der ausgehend von den Zielen und finanziellen Möglichkeiten einer Kommune die Anforderungsprofile der Bewohner und Nutzer konkreter Einrichtungen zeitlich ordnet. Dass es sich hierbei nicht um realitätsferne Fantasien handelt, zeigen die Beispiele von Barcelona und Luxemburg in diesem Heft.

In einzelnen Bereichen der Infrastrukturplanung gibt es zudem Instrumente, die sich problemlos in Richtung der Berücksichtigung von DFA-Kriterien erweitern lassen. So könnte ein Zugänglichkeitsplan auch in Anlehnung an ein Instrument zur Regelung des öffentlichen Personennahverkehrs, dem so genannten Nahverkehrsplan, gesetzliche Voraussetzung für die Finanzierung von Um- und Neubaumaßnahmen der öffentlich zugänglichen Infrastruktur einer Stadt oder Gemeinde mit öffentlichen Geldern sein. Dadurch würde sichergestellt, dass alle künftigen städtebaulichen und verkehrsbezogenen Maßnahmen einer Kommune der Erfüllung des allgemeinen Zugänglichkeitsplans dienen. Analog zur Verfahrensweise des Nahverkehrsplans sollte auch für einen Zugänglichkeitsplan die periodische Fortschreibung Pflicht sein, um einerseits durch Überarbeitung der Inhalte und kritischer Prüfung des Zielerreichungsgrades ein internes Controlling zu ermöglichen. Andererseits ist dadurch auch die permanente Beteiligung der Bürger bei der Stadt- und Verkehrsentwicklung gesichert.

Das Vorhandensein eines derartigen Zugänglichkeitsplans hat für den Dialog mit den Einwohnern zudem insgesamt den Vorteil größerer Transparenz, da jeweils genau gesagt werden kann, für welche Nutzer-

gruppen welche Maßnahmen vorgenommen wurden und welche noch geplant sind. Unverzichtbar ist, dass ein derartiger Plan von der jeweiligen Gemeinde, auch in seinen zeitlichen Realisierungsphasen, für politisch verbindlich erklärt wird, damit die einzelnen an der Umsetzung beteiligten Behörden einen gemeinsamen und verlässlichen Handlungsrahmen haben.

Ernennung eines Zugänglichkeitskoordinators

Organisatorisch empfiehlt es sich, mit der Erstellung eines Zugänglichkeitsplans und der Koordinierung innerhalb der Kommune eine eigene Arbeitseinheit zu beauftragen, also einen „Zugänglichkeitskoordinator“ zu ernennen. Ähnlich einem Bürgerbeauftragten oder Behindertenbeauftragten hat ein Zugänglichkeitskoordinator neben seiner Hauptaufgabe, der Erstellung des Zugänglichkeitsplans, noch andere wichtige Aufgaben, um das Konzept einer „Kommune für Alle“ zu verwirklichen. Er müsste nicht nur den Gedanken- und Erfahrungsaustausch in Gang bringen und halten, sondern auch dafür sorgen, dass der Zugänglichkeitsplan umgesetzt wird, das heißt mit den verschiedenen Fachressorts einer Stadt oder Gemeinde in permanentem Diskurs stehen sowie über jede geplante Baumaßnahme informiert werden und diese auf Übereinstimmung mit dem Zugänglichkeitsplan prüfen. Hier zeigt beispielsweise die Gemeinde Illingen mit ihrem „Integrationsbüro“, dass dieser Weg zum Ziel führt.

Hinzu kommt, dass ein Zugänglichkeitskoordinator auch den Gedanken- und Erfahrungsaustausch mit den anderen Kommunen wahrnehmen sollte, damit das Rad nicht immer wieder neu erfunden werden muss.

Fazit

Das Thema „Design für Alle“ erfährt durch den demografischen Wandel und die rechtlichen Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der gebauten Umwelt sowie die neuen EU-Richtlinien über die Reform des öffentlichen Vergaberechts eine stetig wachsende Bedeutung für Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Berücksichtigung dieses gestalterischen Ansatzes in Architektur, Landschaftsplanung sowie in der Stadt- und Verkehrsentwicklung hat nichts mit der Einbindung sozialpolitischer oder vergabefremder Aspekte zu tun, sondern ist elementar für die nachhaltige Zugänglichkeit, Nutzbarkeit und insofern die langfristige Wirtschaftlichkeit kommunaler Investitionen. ■

Literatur

- Dreyer, Stefan: Design in Deutschland, in: Newsletter Nr. 4/2006, hrsg. von Design for All India, Mai 2006. Online unter: www.designforall.in
- Build for All Projektpartner (Hrsg.): BAUEN FÜR ALLE, Förderung der Zugänglichkeit für Alle in der baulichen Umwelt & öffentlichen Infrastruktur, Luxemburg/Münster 2006, S. 11. Online unter: www.build-for-all.net
- EIDD Design for All Europe: Die EIDD Deklaration von Stockholm. Stockholm 2004. Online unter: www.design-fuer-alle.de
- Neumann, P. / Reuber, P. (Hrsg.): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus. Münstersche Geographische Arbeiten 2004, Münster, S. 13
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen. – Kurztitel (amtl.): Behindertengleichstellungsgesetz, vom 27.4.2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), (BGBl. III 860-9-2), zuletzt geändert durch Verwaltungsvereinfachungsgesetz vom 21.3.2005 (BGBl. I S. 818, 830)