ECA – Europäisches Konzept für Zugänglichkeit

ECA

European Concept for Accessibility

Europäisches Konzept für Zugänglichkeit

Handbuch

Diese Veröffentlichung erscheint mit finanzieller Unterstützung von:
Albert Schweitzer Stiftung - Betreuen & Wohnen, Berlin
Deutsche Vereinigung für Rehabilitation Behinderter e.V. (DVfR)
Deutscher Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e.V. - DVBS
Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD)
Fürst Donnersmarck-Stiftung zu Berlin
F.H.Papenmeier GmbH & Co.KG, Schwerte
Info-Handicap Luxemburg
NEUMANNCONSULT, Münster
Österreichische Bundesregierung
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

IMPRESSUM

Herausgeber	Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD), Fürst Donnersmarck-Stiftung zu Berlin
Text	Francesc Aragall Mit Unterstützung der EuCAN-Mitglieder
Europaweite Koordinierung	Silvio Sagramola
Deutschsprachige Koordinierung	Thomas Golka (Fürst Donnersmarck-Stiftung), Peter Neumann (EDAD)
Deutschsprachige Übersetzung	Susanne Bell Fachliche Beratung der Übersetzung durch Joe A. Manser, Rüdiger Leidner, Peter Neumann, Markus Rebstock, Heike Richter, Silvio Sagramola
Bilder	Francesc Aragall, INFOPLA a.s.b.l., Joelle MAUS-FREYMANN, Bildarchiv der Stadt Luxemburg
Copyright	EuCAN c/o Info-Handicap Luxemburg (für die englischsprachige Originalversion), Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD), Fürst Donnersmarck-Stiftung zu Berlin
Layout	CHRIS' (englischsprachige Originalversion) Nordbahn gGmbh, Werkstatt für behinderte Menschen
Druck	Nordbahn gGmbh, Werkstatt für behinderte Menschen
Internet / Download	www.design-fuer-alle.de www.fdst.de www.eca.lu (englischsprachige Originalversion)

Die Vervielfältigung ist unter Angabe der Quelle erlaubt.
Für Bestelladressen von gedruckten Exemplaren bitte auf Seite III nachsehen.
Informationen zum Übersetzungsverfahren finden Sie auf der Website www.eca.lu

ECA – Europäisches Konzept für Zugänglichkeit

EUROPEAN CONCEPT FOR ACCESSIBILITY
Deutschsprachige Version

ERKLÄRUNG

Das Recht aller Menschen auf die Wahrung ihrer Gesundheit, auf Sicherheit, auf Lebensqualität und auf Umweltschutz muss anerkannt und gefördert werden. Dies ist die Grundlage einer europäischen Philosophie der Zugänglichkeit. Sie bezieht alle gesellschaftlichen Ebenen ein und gilt gleichermaßen für Menschen mit Aktivitätseinschränkungen. Zugänglichkeit ist unabdingbarer Bestandteil einer nachhaltig geplanten und gebauten Umwelt, bei deren Gestaltung der Mensch im Mittelpunkt steht.

ENTSTEHUNG DES EUROPÄISCHEN KONZEPTS FÜR ZUGÄNGLICHKEIT

Mai 1985: Auf Anfrage des Aktionsbüros des Europäischen Rats für behinderte Menschen führte der niederländische Behindertenrat eine Studie zu Gesetzgebung und Praxis im Hinblick auf Zugänglichkeit in den Mitgliedsstaaten durch.

Oktober 1987: Die niederländische Kommission CCPT trieb die Entwicklung eines Europäischen Handbuchs mit harmonisierten und standardisierten Kriterien voran. Das Projekt wurde durch die Europäische Kommission finanziert und von einer Expertengruppe mit Teilnehmern aus verschiedenen Europäischen Staaten koordiniert.

November 1990: Veröffentlichung des Europäischen Handbuchs. Viele der darin enthaltenen Details stießen jedoch nicht überall in Europa auf Zustimmung.

1996: Ein neuer, kürzerer und weniger detaillierter Entwurf mit dem Titel „Europäisches Konzept für Zugänglichkeit“ wurde vorgelegt. Obwohl das „Europäische Konzept für Zugänglichkeit“ keine verbindlichen Standards festlegt, wurde es in viele Sprachen übersetzt. In einigen Ländern dient es als Basis für die Überarbeitung nationaler Ansätze und Richtlinien. Die Europäische Kommission wendet das Konzept in der Förderung von Zugänglichkeit an.

1999: Die Koordination des Projekts wechselt von der niederländischen CCPT zu der luxemburgischen Organisation Info-Handicap. Verbreitung des „Europäischen Konzepts für Zugänglichkeit“ und Auftritt im Word Wide Web.

2002: Beschluss, das ECA zu aktualisieren.

November 2003: Vorstellung des aktualisierten ECA in Luxemburg.

Mai 2005: Vorstellung der deutschsprachigen Publikation des ECA in Berlin

Vorwort

Das „Europäische Konzept für Zugänglichkeit" (ECA) ist ein herausragendes Beispiel dafür, dass gemeinsam von Experten aus über 20 Ländern ein harmonisierter europäischer Ansatz für Zugänglichkeit erarbeitet wird. Dieses Netzwerk von Experten (EuCAN) trägt dazu bei, in ganz Europa die Bemühungen für eine inklusive Gesellschaft zu stärken, in der auf allen Ebenen alle Bürger Zugang finden. Dennoch sind immer noch viele Anstrengungen notwendig, um in ganz Europa eine Kultur der Zugänglichkeit für Alle zu etablieren.

In Deutschland ist die Zugänglichkeit für Alle ein Bürgerrecht, und ihre Herstellung erfolgt vor dem Hintergrund aktueller rechtlicher Grundlagen und Normen. Dabei betrifft die Herstellung von Barrierefreiheit alle gesellschaftlichen Bereiche. Gemeint sind nicht nur bauliche Aspekte, sondern auch Verkehrsmittel, Elektronik-, Informations- und Kommunikationssysteme sowie Dienstleistungs- und Serviceangebote.

Allerdings wird das Prinzip der Barrierefreiheit meist nur auf die Gruppe der Menschen mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen bezogen, obwohl in Deutschland und Europa Berichte und Gutachten immer wieder herausstellen, dass die Herstellung von Barrierefreiheit im Interesse aller Menschen ist. So ist mittlerweile bekannt, dass eine barrierefrei zugängliche Umwelt für etwa 10 Prozent der Bevölkerung zwingend erforderlich, für 30 bis 40 Prozent notwendig und für 100 Prozent komfortabel ist und ein Qualitätsmerkmal darstellt.

Die Themen „Barrierefreiheit" und „Design für Alle" erfahren auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels eine wachsende Bedeutung. Dieser Wandel wird die Anforderungen an die Gestaltung unserer Umwelt stetig verändern. Das Prinzip des „Designs für Alle" ist in diesem Zusammenhang ein entscheidender Schritt zu einer nachhaltigen Zukunftsentwicklung, die die Lebensqualität verbessert und die gestaltete Umwelt nutzerfreundlicher und dadurch lebenswerter für Alle macht.

Ich bedanke mich für die gute Zusammenarbeit mit unseren Partnern in Luxemburg, der Schweiz und Österreich sowie der Fürst Donnersmarck-Stiftung zu Berlin, die mit dazu beitragen werden, dass das ECA auch im deutschsprachigen Raum die verdiente Verbreitung und Anerkennung finden wird.

Dr. Peter Neumann
Vorsitzender des Europäischen Instituts Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD)

Danksagung

Lieber Leserin, lieber Leser,

auch europäische Texte von Gewicht finden im deutschen Sprachraum nur bei einer deutschsprachigen Übertragung eine breite Wahrnehmung. Diese Erkenntnis hat die Fürst Donnersmarck-Stiftung schon zur Begleitung der Übersetzung der Agenda 22 bewogen. Als über NEUMANN-CONSULT die Anregung zur Übersetzung des European Concept for Accessibility (ECA) an die Stiftung herangetragen wurde, hat sich diese erneut engagiert. Ein herzlicher Dank gilt der Fürst Donnersmarck-Stiftung für die Bereitstellung finanzieller und personeller Ressourcen.

Allerdings wäre die Übersetzung ohne die finanzielle Unterstützung von Organisationen aus den vier deutschsprachigen Ländern Schweiz, Österreich, Luxemburg und Deutschland, deren Namen und Internetadressen Sie auf dem Umschlag finden, wohl nicht erschienen.

Im Namen aller Beteiligten möchte ich unserer Übersetzerin, Frau Susanne Bell, für ihre vorzügliche Arbeit danken. Dieser Dank schließt selbstverständlich alle ein, die den Text fachlich begleitet haben. Zum Schluss möchte ich ganz persönlich den Mitarbeitern der Nordbahn gGmbH danken, die wie stets als letzte in der Produktionskette den größten Zeitdruck auszuhalten hatten.

Thomas Golka
Deutschsprachige Koordinierung

Bestellungen

Für Deutschland
Fürst Donnersmarck-Stiftung
Dalandweg 19
D- 12167 Berlin

Tel: +49/30/769700-0
Fax: +49/30/769700-30
eMail: post.fdst@fdst.de
Internet: www.fdst.de

Für Luxemburg
info-handicap
Boite Postale 33
L-5801 Hesperange

Tel: +352 / 366 466
Fax: +352 / 360 885
eMail: info@iha.lu
Internet:www.info-handicap.lu

Für die Schweiz
Schweizerische Fachstelle
für behindertengerechtes Bauen
Kernstr. 57
CH-8004 Zürich

Tel: +41 / 1 / 299 97 97
Fax: +41 / 1 / 299 97 98
eMail: accessuisse@bluewin.ch
Internet:www.hindernisfrei-bauen.ch

Für Österreich
equality A
Wolfgang Enzinger KEG
Carminweg 6/11/13
A- 1210 Wien

Tel: +43 / 1 / 6175787
Fax: +43 / 1 / 61711594
eMail: office@equality-a.at
Internet:www.equality-a.at

Vorwort für die deutschsprachige Veröffentlichung des „Europäischen Konzepts für Zugänglichkeit"

Mobilitätschancen bestimmen entscheidend die gesellschaftliche Teilhabe und damit die persönliche, soziale und berufliche Entwicklung jedes Einzelnen. Dies gilt insbesondere für die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Verkehrsinfrastruktur und der gebauten Umwelt insgesamt. Für viele mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger, die über kein eigenes Kraftfahrzeug verfügen oder es auf Grund ihrer Behinderung nicht nutzen können, ist ein barrierefreier öffentlicher Personenverkehr beispielsweise eine wichtige Grundlage für eine selbstbestimmte Mobilität, die den ungehinderten Zugang zu Einkauf, Bildung, Reisen und zu Kultur ermöglicht.

Die Herstellung von Barrierefreiheit in möglichst vielen Lebensbereichen ist das Kernstück des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze, das am 1. Mai 2002 in Kraft getreten ist. Ausgehend von dem Leitgedanken, dass das Prinzip der Barrierefreiheit in der Infrastruktur und beim Personenverkehr ein Qualitätsgewinn für Alle ist, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) wesentliche Beiträge geleistet. Mit dem BGG sind im eng bemessenen Zuständigkeitsbereich des Bundes im Eisenbahnwesen, beim Personen- oder im Luftverkehr wichtige Gesetze geändert worden.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre mit den vielen guten Beispielen und unsere älter werdende Gesellschaft machen deutlich, dass die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit heute notwendiger Bestandteil unserer Verkehrs-, Bau- und Wohnungspolitik ist.

Gleichwohl sind wir uns bewusst, dass dies ein langer Prozess ist, beim dem die Unterstützung und Beteiligung vieler Akteure gefordert ist. Das BMVBW unterstützt deshalb seit vielen Jahren auch durch Forschung im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr die Entwicklung von Standards und Praxisempfehlungen.

Mit dem „Europäischen Konzept für Zugänglichkeit" liegt eine bemerkenswerte Dokumentation zur universellen Gestaltung von Gebäuden, von Infrastruktur, aber auch von Konsumprodukten vor. Ich wünsche dem „Europäischen Konzept für Zugänglichkeit" eine umfassende Verbreitung. Möge es dazu beitragen, die Herstellung von Barrierefreiheit zu fördern und damit das Gleichstellungsgesetz weiter mit Leben zu füllen. Meine Anerkennung gilt dem Engagement aller Beteiligten.

Iris Gleicke,
Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Vorwort

Das vorliegende „Europäisches Konzept für barrierefreie Zugänglichkeit" (ECA) ist ein herausragendes Beispiel dafür, dass gemeinsam von Experten aus 22 Ländern ein harmonisierter europäischer Ansatz für barrierefreie Zugänglichkeit erarbeitet wird.

Das aktualisierte ECA ist das Ergebnis langjährigen Engagements für den Aufbau einer Gesellschaft für alle in Europa

1999 wechselte die Koordinierungsaufgabe des ECA-Netzwerks von der niederländischen CCPT zu der luxemburgischen Organisation INFO-HANDICAP. In unserem Land waren damals die Gesetzgebungsverfahren zum Thema Zugänglichkeit noch nicht abgeschlossen. 2001 wurde in Luxemburg das Gesetz zu Zugänglichkeit ratifiziert. Um wirklich eine Kultur der Zugänglichkeit zu etablieren sind jedoch noch immer viele Anstrengungen notwendig.

Die äußerst konstruktive Zusammenarbeit mit dem ECA-Netzwerk trug dazu bei, sowohl in Luxemburg als auch in anderen Ländern die Bemühungen für eine gerechtere Gesellschaft zu stärken, zu der auf allen Ebenen alle Bürger Zugang finden. Experten aus ganz Europa tauschten ihre Ansätze zu einem „Design für Alle" aus - für eine vollständig inklusive Gesellschaft. Alle Initiativen in diese Richtung sind dafür wichtig. Ebenso ist das Wissen der Experten auf dem Gebiet der Zugänglichkeit wertvoll. Einstellungen zu verändern braucht Zeit, genau wie die Gesetzgebung. Wir bedanken uns daher für die gute Zusammenarbeit zwischen den europäischen Nationen.

INFO-HANDICAP möchte ich meine Anerkennung für das Engagement in der Koordinierung dieser gigantischen Arbeit aussprechen und dem gesamten ECA-Netzwerk gratuliere ich zu seiner Leistung.

Marie-Josée Jacobs
Ministerin für Familie, Soziale Solidarität und Jugend

EuCAN – Mitglieder 2005

Belgien
Ms. Mieke Broeders
Mr. Rodolfo Cattani
Mr. Bas Treffers

Bulgarien
Mr. Kapka Panayotova

Dänemark
Mr. Carsten Graversen

Deutschland
Mr. Rüdiger Leidner
Mr. Peter Neumann
Mr. Markus Rebstock

Finnland
Ms. Marttiina Franti-Pitkaranta
Mr. Ari Kurpa
Ms. Maija Könkkölä

Frankreich
Ms. Catherine Cousergue

Griechenland
Mr. Nikos Sakkas

Großbritannien
Mr. Andrew Allmark
Mr. Davi Croft
Mr. Ken Ewart
Ms. Lisa Foster
Mr. Sarah Langton-Lockton
Mr. Wycliffe Noble C.
Mr. Marcus Ormerod
Mr. Alan Richards

Irland
Mr. Sean Mc Partlin
Mr. Eoin O'Herlihy
Mr. Cearbhall O'Meadhra
Mr. Michal Ozmin
Ms. Fionnuala Rogerson
Mr. C.J. Walsh

Italien
Ms. Mitzi Bollani
Ms. Daniela Orlandi

Luxemburg
Mr. Gilbert Huyberechts
Ms. Sylviane Jeanty
Mr. Silvio Sagramola

Niederlande
Mr. Theo Bougie
Ms. Els de Vries
Mr. Louis Stegmeijer
Mr. Maarten van Ditmarsch
Mr. George van Lieshout
Mr. Maarten Wijk

Norwegen
Mr. Finn Aslaksen
Ms. Kristin Heggem Edel
Ms. Tone Ronnevig

Polen
Ms. Jolanta Budny
Ms. Maria Goreczna

Portugal
Mr. Peter Colwell
Mr. Carlos Perreira

Rumänien
Mr. Daniel Chindea

Spanien
Mr. Francesc Aragall
Ms. Imma Bonet
Ms. Christina Rodriguez-Porrero

Schweden
Mr. Finn Petren
Ms. Elena Sire
Ms. Elisabet Svensson

Schweiz
Mr. Joe A. Manser

Österreich
Mr. Wolfgang Enzinger

Ungarn
Mr. Géza Fischl
Mr. Zsuzsa P. Farkas
Mr. András Pandula
Mr. Tibor Polinszky
Mr. Sandor Radai

Vorwort zur englischsprachigen Originalausgabe

Das vorliegende „Europäische Konzept für Zugänglichkeit – ECA“ ist das Ergebnis einer beispielhaften Zusammenarbeit. Alle beteiligten Partner engagieren sich in hohem Maße für die Verbesserung der Zugänglichkeit der gebauten Umwelt und verstehen diese als wesentliche Voraussetzung für die Herstellung von Chancengleichheit und vollständiger Partizipation für ALLE europäischen Bürger.

Die Veröffentlichung des „Europäischen Handbuchs für Zugänglichkeit – 1990“ und des „Europäischen Konzepts für Zugänglichkeit – 1996“ durch die niederländische CCPT waren wichtige Meilensteine innerhalb der Auseinandersetzung mit dem Thema Zugänglichkeit in Europa. Hierfür und für seinen Enthusiasmus danke ich meinem Vorgänger Maarten Wijk.

Die Mitglieder des Netzwerks „Europäisches Konzept für Zugänglichkeit (EuCAN)“ haben ihr Wissen und ihre Kompetenzen über mehrere Jahre hinweg auf freiwilliger Basis eingebracht. Sie ermöglichten die europäische Dimension des Projekts. Als Koordinator ergreife ich hiermit die Gelegenheit, ihnen allen meine Bewunderung und meinen Dank für ihren Einsatz auszudrücken.

Ein besonderes Merkmal dieses aktualisierten „Europäischen Konzepts für Zugänglichkeit – ECA“ ist, dass einzelne Expertenbeiträge in einen zusammenhängenden Text eingefügt wurden. Durch diese Exkurse werden die vielfältigen Facetten von Zugänglichkeit aufgezeigt.

Die von den Experten beigesteuerten Absätze ergänzen oder illustrieren die verschiedenen Kapitel des Dokuments. Weitere Texte wurden für die elektronische Version angekündigt. In diesem Zusammenhang freue ich mich, die wertvolle Arbeit von Cearbhall O'Meadhra an der Online-Präsentation des Dokuments in einem für blinde Menschen zugänglichem Format würdigen zu können.

Seitens der verschiedenen europäischen Institutionen wurden wir immer sehr herzlich willkommen geheißen. Dies und unsere sehr gute Beziehung zu Nichtregierungsorganisationen, insbesondere dem „Europäischen Disability Forum“, und anderen europäischen Netzwerken waren für unsere Arbeit äußerst motivierend. Dies wird auch zukünftig gelten.

Zugänglichkeit wird immer mehr zu einem selbstverständlichen Bestandteil von Kommunikation, Empfehlungen und Initiativen auf europäischer Ebene. Wir gratulieren den politischen Entscheidungsträgern, die Zugänglichkeit als ein wesentliches Qualitätskriterium anerkennen, zu ihrer Weitsicht.

Ich danke auch dem Luxemburgischen Ministerium für Familie, Soziale Solidarität und Jugend für seine Unterstützung, ohne die die Koordinierung der EuCAN und die Publikation dieses Dokuments nicht möglich gewesen wären.

Schließlich einen ganz besonderen Dank an Francesc Aragall und C. J. Walsh für ihr Engagement und ihre Begeisterung während der gesamten Vorbereitungsphase des „Europäischen Konzepts für Zugänglichkeit – ECA“.

Silvio Sagramola
EuCAN-Koordinator
Herbst 2003

Vorwort zur englischsprachigen Originalausgabe

Als Vorsitzender der Interfraktionellen Arbeitsgruppe zum Thema Behinderung im Europäischen Parlament (Disability Intergroup) gratuliere ich zur Veröffentlichung des aktualisierten Europäischen Konzepts für Zugänglichkeit.

Das ECA ist ein sinnvolles Instrument, um die Grundsätze des „Designs für Alle" und der universellen Zugänglichkeit zu verbreiten, vor allem unter Architekten, Planern, Designern und Ingenieuren. Das Konzept des Universellen Designs, auf welchem das ECA aufbaut, ist die Grundlage für eine vollständig inklusive Gesellschaft.

Das ECA-Netzwerk hat sich erfolgreich für bindende europäische Standards zu Zugänglichkeit eingesetzt. Dieses Netzwerk aus Experten, Architekten und Designern, die auf dem Gebiet des Designs für alle arbeiten, fordert für Design für alle eine allgemein anerkannte Definition, ebenso wie einen europäischen Standard für Zugänglichkeit für alle EU-Mitgliedsstaaten, und unterstützt die dahingehenden Aufrufe der Behindertenbewegung in Europa.

Die Interfraktionelle Arbeitsgruppe zu Behinderung ist eine partei- und nationenübergreifende Gruppe von Mitgliedern des Europäischen Parlaments. Sie tritt seit langem für eine EU-Gesetzgebungsinitiative zum Thema Zugänglichkeit zur gebauten Umwelt und zu Gütern und Dienstleistungen ein. Zugänglichkeit für Alle ist ein Grundrecht. Jede Barriere in der Umwelt, die Zugang und freie Bewegung für behinderte Menschen oder andere Personen mit eingeschränkter Mobilität verhindert, ist eine Diskriminierung und muss als solche anerkannt werden.

Aufgrund des fortwährenden Drucks der Interfraktionellen Arbeitsgruppe wurde während des Europäischen Jahrs der Menschen mit Behinderungen 2003 erreicht, dass ein Zugänglichkeits-Audit gestartet wurde. Dieses Audit überprüft die EU-Institutionen: das Europäische Parlament, den Europäischen Gerichtshof, den Ausschuss der Regionen und den Wirtschaft- und Sozialausschuss. In einer ganzheitlichen Art und Weise soll es die Unzulänglichkeiten der Gebäude, Einrichtungen, der Informationssysteme und der Personalauswahlpraxis der EU-Institutionen in Bezug auf den Zugang für Menschen mit Behinderung überprüfen. Gleichzeitig sollen die Empfehlungen aus diesem Audit dazu führen, dass alle Menschen, nicht nur Menschen mit Behinderung, die EU-Institutionen besser nutzen können. Als Ergebnis der verschiedenen Aktionsaufrufe aus der Behindertenbewegung, aus der Interfraktionellen Arbeitsgruppe und aus dem ECA-Netzwerk hat die Europäische Kommission eine unabhängige Expertengruppe zu Zugang zur gebauten Umwelt einberufen. Diese Gruppe untersucht das Thema auf EU-Ebene und erarbeitet entsprechende Handlungsempfehlungen.

Das Europäische Konzept für Zugänglichkeit wird für die zukünftige Arbeit der Gruppe wichtig sein. Für die Entwicklung eines europäischen Standards für Zugänglichkeit bildet es ein wertvolles Instrument. Das überarbeitete ECA trägt in entscheidender Weise zu dem Ansatz „Design für Alle" in ganz Europa bei. Es liegt in unserer Verantwortung, den notwendigen Druck auf alle Entscheidungsträger und Schlüsselakteure auszuüben, damit das ECA in der Praxis gelebt wird.

Richard Howitt MEP
Vorsitzender der Interfraktionellen Arbeitsgruppe
Behinderung im Europäischen Parlament
Juni 2003

Die Bedeutung des Europäischen Konzepts für Zugänglichkeit für den Abbau von Barrieren in der Umwelt

vom Vorstand des Europäischen Disability Forums – Komitee für universelle Zugänglichkeit

Das European Disability Forum, die Dachorganisation der Behindertenbewegung auf europäischer Ebene, arbeitet mit dem ECA-Netzwerk zusammen. EDF begrüßt die von EuCAN geleistete Arbeit und die Entwicklung dieser Veröffentlichung, des technischen Handbuchs des Europäischen Konzepts für Zugänglichkeit. Diese Publikation ist ein wichtiges Mittel für die Schaffung von Bewusstsein und für die Aus- und Weiterbildung von allen in den Bereichen Design, Planung und Konstruktion der gebauten Umwelt arbeitenden, wie auch für Behindertenorganisationen und für behinderte Menschen selbst.

Wie auch EDF oft herausgestellt hat, muss Zugänglichkeit als ein Recht für behinderte Menschen und für die ganze Gesellschaft gesehen werden. Wir kämpfen gegen die Ausgrenzung behinderter Menschen aus der Gesellschaft. Wir als behinderte Menschen müssen uns innerhalb unserer eigenen Länder, aber auch in Europa, frei bewegen können und müssen ebenso wie nicht behinderte Menschen Zugang zu Gütern und Dienstleistungen haben.
Der Abbau von Barrieren in der gebauten Umwelt wurde bisher weder auf europäischer noch auf nationaler Ebene angemessen thematisiert. Entweder besteht keine entsprechende Gesetzgebung, oder diese wird nicht angemessen implementiert und umgesetzt. Behinderte Menschen erleben so im Alltagsleben täglich Enttäuschungen und Hindernisse.

Zugänglichkeit muss als horizontales Querschnittsthema behandelt werden. Klare und bindende Standards der Europäischen Gemeinschaft für Zugänglichkeit müssen die Bauindustrie und andere beteiligte Institutionen und Betriebe dazu verpflichten, die Prinzipien des zugänglichen Designs vollständig umzusetzen.

Das EDF tritt seit Anfang 2003 für eine behindertenspezifische Richtlinie der EU ein, die dann auch gesetzliche Vorschriften für Zugang zur gebauten Umgebung vorgibt. Ohne gleichberechtigten Zugang zur gebauten Umwelt werden behinderte Menschen niemals Bewegungsfreiheit und Gleichberechtigung mit nicht behinderten Menschen erreichen. Zusätzlich zu Gesetzgebungsinitiativen auf diesem Gebiet müssen ergänzende Maßnahmen getroffen werden.

Vielen Akteuren, die einflussreich in der öffentlichen Meinungsbildung sind oder an gesetzlichen Auflagen mitwirken, ist nicht oder nur unzureichend bekannt, welche Vorteile eine barrierefrei gebaute Umwelt nicht nur für Behinderte sondern für alle Menschen in der Gesellschaft hat. Dieser Mangel an Bewusstsein ist insbesondere innerhalb der Planungs-, Design- und Baubranche sichtbar.

Sowohl EuCAN als auch EDF leisten wichtige Arbeit in der Aus- und Weiterbildung von beteiligten Personen. Beide fördern den regelmäßigen Dialog und den Informationsaustausch zwischen sogenannten Experten für die gebaute Umwelt auf der einen und den Organisationen behinderter Menschen auf der anderen Seite. In diesen Dialogen haben behinderte Menschen selbst die Möglichkeit, die Hindernisse aufzuzeigen, die ihrer Mobilität entgegenstehen.

Die EU-Expertengruppe der Europäischen Kommission zum Thema Zugänglichkeit präsentierte ihre Abschlussempfehlungen in einem Bericht im Oktober 2003. In dieser Expertengruppe war EDF durch den Vizevorsitzenden, Bas Treffers, vertreten.

EDF begrüßt die Empfehlungen in diesem Bericht und wird energisch dafür eintreten, dass die Vorschläge der EU-Experten weiter verfolgt und umgesetzt werden. Ein Bestandteil der Vorschläge ist, dass innerhalb der EU-Gesetzgebung Zugänglichkeit für alle einbezogen werden soll. Insbesondere gilt dies für den Bereich des Bauwesens wie auch für Gesundheit und Sicherheit. Zugänglichkeit soll zu einem Kriterium für öffentliche Ausschreibungen werden.

EDF war hier bereits erfolgreich. Die überarbeiteten EU-Richtlinien zu öffentlichen Ausschreibungen legen fest, dass Design für Alle (und die Zugänglichkeit für behinderte Menschen) in die technischen Spezifizierungen für ausgeschriebene Produkte und Dienstleistungen aufgenommen werden. Beispiele sind technische Instrumente wie Telefone, Computer, Büro- und Konferenzausstattungen und der Zugang zu Gebäuden.

EDF unterstützt die Empfehlung der Expertengruppe, bestehende Bauten alle fünf Jahre zu mittels eines Audits zu überprüfen. Durch EDF wird auch befürwortet, dass die Zuteilungskriterien für Finanzmittel zu Wiederaufbau- und Entwicklungsprogrammen, wie im Europäischen Strukturfonds (dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung) oder im Kohäsionsfonds, in Zukunft explizite Anforderungen in Bezug auf Zugänglichkeit haben sollen.

EDF wird weiterhin eng mit dem EuCAN-Netzwerk zusammenarbeiten, um das gemeinsame Ziel voranzubringen: den Zugang für Alle zur gebauten Umwelt und darüber hinaus zu Gütern und Dienstleistungen.

Die vorliegende EuCAN-Veröffentlichung des Europäischen Konzepts für Zugänglichkeit wird wesentlich zu dieser Kampagne beitragen und damit konkrete Veränderungen auf den Weg bringen.

2010: Ein hindernisfreies Europa für Alle: Bericht der von der Europäischen Kommission eingesetzten Expertengruppe, Oktober 2003
http://europa.eu.int/comm/employment_social/index/final_report_ega_de.pdf

EUROPÄISCHES KONZEPT FÜR ZUGÄNGLICHKEIT

KAPITEL 1: ZIELE UND DEFINITIONEN ... **03**
EINLEITUNG ... **04**
AN WEN WENDET SICH DAS EUROPÄISCHE KONZEPT FÜR ZUGÄNGLICHKEIT UND NUTZBARKEIT? ... **04**
WARUM EUROPÄISCH? ... **06**
WARUM EIN KONZEPT? ... **07**
DIE GEBAUTE UMWELT? ... **08**
WARUM ZUGÄNGLICHKEIT UND NUTZBARKEIT? ... **09**
STADTENTWICKLUNG ALS BEISPIEL FÜR DIE VERBESSERUNG VON ZUGÄNGLICHKEIT. ... **11**

KAPITEL 2: „DER MENSCH ALS MITTELPUNKT"-ANSATZ ... **15**
MENSCHLICHE VIELFALT ... **16**
VERÄNDERUNGEN IM LAUF DES LEBENSZYKLUS ... **16**
– Dimensionale, perzeptive, motorische und kognitive Diversität ... 19
– Demographische Diversität ... 23
– Reichhaltigkeit durch Diversität ... 24
– Zukünftige Trends und Lebensstile ... 26
CHANCEN ... **27**
– Chancen für Nutzer ... 27
– Chancen für Designer und Entwickler ... 27
– Chancen für Anbieter von Immobilien ... 30
– Chancen für das Geschäftsleben ... 31
– Chancen für Politiker ... 33

KAPITEL 3: EMPFEHLUNGEN FÜR EINE ZUGÄNGLICHE UMWELT ... **35**
EINLEITUNG ... **36**
ÖFFENTLICHE RÄUME ... **36**
– Straßen ... 36
– Instandhaltung von Straßen ... 40
– Erholungsgebiete ... 41
ÖFFENTLICHER VERKEHR ... **44**
PRIVATVERKEHR ... **48**
ÖFFENTLICHE GEBÄUDE ... **49**
– Historische Gebäude ... 53
WOHNUNGSBAU ... **54**
ÖFFENTLICHE INFORMATIONSDIENSTE ... **56**

KAPITEL 4: EMPFEHLUNGEN FÜR DIE HERSTELLUNG VON ZUGÄNGLICHKEIT DAS BEISPIEL VON STÄDTEN UND GEMEINDEN **61**

- Planung einer Stadt für Alle 62
- Diagnose 62
- Politische Planung 63
- Bürgerbeteiligung 64
- Technische Planung 64
- Beiträge der Bürger 67
- Management 67
- Information für die Bürger 68

KAPITEL 5: ERWEITERUNG EUROPAS OHNE DIE WIEDERHOLUNG VON FEHLERN **71**

ANNEX: STANDARDS FÜR ZUGÄNGLICHKEIT **75**

KAPITEL 1:

ZIELE UND DEFINITIONEN

EINLEITUNG

Das Europäische Konzept Zugänglichkeit (ECA) von 1996 war das Ergebnis einer Anfrage der Europäischen Kommission von 1987. Die Grundlage des Konzepts sind die allgemeinen Grundsätze für Universelles Design. Diese Grundsätze gelten für das Design von Gebäuden, von Infrastruktur und von Konsumprodukten.

1. Das Ziel ist eine Umwelt, die bequem, sicher und angenehm von jedem, einschließlich von Menschen mit Behinderungen, genutzt werden kann.

2. Die allgemeinen Grundsätze für Universelles Design lehnen eine Einteilung der Bevölkerung in nichtbehinderte und behinderte Menschen ab.

3. Universelles Design schließt zusätzliche Vorkehrungen ein, wo diese angebracht sind.

Diese Erklärung wurde von allen Mitgliedern der Steuerungsgruppe/Lenkungsgruppe in Doorn, Niederlande, am 2. März 1996 unterstützt.

In der vorliegenden Ausgabe von 2003 werden darüber hinaus die sozialen Begründungen dafür entwickelt, weshalb die Umwelten für Alle gestaltet werden muss. Es wird aufgezeigt, welche Vorteile Europa dadurch erzielen kann.

Das Internet als weit verbreitetes Medium ermöglicht uns, die Inhalte des ECA mittels unserer Website www.eca.lu ständig zu erweitern und zu aktualisieren.

AN WEN WENDET SICH DAS EUROPÄISCHE KONZEPT FÜR ZUGÄNGLICHKEIT UND NUTZBARKEIT?

Das Design der gebauten Umwelt und ihrer Teilbereiche wird nicht allein durch die Architekten bestimmt. Die meisten von uns beeinflussen – als Politiker, Fachleute, Einwohner oder Unternehmer – die Gestaltung unserer Umwelt. Daher wendet sich diese Veröffentlichung an zwei Zielgruppen.

Auf der einen Seite an alle, die einen Beitrag dazu leisten wollen, unsere Umwelt und ihre Merkmale zu definieren, und die dabei auch die Diversität der Menschen im Auge haben sowie die Schwierigkeiten, die die Gestaltung dieser Räume für die Mehrheit der Bevölkerung mit sich bringen können.

Auf der anderen Seite an alle Fachleute und Politiker, die sich bereits dessen bewußt sind, dass gebaute Umwelt für Alle zugänglich sein soll und welche die europäischen Bemühungen für eine Harmonisierung in diesem Bereich unterstützen möchten.

Durch die enge Verbindung dieser Broschüre mit der ECA-Website können auch alle Experten auf diesem Gebiet laufend hierzu beitragen. So kann das Wissen über dieses Thema erweitert dauerhaft werden.

Das Europäische Konzept für Zugänglichkeit (ECA) ist keine europäische Richtlinie, sondern soll eine Inspirationsquelle für politisches Handeln sein. Es ist keine technische Anleitung, sondern soll Informationen für die Entwicklung von Regeln und Standards bereitstellen.

Das Europäische Konzept für Zugänglichkeit soll eine Brücke zwischen den verschiedenen Bereichen bilden, an denen Spezialisten für bestimmte Themen arbeiten. Es zielt darauf, jedem bewußt zu machen, welche Arbeiten von anderen geleistet werden, und all diese Menschen darin zu bestärken, ihr Expertenwissen zusammenzutragen um so zu einem gemeinsamen Ergebnis zu gelangen. Dieses soll dann ZUGÄNGLICHKEIT FÜR ALLE sein.

LOBBY-ARBEIT FÜR ZUGÄNGLICHKEIT

Seit den frühen neunziger Jahren habe ich die Diskussionen über die barrierefreie Zugänglichkeit auf europäischer Ebene verfolgt: Vieles wurde seither enthusiastisch und leidenschaftlich ausgesprochen und niedergeschrieben. Jedoch ist es nach wie vor eine Tatsache, dass Europa noch nicht für alle zugänglich ist.

Warum haben wir trotz vieler politischer Erklärungen und Unterstützungsabsichten für Zugänglichkeit so geringe Ergebnisse erzielt?

Müssen noch stärkere Anstrengungen unternommen werden, um jede der Gruppen anzusprechen und zu überzeugen dass sie dazu beitragen müssen, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit Wirklichkeit werden zu lassen?

Einige positive Beispiele scheinen diesen Gedankengang zu bestätigen:

- **Die Europäische Fahrstuhlverordnung ist das Ergebnis intensiver Verhandlungen zwischen Vertretern der Behindertenbewegung und der Industrie zur Herstellung von Fahrzügen.**

- **Die Europäische Verordnung für Linien- und Reisebusse war teilweise das Ergebnis intensiver Lobbyarbeit des Europäischen Behinderten Forums und seiner Mitgliedsorganisationen.**

- **Die am besten zugänglichen Städte in Europa haben eine klar definierte Strategie für die Beteiligung der Akteure, die bei der Erstellung so genannter Zugänglichkeitspläne mitwirken können.**

- **Auf lokaler Ebene wird der Ansatz des „Designs für Alle" am besten durch dafür eingerichtete Kooperationen umgesetzt, die sich gemeinsame Ziele gesetzt haben.**

- **Die Idee von Partnerschaften ist auch ein grundlegendes Element in der Philosophie von europäischen Projekten. In diesen europäischen Projekten wurden viele gute Ideen geboren.**

Zusammenfassend scheint zwischen dem persönlichen Einsatz und den Erfolgschancen für Initiativen zur Verbesserung der Zugänglichkeit eine definitive Verbindung zu bestehen.

Viele verschiedene Interessen und Strategien fließen in die Arbeit an dem Thema Zugänglichkeit ein. Ich glaube, dass diese Vielfalt der Grund dafür ist, dass sich die Dinge nicht zusammenhängend entwickeln.

Meiner Meinung nach sollte eine „Europäische Behörde" dafür verantwortlich sein, die Diskussionen über Zugänglichkeit zu verfolgen, die europäischen offiziellen Texte zu sammeln und sie an alle Interessierten zu schicken, und praktische Beispiele guter Umsetzung zusammenzustellen, die für Weiterbildung genutzt und auf andere Situationen übertragen werden können.

Diese „Europäische Behörde" wäre auf europäischer Ebene das Zentrum für die Organisation von Konferenzen, Meetings, Fortbildungen, für die Entwicklung von Informations- und Ausbildungsmaterialien, und für die Herstellung von Sensibilisierung für dieses Thema. Sie würde die Verbreitung des Wissens ermöglichen. Zum Beispiel sollte diese Behörde interessante Materialien und Dokumente in alle offiziellen europäischen Sprachen übersetzen, um sie für alle zugänglich zu machen.

Natürlich soll auf lokaler Ebene die Arbeit von lokalen Akteuren und mit den eigenen lokalen Strukturen geleistet werden. Von dem bestehenden Wissen könnte jedoch profitiert werden – in der Sprache des jeweiligen Kontexts.

In einem solchen System könnte mangelnder Fortschritt nicht mehr entschuldigt werden. Europa muss den professionellen Hintergrund bereitstellen. Die Motivation und das Interesse, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit zu verbessern, müssen aber von der Basis ausgehen, das heißt, von den Nutzern, den Herstellern und den Politikern.

Silvio Sagramola (siehe www.eca.lu, um weiter zu lesen)

WARUM EUROPÄISCH?

Wenn tatsächlich jeder Mensch dieselben Rechte und Pflichten im Hinblick auf Bildung, Beschäftigung, Gesundheit und Lebensqualität hat, dann ist es entscheidend, dass auch jeder gleiche Zugangsmöglichkeiten zu ihnen hat, wie das in der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen von 1948 definiert ist.

Das Ziel des ECA ist daher, dass in Europa ein breiterer Konsens darüber hergestellt wird, wie die gebaute Umwelt (Gebäude, Straßen usw.) aussehen soll, damit alle Europäer - gleich welcher Kultur sie angehören - überall auf dem Kontinent ein unabhängiges Leben ohne Hindernisse genießen können.

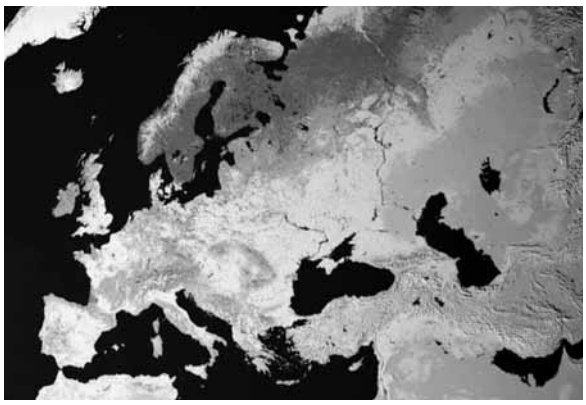


Bild 1: Jeder soll sich auf unserem Kontinent frei bewegen können

Am 14.03.2001 haben die EU- Generaldirektion Beschäftigung und Sozialpolitik und Eurostat gemeinsam den zweiten Jahresbericht über die Soziale Lage in Europa herausgegeben. Der Bericht liefert quantitative und qualitative Analysen der sozialen Trends in Europa und fokussiert besonders die Lebensqualität der Einwohner Europas. Nach dem Gipfel von Lissabon und der Annahme der Agenda zur Sozialpolitik auf dem Europäischen Gipfel in Nizza hat die Qualität in der Agenda der Gemeinschaft an größere Bedeutung als je zuvor.
http://europa.eu.int/comm/employment_social/news/2001/mar/73_en.html
© Europäische Gemeinschaft, 1995-2002

Wiedergabe ist autorisiert, wenn die Quelle angegeben wird, außer es wurden andere Vereinbarungen getroffen.

Wo vorherige Erlaubnis zu Vervielfältigung oder Gebrauch von Information als Text oder Multimediamaterial (Ton, Bilder, Software u.s.w.) eingeholt werden muss, gilt die oben genannte allgemeine Erlaubnis nicht mehr. Gebrauchseinschränkungen müssen klar genannt werden.

WARUM EIN KONZEPT?

Konzepte werden erstellt, damit wir die Komplexität unserer Gedanken ordnen und ihnen Gestalt geben können. Wir analysieren dazu neue Informationen und vergleichen sie mit denen, die wir bereits kennen. Auf diesem Weg suchen wir nach zusammenhängenden Erklärungen und umfassenderen Wissen.

Das Europäische Konzept für Zugänglichkeit ist das Werkzeug, das wir nutzen sollten, um unsere Umwelt zu ordnen und ihr Gestalt zu verleihen, damit sie für alle und jeden geeignet ist. Dafür müssen wir existierende Informationen analysieren und sie mit den tatsächlichen Bedürfnissen der Bevölkerung vergleichen; immer unter Berücksichtigung, dass das gemeinsame Merkmal dieser Bevölkerung die Verschiedenheit ist.

Das Europäische Konzept für die Komplexität unserer Zugänglichkeit (ECA) muss also eine grundlegende Richtlinie für die tägliche Arbeit aller Personen und Institutionen werden, die in die Gestaltung unserer Umgebung eingebunden sind, wie Politiker, Unternehmer, Planer oder Handwerker.

Damit ist, wie gesagt, weder Standardisierung noch kulturelle Uniformität gemeint. Die Arbeit mit dem vorliegenden Konzept bedeutet, funktionelle Anforderungen an Zugänglichkeit zu beachten und dabei die unterscheidenden Merkmale jeder Kultur sowie die Gewohnheiten und Bräuche der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen zu bewahren.

Daher ist das ECA keine Zusammenstellung von Maßen oder Materialien sondern eher ein Leitfaden zu dem was Lebensqualität ausmacht.

Zusammenfassend sollten Umwelten, die unter Zuhilfenahme des Europäischen Konzepts für Zugänglichkeit gestaltet wurden, die Identität eines Landes und die Gewohnheiten seiner Bevölkerung respektieren, aber auch dem sozialen und technischen Fortschritt entsprechen. In anderen Worten: Die Diversität der Bevölkerung muss ebenso wie der ständige Fortschritt in Qualitätsstandards beachtet werden.

DIE GEBAUTE UMWELT

Man kann zwei Arten von Umwelt unterscheiden: natürliche und gebaute.

1. **Natürliche Umwelt:** Ihre Entwicklung hängt allein von der Einwirkung natürlicher Elemente (Regen, Wind) ab. Sobald natürliche Umwelt, wie zum Beispiel Wälder, verändert und durch Menschen genutzt wird, wird sie zu einem Teil der gebauten Umwelt.

Bild 2: Regenwald oder Wüste: Natürliche Umwelten sind fast unbewohnbar

2. **Gebaute Umwelt:** Dies ist die Umwelt, die von Menschen gestaltet oder verändert wurde.

Bild 3: Zugänglicher Strand. Wir verändern die Umwelt so, dass jeder sie nutzen kann

Beispiele gebauter Umwelt sind Gebäude, Plätze, Verkehrsmittel, Parkplätze, Straßen, Kinderspielplätze, Denkmäler, Wasser- und Gasversorgung oder Naturschutzgebieten – in denen das Leben der Pflanzen geschützt wird, in denen Wege angelegt sind und verschiedene Angebote bereitstehen. Ein weiteres Beispiel sind angelegte Strände mit Rampen oder Wegen auf dem Sand, die den Zugang zu ihren verschiedenen Angeboten erleichtern, und an denen unterschiedliche Badehilfsmittel bereitstehen (Badeinseln im Wasser für Kinder, Amphibienfahrzeuge für Menschen mit Mobilitätsproblemen oder Bojen, um die sicheren Bereiche anzuzeigen).

Gebaute Umwelt bezieht sich auf alle Räume oder Einrichtungen, die von Menschen für Menschen gestaltet wurden, ob öffentlich oder privat. Die Möglichkeit des Zugangs zu ihnen hängt von uns ab.

Diese Publikation zielt insbesondere auf Architektur und Stadtplanung, da es lange dauert, ein einmal fertig gestelltes Gebäude zu verändern: Wenn das Design ohne Berücksichtigung Zugänglichkeit erstellt wurde, dann werden die Gebäude und Räume für lange Zeit unzugänglich sein. Spätere Veränderungen können sehr kostspielig werden.

WARUM ZUGÄNGLICHKEIT UND NUTZBARKEIT?

Die gebaute Umwelt soll allen Menschen ermöglichen, sich als Personen individuell zu entwickeln Die Gestaltung der Umwelt muss also die Verschiedenheit der Menschen und ihr Bedürfnis, unabhängig zu sein, berücksichtigen. Daher soll gebaute Umwelt einschließlich aller ihrer Bestandteile so gestaltet sein, dass sie allen den Zugang zu den verschiedenen verfügbaren Angeboten ermöglicht: z. B. Kultur, offene und geschlossene Räume, Gebäude, Kommunikation, Dienstleistungen, Wirtschaft, Partizipation.

Die verschiedenen Elemente einer barrierefreien Umwelt sind:

1. **Respektierend:** Sie sollen die Verschiedenheit der Nutzer respektieren. Niemand soll sich ausgeschlossen fühlen und jeder soll die Möglichkeit haben, sie zu nutzen.

2. **Sicher:** Sie sollen für jeden Nutzer frei von Risiken sein. Daher müssen alle Elemente, die Teil der Umwelt sind, im Hinblick auf Sicherheit gestaltet werden (keine zu glatten Bodenflächen, keine herausstehenden Teile, Beachtung der Ausmaße usw..).

3. **Gesund:** Sie sollen kein Gesundheitsrisiko darstellen und keine Probleme für diejenigen verursachen, die an bestimmten Krankheiten oder Allergien leiden. Sie sollen vielmehr eine gesunde Nutzung von Räumen und Produkten fördern.

4. **Funktional:** Die beabsichtigte Funktion soll unproblematisch sein und ohne Schwierigkeiten erfüllt werden können.
   Zum Beispiel wäre es nicht nachvollziehbar, ein medizinisches Zentrum zu entwerfen, ohne zu beachten, dass in den Korridoren zwei Krankenbetten aneinander vorbei passen, und dass die Türen breit genug für ein Krankenbett sein müssen.

5. **Verständlich:** Alle Nutzer sollen sich selbst ohne Schwierigkeiten in einem gegebenen Raum orientieren können. Dafür sind notwendig:

   a. **Deutliche Information:** Nutzung von Symbolen, die in verschiedenen Ländern gebräuchlich sind. Man sollte Wörter oder Abkürzungen der lokalen Sprache vermeiden, die zu Missverständnissen führen können (z. B. steht der Buchstabe C auf einem Wasserhahn auf Englisch für cold – kalt, auf Spanisch aber gerade für das Gegenteil: caliente – heiß).

   b. **Räumliche Verteilung:** Wenn diese zusammenhängend und funktional ist, entstehen weder Desorientierung noch Verwechslungen.

6. **Ästhetisch:** Das Ergebnis soll ästhetisch ansprechend sein. Dadurch wird eher Akzeptanz geschaffen (immer unter Beachtung der vorigen fünf Punkte).

AUSZUG AUS DEM BERICHT DER EXPERTENGRUPPE DER EUROPÄISCHEN UNION

Eine zugängliche gebaute Umwelt ist ein Schlüsselelement für die Verwirklichung einer Gesellschaft die auf Gleichberechtigung beruht. Sie bedeutet für die Einwohner Autonomie und führt zu einem sozial und ökonomisch aktiven Leben. Sie ist der Grundstein einer inklusiven, auf Nicht-Diskriminierung basierenden Gesellschaft. Unsere Gesellschaft ist gegründet auf Diversität, was die Schaffung einer barrierefreien Umwelt, die keine Behinderungen und Benachteiligungen verursacht, notwendig macht. Zugänglichkeit geht jeden an, nicht nur eine Minderheit mit besonderen Bedürfnissen. Mit einer zunehmend verschiedenen und alternden Gesellschaft soll – und wird – Zugänglichkeit für alle zum gesellschaftlichen Ziel werden und in steigendem Maße gefördert werden.

Zugänglichkeit ist ein wesentlicher Bestandteil der auf Wachstum, Beschäftigung und sozialen Zusammenhalt zielenden Strategie, die im März 2000 auf dem Gipfel von Lissabon initiiert wurde. Da Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für jeden von Vorteil ist, stärkt sie die Einbeziehung aller (Inklusion) und fördert eine aktive Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am wirtschaftlichen und sozialen Leben.

Diese Strategie hat ein Zieldatum: das Jahr 2010. Die in dem Bericht ausgearbeitete „Agenda für Zugänglichkeit" soll zu diesem Zieltermin implementiert sein. Zu diesem Datum sollen alle neuen Gebäude, ihre Umgebung (Bodenflächen, Bushaltestellen) und ihr Umfeld (Signalisierung, elektronische Hilfsmittel ...) zugänglich und nutzbar für alle sein. Eine solche Anstrengung wird ein starkes politisches Engagement benötigen – welches auf der nächsten Sitzung des Europarats im Frühjahr 2004 wieder gestärkt werden muss. Dieses Engagement ist notwendig, um für alle konkreten Schritte die Unterstützung über eine große politische Bandbreite hinweg sicherzustellen – von Verkehr zu Informationstechniken, von Raumplanung zu Konstruktion – und um alle involvierten Akteure einzubeziehen, die für einen wirklichen Fortschritt benötigt werden.

2010: EIN FÜR ALLE ZUGÄNGLICHES EUROPA – Bericht der von der Europäischen Kommission eingesetzten Expertengruppe (siehe www.eca.lu)

STADTENTWICKLUNG ALS BEISPIEL FÜR DIE VERBESSERUNG DER ZUGÄNGLICHKEIT

Schutz vor äußeren Gefahren war für die ersten menschlichen Siedlungen eine fundamentale Notwendigkeit. Seither entwickelten sich Städte, um jeweils denjenigen Anforderungen zu entsprechen, die im Lauf der Geschichte entstanden.

Bild 4: Eine alte Stadtmauer. Schutz gegen Aggressoren von außen war eine der Prioritäten der ersten Städte

Ursachen für die Weiterentwicklung von Städten sind soziale Anforderungen und Bedürfnisse der Bevölkerung zu unterschiedlichen historischen Zeitpunkten. Wie sich Städte entwickeln wirkt umgekehrt auch direkt auf das soziale Bewusstsein. Eine Umgebung, die eine bestimmte Gruppe ausschließt, bringt mit sich, dass diese Gruppe aus den täglichen Aktivitäten der gesamten Bevölkerung ausgegrenzt wird. Als Folge davon marginalisiert sich die Gruppe selbst; Konsequenz sind Gettos und abgesonderte Bereiche (z.B. „Gated Communities").

Bild 5: Avenue de la Gare: voll mit Autos

Bild 6: Avenue de la Gare: in den vergangenen Jahren haben Fußgänger Platz gegenüber den Autos gewonnen

Wenn man berücksichtigt, dass die Entwicklung von Städten von sozialen Anforderungen abhängt (Arbeit, Bildung, Freizeit, Handel, Wirtschaft usw..), und dass die sozialen Anforderungen sich hin zu Chancengleichheit für jeden bewegen, ob er nun innerhalb der Stadt oder außerhalb lebt, dann müssen alle gebauten Räume notwendigerweise die Merkmale für eine Herstellung dieser Chancengleichheit umfassen. Das heißt, sie müssen zugänglich und nutzbar sein.

Zusammenfassend ist Zugänglichkeit das Merkmal einer Umwelt oder einem Produkt, das jedem ermöglicht, mit diesem Produkt oder der Umwelt in Beziehung zu treten und sie in einer freundlichen, respektvollen und sicheren Weise zu gebrauchen. Das bedeutet gleiche Möglichkeiten für alle Nutzer, unabhängig von ihren Fähigkeiten, ihrem kulturellen Hintergrund oder Wohnort, im Hinblick auf alle Aktivitäten, die Teil der sozialen und individuellen Entwicklung sind. Daher fördert Zugänglichkeit Chancengleichheit und führt nicht zu Vereinheitlichung der Bevölkerung (in Bezug auf Kultur, Bräuche oder Gewohnheiten).

Eine Weiterentwicklung dieses Ansatzes ist das Konzept „Design für Alle". Es wird als Intervention in Umwelt, Produkte und Dienstleistungen verstanden und zielt darauf, dass jeder an der Gestaltung unserer Gesellschaft mitwirken kann und gleiche Chancen zur Teilnahme an wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen oder Freizeitaktivitäten erhält. Darüber hinaus befähigt es alle Nutzer zu unabhängigem Zugang, zum Gebrauch und Verstehen der verschiedenen Teile der Umwelt, unabhängig von ihrem Alter, Geschlecht, Fähigkeiten oder kulturellem Hintergrund.

Weiterhin sichert „Design für Alle" eine günstige und vorteilhafte Umwelt für zukünftige Generationen, die diese im selben Maße genießen können (Nachhaltigkeit). Bei der Gestaltung dieser Umwelt wurde an jeden gedacht. „Design für Alle" kann als Philosophie und Planungsstrategie aufgefasst werden, deren Ziel die universelle Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ist.

STADTENTWICKLUNG ALS BEISPIEL FÜR DIE VERBESSERUNG DER ZUGÄNGLICHKEIT

Um das oben gesagte zu illustrieren, soll ein kurzer Rückblick auf die Entwicklung von Städten eingefügt werden. Diese Entwicklung ging immer mit Veränderungen der sozialen Bedürfnisse wie Sicherheit, Gesundheit und Respekt, einher. Die Umwelt wurde so angepasst, dass sie den Bedürfnissen eines Großteils der Bevölkerung entsprach.

Die ersten Bevölkerungsgruppen siedelten in Gegenden, die reich an Produktionsressourcen (für Fischfang oder Landwirtschaft) waren. Das war das Ende von nomadischem Leben. Ursprünglich war das auf einem gegebenen Stück Land Produzierte für die Versorgung der Familie bestimmt, die darauf arbeitete. Später begannen die Menschen, Überschüsse zu lagern und dann zu verkaufen. So entstand der Handel.

Der Beginn des Handels führte auch zur Entstehung privaten Eigentums. Dieses musste geschützt werden. Indem Mauern um sie herum gebaut wurden, oder weil sie an einer durch ihre natürlichen Gegebenheiten unzugänglichen Stelle (zum Beispiel Berggipfel oder geschlossene Täler) gegründet wurden, wurden Städte schwer zugänglich. Als Menschen nun ständig an bestimmten Orten lebten, zeigte sich, dass zur Sicherung

eines Minimums an Lebensqualität Hygienesysteme entwickelt werden mussten (Reinigung der öffentlichen Räume, Abwasserkanäle).

Städte, wie wir sie heute kennen, entwickelten sich aus den folgenden drei Gründen:

1. Bevölkerungswachstum machte die Erweiterung von Städten notwendig. Die begrenzenden Stadtmauern wurden eingerissen.

2. Der Bedarf an Mobilität und Transport von Gütern innerhalb der Stadt führte zur Entwicklung von Straßenplänen und zur Befestigung der Straßen (Straßenpflaster grenzte auch den Bereich für Menschen von dem für Fahrzeuge ab).

3. Angespornt vom Handel über die Stadtgrenzen hinaus entstanden Städte entlang der Küsten und der Straßen, das heißt, an Orten, die besser zugänglich waren.

Später war die Entwicklung der Städte mit der Modernisierung von Industrie, Handel und Verkehr verknüpft. Städtisches Bauen spiegelte diese Fortschritte wider: verschiedene Arten von Wohngebäuden, „Schlafstädte", Wohn- und Industriesiedlungen usw. Gegen Ende des zwanzigsten Jahrhunderts schließlich maß man die Modernität einer Stadt an der Anzahl der Autos und der Angebote (unabhängig von der Qualität) sowie an den Konsummöglichkeiten.

Jedoch haben die Menschen in den letzten Jahrzehnten auch zivile Rechte und Chancengleichheit eingefordert: Städte für alle, die uns allen gehören.

Angesichts dieser sozialen Anforderung – gleiche Chancen für alle, unabhängig von unseren Fähigkeiten, unserem kulturellen Hintergrund oder wo wir leben – müssen wir auf jeden Fall die Diversität der Bevölkerung berücksichtigen, wenn wir Umgebungen entwickeln. Wenn das nicht geschieht, dann wird nur separate Gruppen die Vorteile genießen.

Die Entwicklung von Städten folgt also den sozialen Anforderungen, das heißt den Bedürfnissen der Bevölkerung zu unterschiedlichen historischen Zeitpunkten. Die Art wie Städte sich entwickeln, hat jedoch eine direkte Wirkung auf das soziale Bewusstsein. In einer Umwelt, die eine bestimmte Gruppe ausschließt, wird die Bevölkerung als Ganzes diese Gruppe aus ihren täglichen Aktivitäten ausgrenzt und die Gruppe wird sich selbst marginalisieren. Das Ergebnis sind Ghettos und angegrenzte Räume für einzelne Gruppen.

Imma Bonet (siehe www.eca.lu, um weiter zu lesen).

KAPITEL 2:

„DER MENSCH ALS MITTELPUNKT“-ANSATZ

MENSCHLICHE VIELFALT

Bedauerlicherweise glauben viele Menschen noch immer, dass Entwicklungen, die den Wohlstand eines Individuums und seine Integration in die Gesellschaft betreffen, auf persönlichen Unterschieden (Rasse, Geschlecht, Alter, Fähigkeiten, Umständen, usw.) beruhen.

Man kann nicht leugnen, dass menschliche Vielfalt die Kultur und damit jedes sich darin entwickelnde Individuum, bereichert. Dies abzustreiten bedeutet, die angeborene Fähigkeit des Lernens und des Nutzens neuer Situationen zu ignorieren.

Diversität zu akzeptieren heißt vielmehr, uns selbst mit allen unseren Facetten zu akzeptieren, sowohl mit denjenigen, die als positiv gelten (z.B. Mut, Altruismus, Liebenswürdigkeit, Einfallsreichtum) als auch mit denjenigen, die gesellschaftlich weniger akzeptiert sind
(z.B. Angst, Not, abweichende Vorstellungen usw.).

VERÄNDERUNGEN IM LAUF DES LEBENSZYKLUS

Individueller Unterschied beginnt mit der Kombination der Gene. Das führt zu menschlicher Diversität, nicht nur auf sozialer Ebene (wir sind alle verschieden) sondern auch auf der individuellen: Andere Menschen sind anders als ich, und ich selbst bin in einer späteren Lebensphase nicht mehr dieselbe Person wie in der vorangegangenen.

Wie lang oder kurz, interessant oder eintönig, stimulierend oder langweilig, reich oder arm an persönlichen Beziehungen das Leben einer Person jedoch sein mag - immer gibt es dimensionale, biologische und kognitive Veränderungen. Diese führen ihrerseits wieder zu Veränderungen, wenn wir mit unserem Körper und unserer Umwelt in Beziehung treten.

Bild 7: Wir verändern uns im Lauf unseres Lebens

Veränderungen im Lauf des Lebenszyklus sind unvermeidbar. Einige Veränderungen können entsprechend der eigenen Einstellung zum Leben früher erfolgen oder auf später verschoben werden. Zum Beispiel haben Ernährung, Sport oder eine gute Balance von Arbeit, Freizeitaktivitäten und Ruhe darauf einen großen Einfluss. Unfälle, Krankheiten oder persönliche Entscheidungen können jedoch ebenfalls unsere Art der Auseinandersetzung mit unserer Umwelt beeinflussen, ohne dass wir sie verhindern oder den besten Moment für sie aussuchen können.

Babys sind ganz offensichtlich völlig von Erwachsenen abhängig. Dies sehen alle Kulturen so. Wir gehen jedoch davon aus, dass das Baby bald wachsen und unabhängig werden wird. Deswegen vergessen wir diese kleinen Nutzer leicht, wenn wir unsere Umgebung gestalten.

Problemen in der Beziehung zu unserer Umgebung begegnen wir jedoch nicht nur während der ersten Lebensjahre, sondern immer dann, wenn wir uns in einer Situation befinden, die Interaktionen mehr oder weniger erschwert (z.B. Schwangerschaft, Krankheit, Zeitmangel, Alter ...).

Als Babys leben wir in einer Umgebung, bei deren Gestaltung wir nicht berücksichtigt wurden. Die Erwachsenen, die sich um uns kümmern, müssen das ändern, so gut sie können, um uns vor möglicherweise gefährlichen Situationen zu schützen.

Hierbei zeigt sich das Problem, dass Elternschaft nicht gleichzeitig bedeutet, ein Sicherheitsexperte zu sein, und dass wir oft die potentielle Gefahr eines Designs erst dann realisieren, wenn es bereits zu spät und wenn ein Unfall schon passiert ist.

- Das Heranwachsen vom Baby- zum Kindesalter bringt mit sich, dass man zu einem gewissen Grad unabhängig von Erwachsenen wird. Der Grad an persönlicher Autonomie hängt stark davon ab, ob die in der Umwelt vorhandenen Dinge und Einrichtungen eine solche Entwicklung ermöglichen (leicht zu öffnende Kekspakete oder Saftkartons, höhenverstellbare Tische und Stühle etc.)

- Während unserer Kindheit haben wir eine gute Kenntnis der sozialen Realität und des Umfelds, in dem wir leben, entwickelt. Die verschiedenen Elemente dieses Umfelds werden sich mehr oder weniger den Maßen unseres Körpers anpassen. Wir haben gelernt zu lesen, zu schreiben, zu sprechen, zuzuhören und die verschiedenen Zeichen und Signale um uns herum zu deuten.

- Das Erwachsenwerden bringt nun andere Interaktionsprobleme mit sich: Beziehungsprobleme zwischen Eltern und Kindern; Reisen in Länder mit anderer Sprache und Kultur; das Bedürfnis, unser kulturelles Wissen zu erweitern (Museen, Veranstaltungen) oder die Notwendigkeit zu sozialen Kontakten und Ausdrucksmöglichkeiten für unsere sozialen, politischen und persönlichen Vorstellungen.

- Optimalerweise haben wir einen Beruf, den wir mögen und der uns motiviert, und ein Einkommen, das uns ermöglicht, das zu tun was wir wollen. Wir leben in einer Wohnung die unseren Bedürfnissen entspricht, in einer freundliche Umgebung, die uns respektiert und uns darin bestärkt, respektvoll zu sein und haben ein zufrieden stellendes kulturelles Niveau. Wenn wir all diese Dinge und weder eine Lernschwierigkeit noch eine körperliche oder sensorische Behinderung haben, dann wird uns die Kommunikation mit unserer Umwelt nicht vor Probleme stellen, bis zu den ersten Anzeichen des biologischen Alterungsprozesses (Verlust von Seh- und Hörfähigkeit, von Gedächtnis oder motorischer Fähigkeit, Veränderung der äußerlichen Erscheinung).

Diese vier Phasen zeichnen das Leben einer Person (von Geburt bis ins hohe Alter) isoliert von der Realität nach, da nur zwei Variablen in der Entwicklung berücksichtigt wurden: die Möglichkeit zu lernen und die physische und biologische Entwicklung.

Das tägliche Leben konfrontiert uns jedoch mit einer Reihe von Umständen, die es erschweren können, in Beziehung mit unserer Umwelt zu treten. Diese Schwierigkeiten können durch Veränderungen in der Umwelt verursacht sein, durch Veränderungen in der Person oder durch selbst gewählte Veränderungen, die sich auf den Lebensstil auswirken:

a. **Umweltveränderungen:** nasse oder vereiste Straßen, extreme Temperaturen, Baustellen in der Nachbarschaft, starker Wind, Ausfall der Strom-, Gas- oder Wasserversorgung, schlecht angebrachte Gegenstände oder Schilder auf Straßen, schlammige Parks, schlecht geparkte Autos, die Einführung neuer Technologien, mit denen wir nicht umgehen können und durch die wir uns ungeschickt oder schlecht vorbereitet fühlen.
b. **Persönliche Veränderungen:** Krankheiten, Allergien, ein Arm- oder Beinbruch, Bindehautentzündung, Verbrennungen, Schwellungen.
c. **Veränderungen der Umstände:** Schwangerschaft, Versorgung eines Babys, Unterstützung eines Erwachsenen mit Mobilitätsproblemen, Leben fernab einer Gemeinde oder Stadt.

Wenn wir die Umwelt unter Beachtung von Diversität gestalten, tun wir etwas für unser eigenes Leben, unabhängig von der Phase oder den Umständen, in denen wir uns gerade befinden, da wir uns alle verändern werden.

GERONTECHNOLOGIE ALS EINE FREUNDLICHE TECHNOLOGIE FÜR DIE AUTONOMIE UND DIE HÄUSLICHE PFLEGE ÄLTERER MENSCHEN

Als Wissenschaft erforscht „Gerontechnologie" neue technische Anwendungen, um die Autonomie und Lebensqualität älterer Menschen – vor allem derjenigen, die zu Hause leben – zu sichern, zu steigern und sie zu integrieren. Dank der Zusammenarbeit zwischen Ingenieuren und Geriatern werden in der häuslichen Assistenz und Pflege Geräte eingesetzt, die speziell für diesen Zweck entworfen wurden: von Hilfen für aktives Alltagsleben (ADL) und Möbeln bis hin zu Sportgeräten für leichte Fitnessübungen. Ebenso gibt es solche Geräte für Krankenhäuser und medizinische Pflege, von Intensivpflege zu Rehabilitation. Auch in der Stadtplanung wird nach neuen Möglichkeiten für ältere Menschen gesucht: die Zulassung von neuen Fahrzeugen, Spezialautos, Fahrrädern, Motorrädern, Taxibussen; Gestaltung von neuen städtischen Parks und Einrichtungen, etc.

Wie aktuelle Untersuchungen zeigen, werden ältere Menschen nicht von den Technologien abhängig, sondern sie können mit ihnen „kommunizieren". Wenn ein älterer Mensch zu Hause gepflegt wird, können Infektionen und Krankheitsanfälligkeit reduziert werden. Die vertraute Umgebung ist dabei vorteilhaft.

Ein neuer Beruf ist der „Sozialmedizinische Planer", der Architekten und Ingenieure bei der Planung von Altersheimen und Rehabilitationszentren, ebenso wie bei der Anpassung von Privatwohnungen für behinderte und ältere Menschen, zusammenbringt. Ein modernes wegweisendes Beispiel ist das „intelligente Haus".

Zusätzlich zu unserer eigenen Erfahrung wird klar, dass das Gesundheits- und Sozialhilfesystem sowohl in Italien als auch in anderen Ländern dieses Konzept für eine bessere Lebensqualität aller älteren Menschen in seine Politik integrieren kann: für die „jüngeren Älteren", die „älteren Älteren" und die „ganz alten Älteren".

Dario Bracco, Mitglied der Internationalen Gesellschaft für Gerontechnologie – Vorsitzender des Forschungs- und Verbindungszentrums Cornaglia (Mitglied der AGE-Plattform Brüssel) – Fax: +39 011 610780 – E-Mail: richerchecornagli@tiscalinet.it (lesen Sie mehr www.eca.lu)

Dimensionale, perzeptive, motorische und kognitive Diversität

Jeder hat ab und zu Probleme, mit der Umgebung zu kooperieren oder interagieren. Oft sind solche Probleme jedoch ständig vorhanden (von Geburt an oder nach einem Unfall oder Krankheit für den Rest des Lebens).

- Dimensionale Diversität: Es ist eine Tatsache, dass es dimensionale Unterschiede zwischen Personen gibt: Größe, Gewicht, Schulterbreite, Länge der Hände und Füße. Diese Unterschiede können gemessen werden, um daraus anthropometrische Bevölkerungstabellen zu erstellen. Oft werden solche Tabellen genützt, um Produkte oder Räume zu gestalten, die von der gesamten Bevölkerung genutzt werden müssen. Wenn wir jedoch nur die mittleren Werte der Tabelle (das arithmetische Mittel) verwenden, dann entstehen Produkte, Dienstleistungen oder Umgebungen, die nur von einem kleinen Teil der Bevölkerung genutzt werden können.

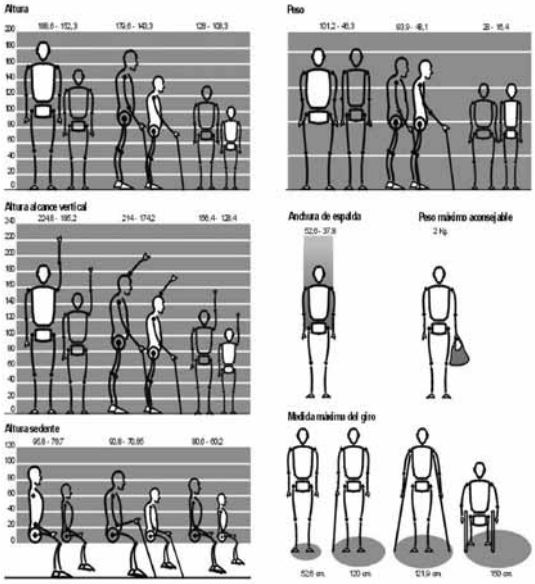


Bild 8: Anthropometrische Tabelle – Design for All Tookit von Francesc Aragall. Diese Tabelle nimmt nicht die Mittelwerte, sondern die größten und kleinsten Werte in statistischen Hundertsteln und centile 95 auf

Dies ist so, weil sowohl die niedrigsten als auch die höchsten Werte die realen Merkmale mindestens einer Person aus der Gruppe wiedergeben. Diese Werte fanden nicht zufällig Eingang in die Statistik und dürfen daher nicht ignoriert werden.

Daher muss ein Design, das die Dimensionen und Maßen beachtet, sowohl für die größten als auch für die kleinsten Menschen geeignet sein. Das kann auf vier unterschiedlichen Wegen erreicht werden:

1. Ein einziges Design für jeden: zum Beispiel Türöffnungen, die breit und hoch genug sind, dass jeder hindurch passt, unabhängig von der Körpergröße und davon, ob noch etwas getragen wird oder ob man in einem Rollstuhl fährt.
2. Einer Bandbreite mit allen unterschiedlichen Möglichkeiten, zum Beispiel Bekleidung in unterschiedlichen Größen.
3. Ein Produkt, das an unterschiedliche Maße angepasst werden kann, zum Beispiel ein Stuhl, dessen Höhe verstellbar ist.

4. Ein Hilfsmittel, das das ursprüngliche Design ergänzt, zum Beispiel Kindersitze im Auto.
   - Diversität der Wahrnehmung: Warnehmungsprobleme anderer werden – abgesehen von Blindheit - von den meisten Menschen nicht bemerkt. Dies führt oft zu unabsichtlicher Diskriminierung der fraglichen Gruppe.

   Der Verlust oder Teilverlust von Sehen, Hören, Riechen, Schmecken oder Tasten führt zu täglichen Problemen in der Interaktion mit der Umgebung und kann bedeutende Gefahren verursachen:

   – Für Brillenträger sind Regentage problematisch, da durch die nassen Gläser nur eine reduzierte Sicht möglich ist.
     Für Menschen mit schlechtem Sehvermögen kann es eine große Anstrengung bedeuten, die Informationen über eine bestimmte Bus- oder U-Bahn Fahrstrecke zu lesen.

   – Wenn wir jemanden mit lautem Schreien vor einer Gefahr warnen wollen, denken wir nicht daran, dass dieser Mensch gehörlos sein könnte.

   – Menschen, die den Geruchssinn verloren haben (aufgrund hohen Alters, einer Erkältung oder Allergie) können das Auslaufen von Gas nicht bemerken, bis es zu spät ist.

   – Der Verlust des Geschmackssinns kann dazu führen, dass nicht zum Verzehr geeignete Nahrung gegessen wird.

Wenn sich unser Tastsinn verändert hat (aufgrund Krankheit, hohen Alters oder niedriger Temperatur), dann laufen wir Gefahr, uns ernste Verbrennungen der Haut oder des Mundes zuzuziehen.

Zusätzlich, dass man Wahrnehmungsvielfalt beachten muss, wenn man Umgebungen gestaltet, ist es wichtig, der Bevölkerung diese Probleme bewusst zu machen und sie zu Achtung der Menschen zu bestärken, die an einem oder mehreren von ihnen leiden.

Motorische Vielfalt: In Bezug auf Menschen mit Mobilitätsproblemen denken wir normalerweise an Rollstühle und Gehhilfen. Aber es gibt eine große Vielfalt von motorischen Problemen, die kaum beachtet werden:

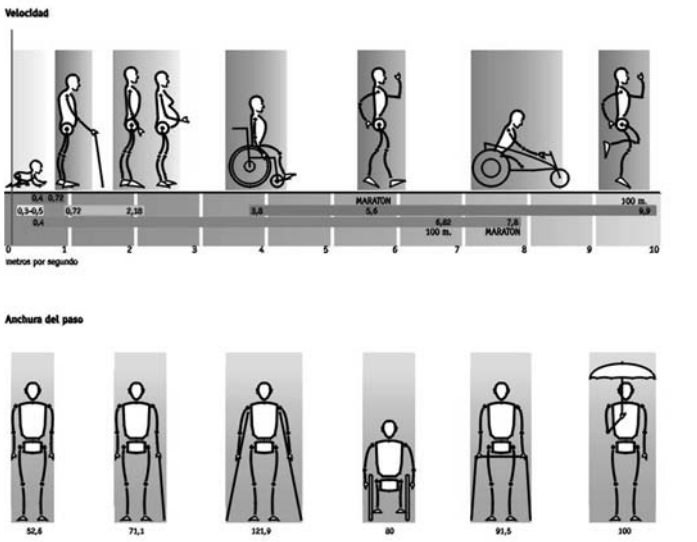


Bild 9: Anthropometrische Tabelle – Design for All Tookit von Francesc Aragall

- Menschen, die nur langsam gehen können, brauchen länger, um eine Straße an der Ampel zu überqueren.
- Für Menschen, die Probleme haben, ihre Beine zu heben, ist es sehr schwierig, Treppen zu steigen oder in einen Bus zu gelangen, der keinen niedrigen Einstieg hat (Niederflurbus).
- Bei Mobilitätseinschränkungen in den Armen können wir möglicherweise Schalter in einer bestimmten Höhe nicht betätigen.
- Menschen mit Schwierigkeiten, den Hals zu bewegen, können daran gehindert sein, nach oben oder unten zu blicken.
- Menschen, die sich nicht gut beugen können, können nicht in der Lage sein, die Schnürsenkel ihrer Schuhe zu binden.
- Eingeschränkte manuelle Fertigkeiten können den Umgang mit kleinen Objekten verhindern oder schwierig machen.
- Linkshänder können Schwierigkeiten mit der Nutzung von Geräten oder Werkzeugen haben, die für Rechtshänder entworfen wurden.

Obwohl „Umgebungen für alle" so gestaltet werden sollen, dass man Rollstuhlfahrer und Menschen mit Gehilfen berücksichtigt, soll auch daran erinnert werden, dass es andere weniger sichtbare Mobilitätsprobleme gibt, die im Hinblick auf Interaktion mit der Umgebung ebenso problematisch sind.

Ein Design, welches nicht gut genug durchdacht ist, kann eine Verbesserung für eine Gruppe, aber gleichzeitig einen Nachteil für eine andere bedeuten: zum Beispiel sind Rolltreppen gut für manche Menschen mit Mobilitätseinschränkungen der Beine, aber für Rollstuhlfahrer sind sie nicht zugänglich.

Kognitive Diversität: Kognitive Veränderungen können unsere Möglichkeit, Informationen zu erhalten und zu verarbeiten, unser Gedächtnis, unser räumliches und zeitliches Orientierungsvermögen und die Sprache beinträchtigen. Daher werden hier direkt das Verhalten sowie die Rezeption von Informationen aus unserer Umwelt beeinflusst. Kognitive Veränderungen resultieren nicht immer aus Lernbehinderungen oder Altersdemenz, sondern können auch eine zeitlich begrenzte Antwort auf Stress oder Depression sein.

Kognitive Veränderungen schließen folgendes ein:

- Gedächtnisstörungen
- Probleme räumlicher Orientierung
- Probleme zeitlicher Orientierung (wenn die innere Uhr versagt, die uns sagt, wann wir essen oder schlafen sollen oder die uns die Jahreszeit angibt)
- Schwierigkeiten, sich an die Lösungsschritte für ein Problem zu erinnern, Unfähigkeit oder Schwierigkeiten beim Sprechen, Lesen, Schreiben oder Verstehen von Wörtern (abhängig von Ort und Ausmaß einer Verletzung)

DESIGN FÜR MENTALE UND KOGNITIVE EINSCHRÄNKUNGEN

Bis jetzt richtete sich unsere Aufmerksamkeit in Europa auf ein Design für physische Einschränkungen. Der Fortschritt verlief langsam – zu langsam. Wenn wir bei einer technischen Harmonisierung in Europa Übereinstimmung ankommen können, dann sollte in den kommenden zwei bis drei Jahren eine deutliche Beschleunigung sichtbar werden. Gemeinsame Anstrengungen sollten nun jedoch unternommen werden im Hinblick auf Design für mentale oder kognitive Einschränkungen.

Diese beiden Einschränkungen müssen unterschieden werden.

Kognitive Einschränkung ist ein Mangel an neurophysiologischer Funktion, der mit Verletzungen oder Degeneration in bestimmten Teilen des Gehirns zusammenhängt.
Mentale Einschränkung ist ein allgemeiner Begriff für langsamere kognitive Entwicklung und Reife als die normale oder wenn kognitive Prozesse selbst langsamer als normal abzulaufen scheinen. Damit hängt eine reduzierte allgemeine geistige Fähigkeit zusammen.

Beim Entwerfen von Gebäuden und Details sollte weit reichend analysiert werden, ob und wie man von der „geraden Linie“ und vom „rechten Winkel“ abweichen kann. Die inneren Räume eines Gebäudes sollen nach menschlichen Maßen gestaltet oder umgestaltet werden. Die Lage, das Aussehen und die Einrichtungen sollen für die Nutzer des Gebäudes leicht zu verstehen sein; und eine unmittelbare Verbindung zum Äußeren sollte über seine gesamte Ausdehnung bestehen. Die Außenräume am Gebäude sollten so gestaltet sein, dass eine Person sich leicht orientieren kann. Die Gebäudegänge sollten hell sein. Das Gebäude sollte durch sein Design soziale Interaktion fördern. Gute architektonische Gestaltung und unmittelbar verständliche sensorische Hinweise sollen Präferenz vor Zeichen haben. Bildungs- Wohn- und Arbeitsräume sollen in adäquater Weise individuell gestaltet werden können. Ebenso sollte vorgesehen sein, dass die Umweltbedingungen innerhalb weiterer Räume beeinflusst werden können.

Die Forschung wird sich auf eine andere Ebene bewegen müssen: Die Verbindung zwischen Neurologie, menschlichem Verhalten und dem Design von „gebauten/virtuellen“ Umgebungen muss beobachtet, erforscht und getestet werden.

Ein weiter, stärker multidisziplinärer Ansatz von Zugänglichkeit wird also in der Zukunft erforderlich sein der auch Menschen der Disziplinen Neurologie, Psychologie und Soziologie einbindet.

C.J. Walsh (siehe www.eca.lu, um weiter zu lesen)

Demographische Diversität

Europas Bevölkerung tendiert zu kultureller und funktionaler Diversität: Das ist unter anderem der Fall wegen zunehmender Einwanderung, wegen des Alterns der Bevölkerung und des zunehmenden Anteils von Menschen mit Behinderung. Es ist daher notwendig, Umgebungen zu schaffen, die zugänglich für alle sind, unabhängig von Fähigkeiten oder kulturellem Hintergrund.

Wenn das nicht erreicht wird, dann besteht das Risiko eines Ungleichgewichts, wobei der aktive Teil der Bevölkerung abnimmt. Dieser Teil muss nicht nur das soziale Wohlergehen der ganzen Bevölkerung sichern, sondern muss auch den Mangel an Zugänglichkeit und Nutzbarkeit in unserer Umwelt ausgleichen. Beispiele dafür sind:

- Menschen mit reduzierter Mobilität, die ohne Begleitung nicht zurechtkommen;
- Erwachsene im Erwerbsalter, die nicht arbeiten können, da die Umgebung nicht an ihre Behinderung angepasst ist;
- Kinder ohne Schulbildung, weil sie die Gebäude nicht erreichen können oder weil das Unterrichtsmaterial nicht an ihre Bedürfnisse angepasst ist;
- Überbevölkerte städtische Zentren als Ergebnis schlechter Kommunikationsnetzwerke;
- Räume mit marginalisierten oder armen Bevölkerungsgruppen die ohne Zugang zu neuen Technologien sind;
- Familien, die aufgrund ihrer Kultur, Sprache oder ihres Glaubens nicht in das jeweilige System integriert sind.

Faktoren, die zu höherer Diversität in Europas Bevölkerung führen, sind Lebensqualität, Migration, Geburtenrate und Bürgerrechte

1. **Eine höhere Lebensqualität:** bedeutet ein längeres Leben. Berücksichtigt man ausschließlich diesen Faktor, dann kann das als Nachteil für die Zukunft ausgelegt werden, da eine alternde Bevölkerung eine zusätzliche Last sowohl für den Staat als auch für die Familien darstellt.

   Aber eine verbesserte Lebensqualität bedeutet auch, dass viele Menschen über 65 Jahren bei guter Gesundheit sind und weiterhin vital leben. Wenn daher die Umgebungen unter Beachtung von Diversität gestaltet werden, können diese Menschen weiterhin unabhängig sein und der Gesellschaft wichtige Dienste erweisen. (Sie verfügen häufig über Fachwissen und jahrelange Erfahrung, über Zeit und vor allem den Wunsch und das Bedürfnis, weiterhin nützlich und sie selbst zu sein).

2. **Migration:** Der Bedarf an Arbeitskräften und geographische Ungleichgewichte sorgen für eine rapide Zunahme der Einwanderung in allen Ländern.
   In einigen europäischen Ländern ist dies ein neues Phänomen; in anderen begann es schon vor einiger Zeit. In diesen Ländern sind bereits Menschen und Familien unterschiedlicher Kulturen, interaktiver Teil der Bevölkerung.

   Bei der Gestaltung der Umwelt soll man daran denken, dass die Bevölkerung in Europa sich hin zu kultureller Globalisierung bewegt und dass daher alle Städte und Kreise Mechanismen

etablieren müssen, um jeder Person, unabhängig von Kultur oder Hintergrund, die Integration sowie den Zugang zu denselben Chancen und Rechten zu ermöglichen.

3. Das individuelle Bedürfnis, alle unsere persönlichen Fähigkeiten zu entwickeln, und der Wunsch, unsere Kinder mit den notwendigen Elementen für eine erfolgreiche Entwicklung auszustatten (Schule, Aktivitäten außerhalb der Schule, Technologie hat einen direkten Einfluss auf die **Geburtenrate.**

ALTER UND EINSTELLUNGEN – DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE EINER EUROBAROMETER – STUDIE

(siehe http://europa.eu.int/comm/eurostat, um weiter zu lesen)

Die Wahl ist klar: Entweder schaffen wir Umwelten für alle, oder nur wenige Menschen können sie zukünftig nützen.

Reichhaltigkeit durch Diversität

Diversität innerhalb der Bevölkerung ist das Ergebnis von Menschen, die nebeneinander leben. Jeder hat das Recht auf würdevolles Leben. Dies vorausgesetzt ist das Mindeste was wir tun können, dass wir Umwelten einfordern, die die soziale Realität reflektieren, und auf deren Verwirklichung mit zuarbeiten. Menschliche Koexistenz basiert auf gegenseitigem Respekt und auf dem Wunsch, dass sich Menschen als autonome Individuen entwickeln. Ein Leben nebeneinander in diesem positiven Sinne befähigt uns, voneinander zu lernen und von den Lebenswelten anderer zu profitieren. Je mehr ein Individuum von Diversität umgeben ist, desto reicher wird sein Leben sein.

Bild 10: Ein Platz voller Menschen. Der Unterschied zwischen anderen und mir bereichert alle

Dimensionale, wahrnehmende, motorische und kognitive Diversität müssen berücksichtigt werden, wenn man Umwelten gestaltet, da jede Person den Wunsch und die Notwendigkeit und das Recht auf Unabhängigkeit hat und darauf, seine eigene Art zu Leben zu wählen und zu leben, ohne dass ihm umweltbedingte Barrieren im Weg stehen.

Für bestimmte Probleme müssen oft spezifische Hilfsmittel oder Geräte hergestellt werden (z. B. Brillen, Rollstühle, Gehilfen, Hörgeräte). Dennoch gilt, dass eine zugängliche Umgebung ein bestimmender Faktor in der persönlichen Autonomie ist (in der Menschen nicht die Hilfe von anderen benötigen, um ihr tägliches Leben zu leben): Je besser zugänglich die Umgebung ist, desto weniger technische Hilfen werden notwendig sein.

Autonomie oder Unabhängigkeit im Alltag bedeutet, dass die alltäglichen Lebenswege für alle Menschen zugänglich gemacht werden sollen. Der Ausdruck " Lebenswege" bezieht sich auf Wegstrecken, die Menschen jeden Tag bei der Durchführung ihrer Alltagsaktivitäten zurücklegen (zum Beispiel der Weg zum Arbeitsplatz oder zur Schule, Einkaufen, mit Kindern z.B. in den Park gehen, Treffen mit Freunden).

Zugängliche Umgebungen sollten einschließen:

- Ein öffentliches Verkehrsnetz, das die Bedürfnisse der gesamten Bevölkerung in Bezug auf Strecken, Fahrplan und Zugänglichkeit der Fahrzeuge erfüllt.
- Klare und für jeden Nutzer leicht verständliche Information, einschließlich Beschilderung und Leitsystemen.
- Wartezonen, damit die Menschen zwischen zu Fuß gehen und der Nutzung von öffentlichem Verkehr wählen können.
- Öffentliche Gebäude und Dienstleistungen, die für jeden zugänglich sind. Dies schließt freundlichen und kompetenten Service und Management ein.
- Ein freundschaftliches Verhältnis zwischen Autofahrern, Fahrradfahrern und Fußgängern, welches die Diversität unterschiedlicher Nutzer respektiert.

Eine zugängliche Umgebung zu schaffen bedeutet, dass in der Umwelt Respekt vor den Bedürfnissen der Menschen besteht und dass umgekehrt die Menschen darin bestärkt werden, ihre Umwelt zu respektieren.

Daher bedeutet die Gestaltung von Umgebungen unter Beachtung dimensionaler, wahrnehmender motorischer, kognitiver und kultureller Differenz, dass Solidarität gestärkt und Interaktion ermöglicht wird. Darüber hinaus wird damit ein definitiver Schritt hin zu Chancengleichheit getan. Das Recht auf ein Leben nach unseren Wünschen wird Wirklichkeit, und wir können unabhängig und autonom sein.

Zukünftige Trends und Lebensstile

Umwelten, die von Menschen für Menschen geschaffen wurden, sollen menschliche Diversität berücksichtigen und unsere Bedürfnisse unser ganzes Leben lang befriedigen.

Aber wir sollten nicht vergessen, dass die heutigen Kinder, deren Kinder und deren Kindeskinder in der Zukunft leben werden. Auch für sie muss gelten, dass die Umwelt ihre Lebensqualität fördert.

Das Konzept, Objekte nach ihrem Verfallsdatum zu entsorgen, muss ersetzt werden durch ein Konzept der Kontinuität. Die Idee von einer lokalen Kultur muss von kultureller Diversität abgelöst werden. Leidenschaftliche Konsumorientierung muss sich ihren Weg zu intelligentem Konsum bahnen. Gestaltung für die Gegenwart muss zu Gestaltung auf der Basis von Nachhaltigkeit werden. Individualismus muss ersetzt werden durch Kooperation und Solidarität. Neue Technologie muss Technologie für die Menschen sein. Und schließlich muss die Vorstellung dass es einen begrenzten produktiven Lebensabschnitt gibt, fallen gelassen werden zugunsten dessen, dass unser Leben während seiner gesamten Dauer von Bedeutung ist.

Soziale Veränderungen ergeben sich jedoch nicht ohne Unterstützung. Individuelles Bewusstsein muss gefördert werden, und Menschen kann man so erziehen und motivieren, dass sie das Beste von sich selbst geben.

Die Schaffung von barrierefreien Umwelt fördert unser Miteinanderleben und den gegenseitigen Respekt auf der Straße, bei der Arbeit, in der Schule, in Geschäften, Wohnungen und Parks.

Eine zugängliche Umwelt muss unter Beachtung der allgemeinen Prinzipien der Nachhaltigkeit geschaffen werden. Wenn wir das nicht tun, welchen Planeten, welche Lebensqualität werden dann unsere Kinder oder Enkel - die zukünftigen Generationen - erben?

NACHHALTIGES DESIGN – EINE WEISE POLITIK

Nachhaltige Entwicklung handelt nicht nur von sauberem Wasser und erneuerbarer Energie: Nachhaltigkeit ist eine ganzheitliche Art des Denken – eine langfristig angelegte Strategie, die den ganzen menschlichen Lebenszyklus umfassen muss... Sie ist zu einem Kerngedanken in allen vorausschauenden politischen Strategien geworden.

Karin Bendixen in „Form & Funktion – Nordic Design for All Magazine", Nr. 2, Volume 1 Dezember 2002 (siehe dazu http://www.dcft.dk/index.asp?pid=1930, um weiter zu lesen) (siehe dazu auch www.eca.lu, um weiter zu lesen)

CHANCEN

Wenn man von Zugänglichkeit und Nutzbarkeit als der Herstellung einer Umwelt ausgeht, die jeder genießen kann, ist die unmittelbarste Auswirkung, dass weit mehr Menschen an den sozialen und ökonomischen Aktivitäten teilhaben können.

Zugänglichkeit zu und Nutzbarkeit von Gebäuden Produkten und Dienstleistungen zu verbessern schafft eine Win-Win-Situation. In dieser neigen Freunde und Verwandte von Menschen, die Schwierigkeiten mit nichtzugänglichen Umwelten begegnet sind, dazu, Nutzer und Kunden von Angeboten mit einem Zugang zu werden, der diese Menschen willkommen heißt. Bedeutet das nicht, dass diese Konzeption eine Investition statt einer Ausgabe für die Gesellschaft darstellt?

Chancen für Nutzer

Jedes Design, das für jemanden mit einer Behinderung gestaltet wurde, wird für den Rest der Bevölkerung leichter zu handhaben oder zu gebrauchen zu sein.

Eine zugängliche Umwelt ist zweifellos für uns alle von Vorteile:

- Wir können unsere Müllbeutel problemlos in die Tonnen werfen
- Der Bus zu unserem Arbeitsplatz ist ein Niederflurbus.
- Wir stolpern beim Spazierengehen nicht über Hindernisse auf dem Boden.
- Wir erhalten sowohl visuelle als auch auditive Informationen.
- Die Gebrauchsanweisungen für ein Haushaltsgerät sind klar verständlich.
- Wir können die verschiedenen Angebote in unserer Umgebung problemlos nutzen.
- Kinder können in Parks spielen ohne Gefahren ausgesetzt zu sein.

Darüber hinaus neigen wir als Nutzer eher dazu, unsere Umwelt zu respektieren und für sie zu sorgen, wenn diese unsere Lebensqualität verbessert.

Chancen für Designer und Entwickler

Mängel im Design entstehen oft, wenn Designer sich selbst oder die Menschen, mit denen sie normalerweise in Kontakt stehen, als Modell nehmen.. So vergessen sie die reale Diversität der Bevölkerung.
Diejenigen jedoch, die von der Perspektive „Zugänglichkeit" ausgehend gestalten und entwerfen, werden die Erfahrung machen, dass ihre Projekte erfolgreicher sind. Das Endergebnis wird ein für die Mehrheit der Menschen gültiges Design sein.

Barrierefreiheit, Zugänglichkeit oder Design für Alle sollte von jedem als Philosophie angenommen werden, der in die Gestaltung von Umgebungen oder in die Entwicklung von Produkten für die allgemeine Öffentlichkeit eingebunden ist.

Es ist daher äußerst wichtig, dass sowohl die Berufsverbände als auch die Hochschulen dieses Konzept fördern und dass sie die Experten mit der Information versorgen, die diese für die Umsetzung in die Praxis benötigen:

1. **Hochschulen,** als die Zentren, wo die nächste Generation von Experten ausgebildet und angeleitet wird, müssen sicherstellen, dass das vermittelte Wissen auf dieser Philosophie basiert. Damit Studenten motiviert sind, das Wissen aufzunehmen und in diesem Sinn mit der Arbeit fortzufahren, muss die ganze universitäre Umgebung ein Beispiel dieser Philosophie sein. Das heißt, jeder, sollte die unterschiedlichen Angebote nutzen können (Hörsäle, Toiletten, Cafeteria, Bibliotheken).

2. **Berufsverbände** sollten bei ihren Mitgliedern Bewusstsein für die neuen Trends schaffen, ebenso wie für die Materialien, die angewandt werden, sowie für die daraus resultierenden sozialen Verbesserungen und für den beruflichen Erfolg, den ein Design für Alle mit sich bringt.

Zusammenfassend sollten Universitäten und Berufsverbände das soziale Engagement unterstützen, das Design für die gesamte Bevölkerung ausmacht. Darüber hinaus sollen sie sich selbst im Rahmen ihrer Profession dafür engagieren, ihre Studenten oder Mitglieder zu motivieren und auszubilden.

UNIVERSELLES DESIGN IN LEHRPLÄNEN

Architektonische Hindernisse und Barrieren in der gebauten Umwelt schließen immer noch viele Menschen mit Behinderungen aus einer vollen und aktiven Teilhabe an dem Leben der Gemeinschaft aus – eine Form der sozialen Ausgrenzung, die inakzeptabel ist.

Schlüsselfiguren im Kampf für eine zugängliche Umwelt sind selbstverständlich alle, die als Teil ihrer täglichen beruflichen Tätigkeit die Umgebung gestalten. Aus- und Fortbildung sind anerkannte treibende Kräfte für Veränderungen. Daher sind Aus- und Fortbildung äußerst wichtig, wenn man das Ziel einer zugänglichen Umwelt verwirklichen möchte – entweder indem bestehende Hindernisse beseitigt werden oder dadurch, dass man keine neuen schafft.

Schon 1977 nahm der Europarat in Straßburg den Beschluss AP (77) 8 über die „Anpassung von Wohnraum und Wohnumgebungen an die Bedürfnisse behinderter Menschen" an, welche empfiehlt, „den Rahmen der Bildung und Information auszuweiten und diejenigen, die im Wohnungsbauprozess involviert sind, zu den ausgeführten Problemen und möglichen Lösungen zu schulen."

Der dazugehörige Bericht, der 1979 überarbeitet wurde, enthält etwa 30 Seiten mit wichtigen technischen Anmerkungen, die eher als Arbeitsbeispiele denn als obligatorische Standards gedacht sind, da unter den Mitgliedsstaaten noch kein vollständiger Konsens über einen möglichen europäischen Standard erzielt werden konnte. Während der 80er Jahre scheiterten wiederholte Versuche, das Thema voranzutreiben. Ein Ergebnis war jedoch die Publikation des Berichts Zugänglichkeit – Grundlagen und Richtlinien von 1993. Der Bericht wirbt für das Konzept einer „integrierten Zugänglichkeit" und stellt fest: „Es ist wichtig, dass die Konzepte der integrierten Zugänglichkeit und Interaktivität Inhalt unserer Architekturausbildung werden".

Während dieser Zeit führte das Komitee für Rehabilitation und Integration von Menschen mit Behinderungen des Europarats (CD-P-RR) als einen seiner Schwerpunkte Aus- und Fortbildungen für Menschen durch, die beruflich mit der Rehabilitation und Integration von Menschen mit Behinderungen zu tun haben.

Die Empfehlung Nr. R (92) 6 über eine kohärente Politik für Menschen mit Behinderungen stellt fest: „Mit dem Ziel der schnellen Umsetzung einer radikalen und kohärenten Politik für Zugänglichkeit soll das Konzept der integrierten Zugänglichkeit an der Basis des Grundausbildungsplans für Architekten, Stadtplaner und Ingenieuren stehen.“

In den späten 90er Jahren wurde eine Initiative zur Ausbildung von Architekten, Ingenieuren und Stadtplanern gestartet. Diese führte möglicherweise zu der Annahme der Resolution ResAP (2001) 1 über Universelles Design.

Diese Resolution empfiehlt, die Grundsätze des Universellen Designs in die Lehrpläne und die Ausbildung von allen Berufen, die mit der gebauten Umwelt arbeiten, einzubinden, insbesondere von Architekten, Ingenieuren und Stadtplanern. Ziel ist, die Zugänglichkeit zur gebauten Umwelt zu verbessern.

Um das Problem der Unzugänglichkeit anzugehen, ist ein proaktiver Ansatz notwendig. Er zielt darauf, die Aus- und Fortbildung für alle Berufe zu verbessern, die an der gebauten Umgebung mitarbeiten. Dies geschieht, indem die Regierungen direkt angesprochen werden, und indirekt die Hochschulen sowie die Einrichtungen für Fortbildung und Fachausbildung.

Was ist neu am Ansatz des Universellen Designs?

Die von Menschen geschaffene Umwelt ist gebaut unter der Annahme, dass es eine „Durchschnittsperson“ gibt. In der Vergangenheit wurde das Problem der Zugänglichkeit als direktes Resultat der individuellen Abweichung von der „Norm“ gesehen. Die Person war „die Ausnahme“ und somit „das Problem“. Diesem Ansatz der Einzelbetrachtung folgend war die Antwort auf Zugänglichkeitsprobleme sehr oft, dass Spezialvorrichtungen an ein existierendes Gebäude angebaut wurden, wie Rampen oder breitere Türen. Diese Vorgehensweise stärkt jedoch die Idee, dass bestimmte Individuen „Ausnahmen von der Regel“ sind, und stigmatisiert sie, indem sie diese Spezialvorrichtungen benützen müssen. Zum Beispiel befinden sich separate Eingänge oft an der Rückseite des Gebäudes. Die meisten dieser Veränderungen sind Anbauten, die aus nachträglich angestellten Überlegungen hervorgehen, statt Ergebnisse eines geplanten Gestaltungsprozesses zu sein.

Der neue integrierte Ansatz zielt mit der Einbindung von Universellem Design darauf, den Bedürfnissen eines jeden gleichermaßen zu entsprechen. Jedem soll es möglich sein, in die gebaute Umwelt einzutreten und jeden Teil von ihr zu nutzen - so unabhängig und natürlich wie möglich. Die Definitionskriterien für „Normalität“ müssen erweitert werden, um sicherzustellen, dass die gebaute Umgebung auf der Grundlage der Prinzipien des universellen Designs gestaltet wird. Ein neues Bewusstsein von Gestaltung und Bauen ist notwendig.

Die Resolution ResAP (2001) 1 des Europarats über Universelles Design geht von dem Recht aller Menschen auf Zugang, Nutzung und Verständnis der gebauten Umgebung aus und von der Verantwortlichkeit und Pflicht der Gesellschaft, insbesondere Architekten, Ingenieuren und Stadtplanern, dieses möglich zu machen.

Obwohl man sich dessen bewusst war, dass die Diskussion darüber in Expertenkreisen noch nicht abgeschlossen ist, wurde entschieden, für den Zweck der Resolution die Bezeichnungen „Universelles Design" und „Design für Alle" als Synonyme zu verwenden.

Es wird empfohlen, dass das Konzept des Universellen Designs ein integraler und obligatorischer Bestandteil der Grundausbildung aller Berufe wird, die mit der gebauten Umwelt arbeiten – auf allen Ebenen und in allen Sektoren.

Die empfohlenen Maßnahmen sind in 10 Kapiteln beschrieben: Allgemeine Prinzipien; Definitionen; Ziele und Strategien; Höhere Bildung: Fortbildung und Fachausbildung; Lehrmethoden und –materialen; Training der Trainer; Partizipation von Nutzern; Evaluierung der Effektivität der Lehre und internationaler Austausch zu Information und Good Practices.

Mr. Thorsten AFFLERBACH, Verwaltung, Integration von Menschen mit Behinderungen, DG III – Sozialer Zusammenhalt, Europarat Straßburg, Frankreich
(siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

Chancen für Anbieter von Immobilien

Privatleute oder Institutionen, die zugängliche bzw. barrierefreie Projekte fördern, werden bemerken, dass sie einen besseren Stand bei deren Verkauf haben und dass darüber hinaus humane Qualität in das Vorhaben einfließt.

Zum Beispiel werden sie sich beim Verkauf eines Grundbesitzes nicht auf die Aufzählung ästhetischer Aspekte, die Anzahl der Räume oder die gute Lage (nahe eines Strandes oder Parks usw.) beschränken müssen, sondern sie können die folgenden Argumente aufzeigen:

- Zugänglichkeit des Angebotes selbst: Es eignet sich für jeden.
- Zugänglichkeit der Umgebung (Dienstleistungen, Grünflächen, Verkehr).
- Flexible Lebensräume, die an die unterschiedlichen Bedürfnisse der in ihnen lebenden Menschen angepasst werden können.
- Nutzen von nachhaltigen und unter umweltfreundlichen Bedingungen hergestellten Materialien.
- Ästhetische Wirkung und guter Geschmack kombiniert mit Funktionalität.

Für die Anbieter ergibt sich in der Regel ein Gefühl persönlicher Befriedigung, wenn sie ein langlebiges Produkt von hoher Qualität anbieten können, das für die Mehrheit der Menschen geeignet ist.

Seit 1973 hat die Europäische Kommission die öffentliche Meinung in den Mitgliedsländern beobachtet und trägt so zur Vorbereitung von Texten, zur Entscheidungsfindung und zur Evaluierung der eigenen Arbeit bei.

Unsere Umfragen und Untersuchungen richten sich auf die wichtigsten Themen der europäischen Bürgerschaft: Erweiterung, soziale Situation, Gesundheit, Kultur, Informationstechnologie, Umwelt, der Euro, Verteidigung, usw.

(siehe dazu http://europa.eu.int/comm/public_opinion/, um weiter zu lesen)

Chancen für das Geschäftsleben

Firmen, die Produkte entwickeln, sind selbst geplante Einheiten. Wenn ihre Produkte zugänglich sein sollen, dann ist es unabdingbar, dass sie es auch als Firma sind.

Eine barrierefrei zugängliche Firma berücksichtigt die Diversität und die Lebensqualität ihrer Mitarbeiter. In diesem Fall fühlen sich die Mitarbeiter als Menschen behandelt, sie sind motiviert und sorgen sich um das reibungslose Funktionieren der Firma.

Barrierefrei zugängliche Produkte werden unter Beachtung der gesamten Bevölkerung gestaltet. Sie führen zu einem Anstieg der Konsumentenzahl und somit zu größeren kommerziellen Chancen.

Sehr wahrscheinlich werden barrierefrei zugängliche Produkte auch neue Geschäftsfelder generieren, da ein Grundsatz des Designs für Alle die Schaffung von Umgebungen ist, die an unterschiedliche Anforderungen angepasst werden können.

Zum Beispiel muss ein Hotel in Toplage über dem Meer nicht seine Öffnungssaison auf Juli und August beschränken, wenn die Räume an unterschiedliche Geschäftsoptionen während des ganzen Jahres angepasst werden können:

- Das Hotelmanagement könnte mit der Gemeinde oder Stadt verhandeln um Sportaktivitäten am Strand zu organisieren, die auch außerhalb der Wassersportsaison möglich sind.
- Hotelräume könnten für außerschulische Aktivitäten von Kindern und Jugendlichen genützt werden.
- Das Hotel könnte lokale Events mitorganisieren und einen angenehmen Raum für kulturelle Anlässe und Veranstaltungen der Gemeinde bieten.
- Ein geheiztes Schwimmbad könnte für Schwimmübungsstunden verwendet werden.

Nicht zugängliche Hotels verpassen möglicherweise die Chance zur Beherbergung einer großen Gruppe von Gästen, unter denen Menschen mit der einen oder anderen Behinderungsform sind.

Barrierefrei zugängliche und nutzbare Einrichtungen eines Hotels sind manchmal ausschlaggebend dafür, dass das ganze Jahr hindurch ältere Gäste mit flexibleren Ferienzeiten beherbergt werden.

Durch diese Art von Aktivitäten kann ein großer Teil der Mitarbeiter ständig beschäftigt werden. So muss man nicht in jeder Saison nach neuen Mitarbeitern suchen. Die Einrichtungen werden besser genutzt, und das Hotel bleibt das ganze Jahr hindurch sowohl für Kunden aus der näheren Umgebung als auch für Touristen attraktiv.

TOURISMUS FÜR ALLE – ANFORDERUNGEN UND CHANCEN FÜR TOURISTISCHE ZIELE IN EUROPA

Die demographische Entwicklung der Gesellschaft wird große Auswirkungen auf die Tourismuswirtschaft in Europa haben. Da die Anzahl älterer und ebenso die Anzahl behinderter Menschen ansteigt, ist es notwendig, touristische Ziele und deren Angebote entsprechend der Bedürfnisse auch dieser Kundengruppen zu gestalten.

Ein zugängliches, großräumiges und komfortables Umfeld sollte als Qualitätsmerkmal angesehen werden, welches Reisen und Urlaub nicht nur für ältere oder behinderte Menschen bequemer und angenehmer macht. Ein zugängliches Ziel wird Wünsche des Touristen wie Komfort, ökonomischen Umgang mit seiner Zeit und Stressreduzierung erfüllen. Mit einem Konzept des „Tourismus für Alle" als Qualitäts- und Komfortmerkmal wird die Erholung zunehmen. Jeder Gast und jeder Tourist wird schließlich davon profitieren.

Peter Neumann (siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

Ein anderes Beispiel sind die neueren großen Einkaufszentren. Sie wurden von Anfang an so geplant, dass genug Platz zwischen den Parkflächen oder öffentlichen Verkehrsmitteln und den Gebäuden besteht. Stufen zu den Läden oder Dienstleistungsbetrieben wurden vermieden.

Möglicherweise war es diese Konzeption der Zugänglichkeit, die zum großen Teil zum Erfolg der Einkaufs- und Freizeitzentren beigetragen hat.

Auch Firmen, die diese Philosophie in ihre Produkte und Leistungen integriert haben, erzielten eine Zunahme ihres Gewinns. (Einige Beispiele finden sich dazu auf der ECA- Website.)

Viele weitere Beispiele sind in den Bereichen Tourismus, Wohnungswesen, Hygieneprodukte usw. zu finden.

Arbeitgeber, die sich für ein Design für Alle engagieren, werden persönliche Zufriedenheit erfahren und feststellen, dass sich die Lebensqualität ihrer Mitarbeiter und Konsumenten verbessert.

ENGAGEMENT FÜR EIN DESIGN FÜR ALLE

Die spanische Stiftung Design für Alle hat ein Konzept dafür entwickelt, wie Design für Alle mit Gewinnorientierung vereinbar ist. Durch ihr Engagement für ein Design für Alle verbessern die Firmen die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ihrer Produkte und Dienstleistungen und damit auch ihr soziales Image. Somit wächst die Anzahl ihrer Kunden und deren Zufriedenheit.

Imma Bonet, Verantwortliche Leiterin der Stiftung Design für Alle (siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

Chancen für Politiker

Politiker, die sich dafür einsetzen, die Umwelt für alle zugänglich zu machen, zeigen ihren Wunsch, der Bevölkerung eine gute Lebensqualität anzubieten, und den Menschen bessere Möglichkeiten für sowohl soziale als auch persönliche Entwicklung zu offerieren.

Es darf nicht vergessen werden, dass Politiker verantwortlich für die öffentlichen Ausgaben sind. Eine zugängliche Gestaltung der Umwelt hat einen direkten Einfluß auf die öffentlichen Ausgaben:

- Gefährliche Situationen und damit die Anzahl an Unfällen werden in zugänglichen Umgebungen reduziert.
- Wenn eine Interaktion innerhalb der Umgebung einfach ist, dann besteht weniger Bedarf für individuelle Assistenz (ob durch andere Menschen oder durch Gestaltungen, die die Defizite der Umwelt ausgleichen).

Zugänglichkeit macht Städte attraktiver für die Menschen die in ihnen leben, und für mögliche Besucher (Touristen) – sowie für die Firmen oder Geschäftsleute, die nach einer geeigneten Umgebung für die Ansiedlung ihres Unternehmens suchen.

Je zugänglicher das Umfeld wird, desto besser können die dadurch eingesparten Ressourcen genutzt werden.

Einsparmöglichkeiten sind im von-Haus-zu-Haus-Verkehr gegeben, wenn öffentliche Verkehrsmittel zugänglich sind.

Ein anderes Beispiel: Die Kosten für einen Aufzug in einem drei Stockwerke hohen Haus sind genauso hoch wie die Kosten, wenn eine Person zwei Jahre lang in einer Institution lebt (z.B. Pflegeeinrichtung).

BESTEHT GESETZGEBUNGSBEDARF, UM FÜR JEDEN EINE ZUGÄNGLICHE UMWELT ZU SCHAFFEN!?

Eines der am deutlichsten sichtbaren und schwierigsten Probleme für viele Menschen mit Behinderung ist die physische Nicht-Zugänglichkeit und Nicht-Nutzbarkeit der gebauten Umwelt. Zugänglichkeit ist ein entscheidendes Kriterium für das Maß an Teilhabe und Integration von behinderten Menschen (und oft auch von ihren Familien und Freunden!) unserer Gesellschaft. Der Kampf für gleiche Chancen und das wachsende politische Bewusstsein, dass die Zugänglichkeit von öffentlichen Gebäuden, Häusern, Verkehrsmitteln usw. ein Grundrecht ist, wird mehr und mehr zu einem Allgemeingut. Dies ist insbesondere seit der Publikation der UNO-Standard Rules der Fall, der Rahmenbestimmungen für die Herstellung der Chancengleichheit von behinderten Menschen (Bestimmung 5 zu Zugänglichkeit der Umwelt). Auf internationaler Ebene kann diese Entwicklung als eine der wichtigsten Errungenschaften zu Themen gelten, die behinderte Menschen betreffen. Die Rahmenbestimmungen spielen noch immer eine wichtige Rolle in der Förderung sowie in der Formulierung und Evaluierung von Politik, Planung, Programmen und Aktionen auf nationaler, regionaler und internationaler Ebene. Sie sind jedoch nicht gesetzlich bindend.

In vielen Ländern der Welt und auch in Europa ist die nationale Gesetzgebung eines der wichtigsten Mittel, um eine für alle zugängliche Gesellschaft zu erreichen. In vielen europäischen Ländern wird dieser Weg bereits viele Jahre lang beschritten. Auch die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und selbstverständlich das European Behinderten Forum entdecken in letzter Zeit, dass eine Europäische Gesetzgebung zu Zugänglichkeit Möglichkeiten für effektiven politischen Druck bietet. Eine Europäische Gesetzgebung für Zugänglichkeit befindet sich auf der politischen Agenda. Für viele „Eurokraten“ – Befürworter eines föderalen Europa – darf das Thema nicht allein den Mitgliedsstaaten der EU überlassen werden. Es scheint, dass das Subsidiaritätsprinzip out ist!

Maarten van Ditmarsch (siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

KAPITEL 3:

EMPFEHLUNGEN FÜR EINE ZUGÄNGLICHE UMWELT

EINLEITUNG

Dieses Kapitel analysiert die verschiedenen Elemente der gebauten Umgebung. Dadurch sollen einige Beispiele als Richtlinien vermittelt werden, um die Gestaltung von Räumen und Dienstleistungen an die Bedürfnisse der menschlichen Diversität anzupassen.

Die Detailplanung und das Konzept müssen aber auch die spezifische örtliche Situation und die Ressourcen berücksichtigen.

Die Beispiele, die hier aufgezeigt werden, beziehen sich auf:

- Der öffentliche Räume
- Verkehr
- Öffentliche Gebäude
- Wohnungsbau
- Öffentliche Informationsdienste

Sie sollen als Inspirationsquelle genutzt werden und durch auf den kommenden Seiten

ÖFFENTLICHE RÄUME

Straßen

Damit eine Straße zugänglich ist, muss ein funktionales Verhältnis zwischen allen Elementen herrschen, aus denen sie besteht, wie z.B. Ampeln, Beleuchtung oder anderen Geräten, Fahrzeuge und Caféterrassen. Jedes schlecht platzierte Element (zum Beispiel ein auf dem Bürgersteig geparktes Auto) kann ein unüberwindliches Hindernis für einige Menschen sein. Zusätzlich dazu, dass man öffentliches Bewusstsein dafür schafft, dass unterschiedliche Zonen (zum Beispiel für Fußgänger, Freizeit oder Parken) in ihrer Funktionalität respektiert werden müssen, sollte die Gestaltung öffentlicher Straßen und Gehsteige Elemente einschließen, die einen unkorrekten Gebrauch dieser Räume verhindern. Dabei muss immer sichergestellt werden, dass diese Elemente nicht selbst zu Hindernissen werden.

Die Entwicklung der Gesellschaft hat sich manchmal gegen die Lebensqualität gerichtet. Beispielsweise nimmt heute eine wachsende Zahl von Fahrzeugen in den Städten den Raum ein, der ursprünglich für Menschen bestimmt war. Die Entwicklung der Umwelt sollte unbedingt so geplant werden, dass Fortschritt zugelassen wird ohne Lebensqualität aufzugeben. Fahrzeugführer und Fußgänger müssen in korrekter und freundschaftlicher Weise koexistieren können. Abhängig von der Situation kann das erreicht werden durch:

- Entfernen des Verkehrs aus bestimmten Straßen oder Stadtgebieten.
- Beschränken des Verkehrs in Wohngebieten, die ungünstig für Durchgangsverkehr sind (wie Altstadtteile): Hier dürfen nur noch Anwohnerfahrzeuge fahren.
- Entfernen von Gehsteigen aus schmalen Straßen, die oft von Fußgängern genutzt werden.

Bild 11: Schmale Straße mit Gehsteigen

- Klares Abgrenzen von Fußgängerzonen oder –wegen von der Straße. Dabei muss auch untersucht werden, welches Verhältnis jeder Bereich haben soll.
- Einrichtung von Parkplätzen oder Park- und Ladezonen, damit parkende Fahrzeuge keinen Fußgängerraum beanspruchen.

Bild 12: Die Beseitigung der schmalen Gehsteige nützt jedem

Die Elemente der Durchgangsstraße selbst kann man in zwei Gruppen einteilen: Allgemeine städtische Elemente und die Straßenausstattung.

1. Allgemeine städtische Elemente

Allgemeine städtische Elemente sind solche, die nicht in den Straßenraum ragen bzw. ragen sollten (zum Beispiel Garageneinfahrten, Gullideckel, Gas- oder Wasserleitungen und Zählerdeckel).
Wenn allgemeine städtische Elemente gestaltet und platziert werden, ist die Beachtung der folgenden Maßnahmen ratsam:

- Abgesehen von Garageneinfahrten sollten sie ebenerdig mit der Oberfläche sein, um zu verhindern, dass Menschen darüber stolpern oder fallen.
- Allgemeine städtische Elemente sollen so gestaltet sein, dass sie ihre Aufgabe erfüllen, ohne ein Hindernis oder Risiko darzustellen.
- Gullideckel sollten so bemessen sein, dass große Wassermengen schnell abfließen können. Sie sollten aber auch so bemessen und gestaltet sein, dass weder ein Kinderfuß noch Schuhabsätze oder Krücken durch sie hindurch passen, noch dass kleine Räder (von Kinderwagen oder die Vorderräder von Rollstühlen) in ihnen stecken bleiben.
- Unter der Straßenoberfläche vorhandene Elemente (Rohre, elektrische Leitungen oder Telefoninstallationen) müssen ggf. repariert oder ausgewechselt werden. Diese Arbeiten sollen möglichst wenige Unannehmlichkeiten für die Öffentlichkeit verursachen.

Diese Aspekte sollen gleich zu Anfang berücksichtigt werden, da es zu hohen Ausgaben führen kann, sie erst später zu korrigieren.

2. Elemente der Straßenausstattung

Elemente der Straßenausstattung sind solche, die sich auf öffentlichen Straßen und Bürgersteigen befinden und einen Service für die Menschen darstellen: Bänke, Straßenlampen, Abfallbehälter, Ampeln, Unterstände an Bushaltestellen, Informationstafeln usw. Als Regel sollen diese Elemente in einer Linie mit der Bordsteinkante stehen und an ihrem Rand platziert sein. Damit sehbehinderte Menschen sie mit ihren Stöcken ertasten können, müssen sie bis zum Boden reichen.

Bild 13: Elemente, die nicht in einer Linie auf dem Bordstein platziert sind, können Unfälle und Desorientierung für sehbehinderte Menschen verursachen

Diese Aspekte müssen je nach Element berücksichtigt werden:

- Bänke: Menschen sollen auf ihnen bequem sitzen und von ihnen ohne Schwierigkeiten aufstehen können. Daher sollten sie angemessen hoch sein und Armlehnen besitzen.
- Parkuhren: sollten einfach zu bedienen sein. Nutzer haben nicht immer Kleingeld dabei; dieser Fall muss auch vorgesehen sein.
- Mülleimer: sollen vollständig barrierefrei zugänglich und nutzbar sein, damit Menschen mit Mobilitätsproblemen nicht ihren Abfall außerhalb des Mülleimers lassen müssen.
- Bäume: sollten nicht in schmalen Straßen gepflanzt werden. Ihre unteren Äste dürfen kein Risiko für größere Menschen oder hohe Fahrzeuge darstellen.
- Informationstafeln: sollten in einer Höhe platziert werden, die es erlaubt, gelesen zu werden, ohne vorbeigehenden Personen den Weg zu versperren.
- Schutzelemente auf Plätzen und in Fußgängerzonen: Diese Elemente dürfen nicht zu niedrig sein – wie Betonbälle auf dem Boden – damit sie kein Risiko darstellen, insbesondere in Gegenden, wo sie ganz vom Schnee bedeckt sein könnten.
- Informationen: Wenn sie auf zeitweilige Risiken aufmerksam machen (z.B. rutschiger Boden, Gefahr durch herunterfallendes Material oder nasse Farbe) sollten sie für jeden verständlich sein.
- Schlechte Sicht: sollte ausgeglichen werden. Zum Beispiel muss die Straßenmöblierung in Städten mit häufig auftretendem Nebel reflektierende Markierungen haben.

Zusätzlich sollte man daran denken, dass sich in den Straßen und auf Gehsteigen Elemente befinden, die Privateigentum sind – wie Caféterrassen, Markisen vor Läden und Türen zu Gebäuden. Hierfür sind klare Regeln notwendig, die immer befolgt werden sollen.

DIE BEDEUTUNG VON GPS (GLOBAL POSITIONING SYSTEM) FÜR DIE MINDERUNG VON MOBILITÄTSBARRIEREN FÜR BLINDE UND STARK SEHBEHINDERTE PERSONEN

„Barrieren", die die Mobilität von blinden und sehbehinderten Menschen einschränken, entstehen hauptsächlich durch Orientierungsprobleme und Informationsmangel. Zum Beispiel gibt es kaum eine Stadt, die einen geeigneten Stadtplan hat (die Reliefkarten, die für eine kleine Anzahl Städte erhältlich sind, sind tatsächlich von den meisten betroffenen Personen kaum nutzbar). Da Straßenschilder für blinde und stark sehbehinderte Personen nicht zugänglich sind, wird Orientierung auf dem Weg schwierig. Die bestehenden Lösungsansätze beschränken sich auf einzelne Leitstreifen/Leitlinien für Blinde entlang der Kanten von einzelnen Bahnsteigen und auf akustische Ampelzusatzgeräte. an Ampeln. Sie dienen dazu, Gefahr zu vermeiden.

Ein satellitengesteuertes Navigationssystem (GPS), das mit einem Sprachsynthesizer (Synthesizer) ausgerüstet ist, würde eine Identifizierung und Ansage der aktuellen Position in einer Stadt ermöglichen. Der Nutzer würde jedoch immer noch keine Information über den Weg bekommen, den er nehmen muss. Zur Verbesserung der Mobilität von blinden und sehbehinderten Menschen ist zusätzlich ein „Routenplaner" notwendig.

Weiterhin würde GPS, das die Mobilitätsbarrieren für blinde und sehbehinderte Personen reduzieren soll, ein eingebautes Interface benötigen, das es möglich macht, zusätzliche für die Orientierung und Mobilität wichtige Informationen zu empfangen. Dies sind zum Beispiel die Lage und Art der Straßenkreuzung (Zebrastreifen, Ampeln – mit oder ohne Audioleitsystem – und Unterführungen), die Position von Bushaltestellen und die Abfahrtszeiten von allen in Frage kommenden öffentlichen Verkehrsmitteln.

Zusätzlich könnte dieses Interface für jeden Anwender persönlich die Lage von bestimmten Läden, Ärzten oder anderen für ihn wichtigen Zielen speichern.

Solche Navigationssysteme mit Routenplaner und der notwendigen Zusatzinformation würden einen wertvollen Beitrag zu einfacherer Mobilität für blinde und sehbehinderte Menschen leisten. Sie könnten die bestehenden Hilfsmittel wie Langstöcke und Führhunde ergänzen, würden sie aber nicht überflüssig machen. Ein Blindenstock und ein Führhund haben zusätzlich dazu, dass sie im Straßenverkehr Kennzeichen sind, hauptsächlich die Funktion, Hindernisse zu umgehen und Gefahren zu vermeiden. Ergänzt durch die Orientierungsmöglichkeiten, die das GPS bietet, könnten diese Hilfsmittel viel besser genützt werden.

Weltweit arbeiten zurzeit viele Organisationen daran, GPS durch Sprachausgabe nutzbar zu machen. Es besteht Grund zu hoffen, dass die Firma Papenmeier Rehatechnik in Deutschland ein durch Visuaide in Kanada entwickeltes System entwickeln wird, selbst wenn dieses noch keinen Routenplaner enthält.

Dr. Rüdiger Leidner (siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

Instandhaltung von Straßen

Die Gestaltung von Straßen und von den Elementen auf ihnen definiert den Grad ihrer Zugänglichkeit. Aber trotz guter Gestaltung können in bestimmten Zeiten Straßenbauarbeiten oder auch das Fehlen von Instandhaltungsarbeiten die Zugänglichkeit stark in Mitleidenschaft ziehen. Dies sind Beispiele hierfür:

Bild 14: Schlecht abgesicherte Straßenarbeiten. In solchen Situationen besteht hohes Unfallrisiko

- Instandhaltungsarbeiten auf Bürgersteigen müssen geeignete Beschilderung, Schutz mit Zäunen und zugängliche provisorische Wege vorsehen.
- Zerstörte Straßenausstattung kann Unfälle verursachen, wenn gefährliche Teile herausragen.
- Abfall kann zu einem Hindernis und einer Gefahr werden, wenn die Straße zu selten gereinigt wird oder die Abfallbehälter zu klein sind.

Bild 15: Im Boden befestigter Abfallcontainer mit zugänglicher Klappe. Mit solchen Lösungen kann sich jeder am Recyclingverfahren beteiligen

Damit jeder darin bestärkt wird, am Recycling von Materialien mitzuwirken, müssen die Müllcontainer für alle Einwohner zugänglich sein, d.h. auch für Kinder und ältere Menschen.

Kurz, gute Koordination und reibungsloser Ablauf von Reinigung und Instandhaltung sind der Schlüssel zu einer sicheren Umgebung, in der Menschen eine hohe Lebensqualität genießen können.

Erholungsgebiete

Parke und Gärten sind Räume, die den Freizeitaktivitäten und Treffen mit anderen Menschen gewidmet sind. Sie sind die Lungen dicht bebauter Gebieten. Die Aspekte, die bei ihrer Planung bedacht werden müssen, hängen von ihre Größe, ihrem Ort und den Angeboten, ab.

Bild 16: Die „Lungen" von dichtbebauten Gebieten

Die Maßnahmen für die Planung eines kleinen Parks oder Platzes innerhalb eines Viertels sind die folgenden:

- Parks oder Plätze müssen mit Sicherheitszäunen ausgestattet werden, falls die angrenzenden Straßen vom Verkehr befahren werden, damit Kinder nicht auf die Straßen rennen können.
- Für sehr kleine Kinder soll ein separater Bereich eingerichtet werden, in dem sie sicher spielen können.
- Für Erwachsene, die ihre Kinder beaufsichtigen, sollen Bänke am Rand der Spielbereiche stehen.

Bei größeren Räumen mit verschiedenen Aktivitätsbereichen müssen Sicherheit, Zugänglichkeit und Beschilderung beachtet werden:

- Ein Plan an den Eingängen des Parks soll aufzeigen, wo sich die verschiedenen Angebote, Aktivitäten oder Einrichtungen befinden, und soll über Öffnungszeiten und unterschiedlich angeleitete Aktivitäten informieren.
- Pfade und Wege sollen sich kreuzen und dem Nutzer ermöglichen, leicht und ohne Stufen von einem Bereich zum anderen zu gelangen.
- Spielplätze sollen die Diversität von Kindern respektieren (Alter und Mobilität).
- Das Design von Spielbereichen muss die Sicherheit der Kinder gewährleisten, ohne zu vergessen, dass Kinder neue Erfahrungen brauchen und wollen.
- Die Materialien dieser Bereiche dürfen keine Gefahr darstellen, auch dann nicht, wenn sie kaputt gehen.

Bild 17: Jedes Kind sollte die Möglichkeit haben, mit seinen Grenzen zu experimentieren

- Die Einrichtungselemente (Bänke, Brunnen, Abfalleimer u.s.w.) sollen an gut zugänglichen Orten platziert werden und dürfen kein Hindernis für Spaziergänger darstellen.
- Die Materialien für diese Elemente sollen dauerhafte Nutzung ermöglichen, ohne dass ständige Wartungsarbeiten notwendig sind.
- Die Vegetation der Erholungs- und Spielbereiche soll im Sommer Schatten spenden und im Winter die Sonne durchlassen.
- Durch Haustiere (z.B. Hunde) verursachte Sanitär- und Hygieneaspekte müssen bedacht werden.
- Innenbereiche (wie Toiletten, Theater und Theken) müssen vollständig zugänglich sein.
- Für Parke, die sich nicht in einer geschlossenen Anlage befinden und nachts offen sind, ist es wichtig, dass die Reinigungsmaßnahmen intensiviert werden, damit Kinder nicht mit herumliegenden Spritzen oder Glasscherben spielen.

Bei der Gestaltung eines Parks muss beachtet werden, dass er als Raum für Freizeitaktivitäten mehr Reinigung und Instandhaltung erfordert als andere städtische Räume, die weniger intensiv genutzt werden.

Die Nutzung von Stränden entlang der Meeresküsten, Flüsse oder Seen hat sich über die Jahre verändert – von einem rein kommerziellen Verhältnis (Fischfang und Handel) hin zu einer Nutzung rund um die Freizeit. Strände sind keine natürlichen Räume mehr, sondern wurden urbanisiert. Dies gilt insbesondere, wenn sie Teil eines Ortszentrums sind und Ankleidekabinen, Bars, Rettungsstationen und andere Dienstleistungen zur Sicherheit und für den Komfort von Badenden installiert wurden.

Heutzutage werden Strände von der allgemeinen Öffentlichkeit genutzt. Daher ist es notwendig, dass jeder Zugang zu ihnen hat, an ihnen baden und die verschiedenen Angebote nutzen kann. Wie bei jeder gebauten Umgebung werden die notwendigen Maßnahmen vom Einzelfall abhängen. Bei der Gestaltung von Stränden für Alle muss man jedoch eine Reihe von Überlegungen berücksichtigen:

- Natürliche Faktoren: Die Auswirkungen von Wind und Regen müssen beachtet werden. Wenn feste Elemente platziert oder Wege zum Wasser eingerichtet werden, muss man in bestimmten Gegenden an die möglicherweise sehr starken Gezeiten, die Wechsel zwischen Ebbe und Flut, denken.

- Boden: Struktur und Farbe – heller oder dunkler – verändern sich von einem Strand zum nächsten. Es handelt sich jedoch immer um ein nicht festes und unregelmäßiges Material, auf dem das Gehen schwierig ist, und das einen Zugang für Rollstuhlfahrer ohne Begleitung verhindern kann. Daher sollen Wege eingerichtet werden, die vom Rand des Strands zu den unterschiedlichen Angeboten (Toiletten, Bars, Ankleidekabinen, u.s.w.) führen und am Wasser enden.

- Wege (Holzstege oder mit Holzrosten befestigte Wege):
  - Menschen tragen oft viele Dinge (Taschen, Sonnenschirme etc.) Möglicherweise müssen auch zwei Rollstühle aneinander vorbei fahren. Diese Tatsachen müssen beachtet werden.
  - Die Wege sollten sich an die unregelmäßige Oberfläche anpassen können und nicht starr sein. Außerdem muss man sie an jedem Punkt verlassen können.
  - Es darf nicht vergessen werden, dass man auf ihnen barfuss geht. Daher dürfen Verbindungselemente keine Gefahr darstellen.

Bild 16: Alle Angebote des Strands sollen von jedem genutzt werden können

- Das Design muss sorgfältig geprüft werden, da bewegliche Elemente zur Herstellung von Zugänglichkeit auch Risiken bergen können (zum Beispiel, dass krabbelnde Kinder sich die Finger einklemmen oder dass ungeeigneter Gebrauch übermäßige Unregelmäßigkeiten im Weg hinterlässt).
- Der Weg soll dort beginnen, wo der Sandstrand anfängt, und möglichst am Wasser enden.

• Baumaterialien: Wie bei der Einrichtung öffentlicher Räume sollen sie wasserabweisend sein. Man muss auch beachten, dass sie direkten Kontakt zum Salzwasser haben und dass die Menschen, die die verschiedenen Elemente nutzen, sehr wenig Kleidung tragen werden. Daher sind mit Hautkontakt einhergehende Risikofaktoren erhöht.

• Information: Da die Struktur eines Strands sehr verschieden von einem anderen sein kann, ist es nicht möglich, dass alle denselben Grad an Zugänglichkeit aufweisen werden. Daher sollen klare Informationen über den Zustand jedes Strands und seine Angebote vorliegen. Diese sollen sich an den Zugangspunkten zum Strand sowie an anderen Informationsquellen (Touristenbüros, Internet, lokale Publikationen) befinden. So können die Menschen vorab auswählen, welchen Strand sie besuchen möchten und können.

Erholungsgebiete, die Orte für jeden sein sollen, sollen auch von jedem Punkt der Stadt aus erreichbar sein. Daher soll bei der Gestaltung geprüft werden, ob man sie zu Fuß oder mit öffentlichen oder privaten Verkehrsmitteln erreichen kann, und ob Parkplätze bereitstehen. Ein gutes Design für eine zugängliche Umwelt berücksichtigt die verschiedenen städtischen Projekte, die sich in der Entwicklung befinden (Verkehr, Freizeit, Kultur, Wohnung), und kombiniert sie mit einer Gesamtvision zur Gewährleistung von Sicherheit und Integration für alle.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Unterwegs sein und von einem Ort zum anderen zu gelangen – ob aus Notwendigkeit oder innerhalb der Freizeit - ist ein Charakteristikum menschlicher Existenz. Hinzu kommt, dass in unserer aktuellen Gesellschaft die persönliche Autonomie zunehmend wichtiger wird.. Hierbei ist klar, dass jeder Lebensweg barrierefrei zugänglich gemacht werden sollte.

Öffentlicher Verkehr spielt eine große Rolle bei der Umsetzung dieses Prinzips in die Realität. Die Diversität der Bevölkerung muss berücksichtigt werden (Zugänglichkeit), die Mobilitätsbedürfnisse von jedem müssen erfüllt werden (Effektivität), und der öffentliche Verkehr muss mit der Umwelt vereinbar (umweltfreundlich) und nachhaltig sein.

1. Zugänglich

Bei der Planung von öffentlichem Verkehr werden die zu treffenden Maßnahmen von der Umgebung und dem Verkehrsmittel (Bus, Zug, U-Bahn, u.s.w.) abhängen.

Daher muss jedes Verkehrsmittel separat analysiert werden.

Busse

- Sie sollen einen niedrigen Einstieg (Niederflurbus) und eine Rampe haben, die jedem, unabhängig von den physischen Fähigkeiten, das Ein- und Aussteigen ermöglicht.
- Im Inneren sollen sich die Fahrgäste bewegen können. Für bestimmte Bedürfnisse muss Platz reserviert werden (Rollstühle, Kinderwägen, Fahrräder)
- Sie sollen mit einem integrierten audiovisuellen System zur automatischen Information der Fahrgäste ausgestattet sein.
- Nicht nur die Busse müssen zugänglich sein, sondern auch die Bushaltestellen.

Bild 19: Jeder sollte mit dem öffentlichen Nahverkehr fahren können

Untergrund- und Schnellbahnen, Straßenbahnen und Fernzüge

- Die Fahrzeuge sollen so gestaltet sein, dass jedem der Zugang möglich ist.
- Für die speziellen Bedürfnisse bestimmter Fahrgäste muss Platz reserviert sein.
- An den Stationen soll die Höhe des Bahnsteigs auf einer Ebene mit dem Fahrzeugboden sein.

Bild 20: Ebenerdiger Zugang

- Der Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug sollte so klein sein, dass er kein Risiko für die Fahrgäste darstellt.
- Falls die Fahrzeuge mit einer Toilette ausgestattet sind, muss die Einrichtung auf notwendige Elemente beschränkt sein. Die Inneneinrichtung muss so geplant werden, dass im Inneren eine größtmögliche Freifläche entsteht. Schiebetüren sind sinnvoll, da sie keinen Innen- oder Außenraum benötigen.
- Die Informationen innerhalb der Fahrzeuge sollten so beschaffen sein wie im Abschnitt „Busse" beschrieben.
- An den Stationen sollen klare Informationen über das Gebäude selbst (Gebäudeplan), die unterschiedlichen Angebote und die Züge (Fahrpläne, Ziele, Bahnsteignummern) vorliegen.
- Die für öffentliche Gebäude beschriebenen Maßnahmen sollen auch im Hinblick auf die Zugänglichkeit des Bahnhofs oder der Station zur Anwendung kommen. Zusätzlich muss beachtet werden, dass besonders in Hauptbahnhöfen oder die Menschen unterschiedlich viel Gepäck mit sich tragen (Nutzung von Gepäcktrolleys).
- In den Waggons sollte persönliche Assistenz angefragt werden können (z. B. über Kommunikationssysteme mit dem Fahrer oder Notrufsysteme).

Taxen

Das Taxi ist ein privates Verkehrsmittel, das eine öffentliche Dienstleistung anbietet. Anders als andere Verkehrsarten stellt es einen von Fahrplänen oder der Suche nach einem Parkplatz unabhängigen Tür-zu-Tür-Service bereit. Die Bedeutung dieses Angebots sollte nicht übersehen werden, da viele Menschen nicht in der Lage sind, den Haltepunkt eines öffentlichen Verkehrsmittels zu erreichen, ob aus Gründen der Mobilität oder wegen anderer Probleme, zum Beispiel weil sie den Weg nicht kennen oder unter Agoraphobie (Angst vor offenen Räumen) leiden.

Wenn öffentliche Verkehrsmöglichkeiten für ein gegebenes Umfeld geplant werden, dann soll die Rolle des Taxis berücksichtigt werden. Die zu beachtenden Maßnahmen teilen sich in notwendige und empfehlenswerte Maßnahmen auf:

Notwendige Richtlinien

- Die Tür (Höhe und Breite) sollte jedem den Zugang ermöglichen, unabhängig von Fähigkeiten oder Körpergröße.
- Menschen in Rollstühlen sollen in Großraumtaxen hinein- und hinausfahren können, ohne sich aus ihren Rollstühlen herausbewegen zu müssen. Im Inneren sollen sie nicht den Sitz wechseln müssen.
- Die Sicherheit der Fahrgäste muss gewährleistet werden: Sicherheitsgurte hinten, Kindersitze und ein System, um Kinderwägen und Rollstühle zu befestigen.

Empfehlenswerte Richtlinien

- Taxen sollten mit einer Sprechanlage ausgestattet sein, so dass die Fahrgäste sich nicht nach vorne lehnen müssen, um mit dem Fahrer zu sprechen, und so dass der Fahrer nicht den Kopf drehen muss, um die Fahrgäste zu hören.
- Der Platz zwischen den Vorder- und Rücksitzen soll den Personen erlauben, ihre Beine zu strecken.
- Der Fahrer soll über Funk Kontakt mit jemandem aufnehmen können, der die Sprache von fremdsprachigen Fahrgästen spricht.
- Es wäre ratsam, einen Informations- und Notruf für Taxifahrer zu schalten. Dieser könnte helfen, sie vor antisozialem Verhalten von einigen Fahrgästen zu schützen und würde sie informieren, was in Notfällen zu tun ist (schwangere Frauen in den Wehen, Bewusstlosigkeit von Fahrgästen).

Bild 21: Ebenerdiger Zugang

Die unterschiedlichen Bedürfnisse von Fahrgästen sollen berücksichtigt werden im Design von

- **Information und Buchung**
- **Infrastruktur**
- **den Verkehrsmitteln selbst**
- **Betrieb und Services**

Alle Elemente sollen zugänglich sein und unabhängiges Reisen möglich machen. Wo gemeinsame europäische Standards bestehen sollen diese angewandt werden (Busdirektive, COST 335 für Züge)

Alle allgemeinen Informationen (Broschüren, Internet) sollen zugänglich sein. Informationen über Zugänglichkeit und die Buchungsmodalitäten sollen die besonderen Bedürfnisse von behinderten Fahrgästen erkennen und berücksichtigen können.

Infrastruktur wie Bahnsteige oder Terminals sollen für alle zugänglich sein und einen ebenerdigen Zugang mit einem Zwischenraum von weniger als 5 cm zu den Waggons bieten. Die Waggons sollen ausreichend Platz, Informationen und Sicherheit für alle Fahrgäste gewährleisten.

Bewusstsein für behinderte Menschen ist im laufenden Betrieb und im Service wichtig und kann durch Training und durch Demonstration praktischer Beispiele der Beratung und Kommunikation mit den Fahrgästen erreicht werden.

Finn Aslaksen (siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

See- und Flughäfen

Die Kriterien für den Schiffs- und den Flugverkehr sind dieselben wie für Busse und Bahnen. Die Anpassung von Terminals ist ähnlich wie die von Bahnstationen was Information und Zugänglichkeit betrifft. Nicht zu vergessen sind die Abläufe, die die Passagiere vor dem Boarding ausführen müssen (Check-in des Gepäcks, sich über Gate und Abfahrts- bzw. Abflugszeit informieren).

Die größten Unterschiede zwischen diesen Verkehrsarten und dem landgebundenen Verkehr betreffen das Boarding beziehungsweise den Einstieg ins Transportmittel:

- Bei Flugzeugen ist immer der Gebrauch des „Fingers“ ratsam, da durch ihn ebenerdiger Zugang zu Fuß möglich ist und man sich nicht um Wetterbedingungen (Regen, Wind, Temperaturdifferenzen zwischen innen und außen) kümmern muss.

- Bei Schiffen sollten Menschen mit Mobilitätsproblemen die Möglichkeit haben, von der Ladezone aus an Bord zu gelangen. Von hier aus sollte ein zugänglicher Weg zu der Passagierzone des Schiffs führen.

Allgemeines

- Das Fahrkarten- oder Zahlungssystem soll bei jeder Verkehrsart von jedem genutzt werden können.

- Ticketautomaten sollen barrierefrei zugänglich und nutzbar gestaltet sein. Dies bedeutet unter anderem, dass sich Schalter und Druckknöpfe in geeigneter Höhe befinden, dass die Sprache verändert werden kann, dass Informationen über die zu befolgenden Schritte gesprochen, geschrieben sowie möglichst in Brailleschrift zur Verfügung stehen und dass es möglich ist, Fehler zu korrigieren.

- Ein einfacher Weg zu Beratung und allgemeiner Hilfestellung sollte bereitstehen.

2. Effektiv

Wenn öffentlicher Verkehr nicht effektiv ist, in anderen Worten wenn er nicht an die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer angepasst ist (Kapazität, Fahrplan und Streckennetz), dann werden die Menschen ihn schließlich nicht nutzen.

- Das öffentliche Verkehrsnetz sollte ein gegebenes Gebiet komplett umfassen.
- Die Anzahl von Haltestellen muss zu der Größe des Gebiets proportional sein. (Alle Nutzer müssen eine Haltestelle in der Nähe finden können, egal wo sie sich befinden)
- Die Anzahl von Fahrzeugen soll während der Stoßzeiten vergrößert werden, damit Menschenmassen das Angebot nicht unzugänglich machen.

Ein öffentliches Verkehrsnetz, das in der Zugänglichkeit der Verkehrsmittel und des Angebots den realen Bedürfnissen der Nutzer entspricht, wird eine umweltfreundlichere Umgebung schaffen, da es die tägliche Anzahl von Privatfahrzeugen auf den Straßen vermindert.

PRIVATVERKEHR

Auch wenn die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln gefördert werden sollte, müssen wir bedenken, dass manche Menschen Mobilitätsprobleme haben, die sie zwingen, ein Privatfahrzeug zu gebrauchen. Daher ist es notwendig, dass:

- Fußgängerzonen so beschaffen sind dass Fahrzeuge wie Krankenwagen, Lieferwagen und Fahrzeugen von Anwohnern mit Mobilitätsproblemen hineinfahren können. Schutzelemente sollten daher leicht entfernbar sein.
- Ebenerdige Parkplätze für Menschen mit eingeschränkter Mobilität sollen, über die ganze Stadt verteilt, vorgesehen sein.
- Nutzer mit Mobilitätsproblemen, die eine spezielle Parkerlaubnis haben, sollen gut über ihre Rechte, aber auch über ihre Pflichten (so zu parken, dass sie kein Risiko für andere darstellen) informiert sein.
- Autovermietungen sollten für Fahrer mit Behinderungen angepasste Autos anbieten.
- Damit die Autonomie von Fahrern mit Behinderungen gewährleistet werden kann, sollte in Tankstellen Personal vorhanden sein, und nicht nur reine Selbstbedienungstankstellen anbieten
- Notrufanlagen auf den Straßen und Gehsteigen sollen auch von gehörlosen Fahrern benutzt werden können.

Bild 22: Parkplatz auf der Straße

ÖFFENTLICHE GEBÄUDE

Für „öffentliche Gebäude" gibt es viele verschiedene Definitionen. In dieser Broschüre wollen wir in unsere Definition alle Gebäude einschließen, die nicht nur als Wohngebäude benutzt werden.

Diese Einrichtungen beherbergen normalerweise Dienstleistungen für die Öffentlichkeit und werden irgendwann von der gesamten Bevölkerung genutzt. Daher sollten sie vollständig zugänglich sein. Ebenso sollte jede qualifizierte Person sich um eine Stelle in solchen Einrichtungen bewerben können, unabhängig von ihren physischen Fähigkeiten. Es ist daher notwendig, dass das gesamte Gebäude barrierefrei zugänglich ist und nicht nur die Bereiche für Publikumsverkehr (d. h. auch Gänge, Toiletten, Büros).

Bild 23: Eingang zu einem zugänglichen öffentlichen Gebäude

Aspekte, die unabhängig von den jeweils gültigen Landesverordnungen berücksichtigt werden sollten:

- Eingang: Der Eingang sollte ebenerdig mit der Straße sein. Wo das nicht möglich ist, sollte eine Rampe mit einer geringen Steigung installiert werden. Alternative Eingänge sollen soweit wie möglich vermieden werden. Ausnahmen bilden nur spezielle Umstände (zum Beispiel während Bauarbeiten am Gebäude, oder wenn das Erscheinungsbild eines Gebäudes von historischem oder künstlerischem Wert zerstört würde).

- Information über den Grundriss und die Ausführung des Gebäudes: In der Eingangshalle sollte ein Plan des Gebäudes sein, mit der Anzahl von Stockwerken, dem Stockwerk in dem wir uns gerade befinden, der Lage der Aufzüge, Treppen, Rampen, Notausgänge etc.

- Informationen über die Angebote und ihre Lage: Zusätzlich zu der oben genannten Information sollte ein weiterer Plan die verschiedenen Angebote aufzeigen: in welchem Stockwerk sie sind, die Nummer des Büros oder Schalters, eine allgemeine Informationstafel u.s.w.

- Leitsysteme oder persönliche Assistenz

- Zugang zu den unterschiedlichen Bereichen:
  - Barrierefreie zugängliche und nutzbare Aufzüge (mit ausreichend Platz sowie mit visueller, akustischer und taktiler Information), sowohl für den normalen Gebrauch als auch für Notfälle. Aspekte wie der Spalt zwischen Boden und Liftkabine oder Menschen die unter Agoraphobie oder Klaustrophobie leiden, sollten im Design des Aufzugs berücksichtigt werden.

- Rampen mit geringer Steigung.
- Gänge die breit genug sind, so dass die verschiedenen Passanten aneinander vorbeikommen.
- Bürotüren sollen so breit sein, dass jeder durch sie durchkommt. Sie sollen so positioniert sein, dass Rollstühle manövriert werden können.

Bild 24: Einkaufszentren wurden wegen der Einkaufswagen zugänglich gebaut

- Toiletten: Auf jedem Stockwerk sollen ausreichend Toiletten mit Platz für Rollstuhlfahrer, mit Notrufsystemen und mit den erhältlichen Zusatzgeräten für Menschen mit unterschiedlicher Größe und Bewegungsfähigkeit zur Verfügung stehen. Auch Babywickeltische sollten vorhanden sein. Diese Toiletten sollten regelmäßig gereinigt werden oder mit Selbstreinigungssystemen versehen werden.

- Evakuierung im Notfall: In diesen Fällen können Aufzüge nicht genutzt werden, entweder weil es nicht empfehlenswert ist (Feuer) oder weil sie nicht funktionieren (Stromausfall). Für diesen Fall sollten alternative Notausgänge vorgesehen und Feuerschutzmaßnahmen getroffen sein. Es darf nicht vergessen werden, dass jeder, der sich dann im Gebäude befindet, realisieren muss, dass ein Notfall besteht, unabhängig von seinen Fähigkeiten (visuelles und akustisches Alarmsignal) und davon, wo er sich gerade befindet (z.B. in den Toiletten, Büroräumen, Fluren, Cafeteria, Aufzügen u.s.w.).

BRANDSCHUTZ IN GEBÄUDEN

Schutz vor Brand und Feuer für Menschen mit Aktivitätseinschränkungen (2001 WHO ICF) muss auf jeder Ebene des Designs von Zugänglichkeit und seiner Ausführung in den Gebäuden beachtet werden. Wenn möglich, müssen direkte und sinnvolle Beratungsgespräche mit jeder beteiligten Person geführt werden.

Allgemein gesehen ist ein eigentliches Brandschutzdesign-Ziel unabhängig und erfolgt mittels der Evakuierung in mehreren Phasen hin zu einem „sicheren Ort" abseits vom Gebäude. Andernfalls müssen die Menschen im Gebäude selbst gut geschützt sein.

Die folgende Kategorisierung der Nutzer ist hilfreich wenn man eine Brandschutzstrategie plant.

- alle Nutzer mit einer Einschränkung oder schlechten gesundheitlichen Verfassung
- visuelle Einschränkung
- Einschränkung der Funktionen des Hörens
- Einschränkung der physischen Funktionen
- mentale / kognitive Einschränkung

Es ist höchstwahrscheinlich nicht möglich, jede Person mit einer Einschränkung der Aktivität zu identifizieren. Wegen des mit Behinderung verbundenen sozialen Stigmas wollen sich manche Menschen nicht als Betroffene zu erkennen geben. Andere Menschen realisieren möglicherweise nicht, dass die Personen über eine schlechte gesundheitliche Verfassung verfügen oder eine Einschränkung haben.

Einige wichtige Punkte für das Design eines Brandschutzplans:

1. die „Verständlichkeit" des Gebäudes
2. Orientierung der Nutzer und Verbindung nach Außen
3. Einfache, nicht gegensätzliche Beschilderung. Grafik hat Vorzug vor Text
4. Alternative Evakuierungsmittel
5. Schnelle und zuverlässige Brandmelder mit Warnhinweisen, die für alle Nutzer des Gebäudes leicht verständlich sind
6. Evakuierung in mehreren Schritten
7. Bereiche mit Rettungsassistenz
8. Aufzüge, Rolltreppen und horizontale Laufbänder, die während eines Brandfall benutzt werden können
9. Zugänglichkeit aller Evakuierungswege einschließlich der Treppenhäuser
10. Eingeplant wird entgegen der Evakuierungswege laufendes Feuerwehrpersonal, auch in den Treppenhäusern

Gesundheit kann nicht länger als die Abwesenheit von Krankheit oder Gebrechen beschrieben werden, sondern ist ein Zustand physischen, mentalen und psychologischen Wohlbefindens. Das Wort „sicher" bedeutet „nicht verletzt" oder „außer Gefahr". Dies ist im Zusammenhang mit dem Schutz von Menschen vor Feuer in Gebäuden nicht wirklich geeignet, um das korrekte Brandschutzdesign –Ziel zu beschreiben. Während und nach einer unabhängigen Evakuierung zu einem sicheren Ort oder einer teilweise unabhängigen Evakuierung zu einem Ort relativer Sicherheit,

oder bei einem Schutz vor Ort muss die Gesundheit der beteiligten Menschen einschließlich der Feuerwehr sichergestellt werden.

Vereinfacht gesprochen gibt es drei Komponenten des Feuers: Hitze, Rauch und Flammen.

Da wir möglicherweise Menschen bitten werden, während eines Brandes in einem Gebäude zu bleiben, ist weit größere Zuverlässigkeit der Funktionen des Gebäudes bei Feuer im Hinblick auf alle Aspekte gefordert.

- **Schutz der strukturellen Elementen während eines Brandes und danach**
- **Feuerresistente (und rauchresistente) Konstruktionselemente, zum Beispiel Mauern (einschließlich geeigneter Brandschutztüren und Rauchdichtungen)**
- **Oberflächenmaterialien, die auf Feuer dämpfend reagieren**
- **Gebäudewiderstand gegen Einsturz bei Feuer**
- **Gebäudewiderstand gegen unangemessen hohe Beschädigung bei Feuer**

Mehr Beachtung des Themas (vorbeugender) Brandschutz für Menschen mit Aktivitätseinschränkung wird vom Gebäudemanagement und den lokalen Feuerwehren gefordert. Zwischen beiden ist ein Kommunikationsprozess erforderlich.

C. J. Walsh (siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

- Beschilderung: Informationszeichen (Logos, Richtungspfeile, u.s.w.) sollen klar sein und das Angebot beschreiben, das sie repräsentieren. (Neue, möglicherweise verwirrende Zeichen und der Gebrauch von Buchstaben oder Initialen sollen vermieden werden.)
  Auch für sehbehinderte Menschen bestimmte Beschilderung soll angebracht werden.

- Die Beleuchtung soll ausreichend sein und so angebracht werden, dass sie als Wegweiser dient.

- Filter in gut gewarteten Belüftungssystemen sollen helfen, Allergien zu vermeiden.

- Wände sollen frei von Hindernissen sein, so dass blinde Menschen sie zur Orientierung nutzen können.

- Unnötige gefährliche Elemente: Bestimmte dekorative Elemente können gefährlich sein, wenn sie nicht gut gestaltet oder installiert sind oder nicht auf sie hingewiesen wird:
  - Große Spiegel oder Glasfenster, die dem Raum einen Anschein von Kontinuität geben
  - Gewachste Flure, auf denen man leicht ausrutscht
  - Infrarot-gesteuerte Türöffner, die nicht funktionieren, wenn die Person nicht eine bestimmte Größe hat
  - Kleine Teppiche oder Matten, die nicht am Boden befestigt sind
  - Schalter für Publikumsverkehr mit herausragenden Kanten
  - Reflektierende Oberflächen oder Böden aus hoch stehenden Bodenfliesen oder Steinen, die Höhenunterschiede bewirken

Bei der Gestaltung von Räumen sollen weitere Aspekte berücksichtigt werden, zum Beispiel Menschen mit Allergien, für die die Gebäude mit pollen- und bakterienfreien Luftfiltersystemen ausgestattet sein müssen, sowie separate Raucherzonen.

Freizeitaktivitäten, wie ins Kino gehen, ein Museum oder Restaurant besuchen, Läden, Supermärkte oder Einkaufszentren aufsuchen sind ein Teil des Alltagslebens. Daher müssen die Anforderungen an ihre Zugänglichkeit dieselben sein wie die für die öffentlichen Straßen oder Gebäude.

- Kino, Theater und Konzerthallen
  - Der Ticketschalter soll in einer für jede nutzbare Höhe sein.
  - Kinosäle sollen Platz für Rollstühle haben, ein Induktionsschleifensystem für die Tonübertragung und ein Dialogsystem für sehgeschädigte Menschen.
  - Alle öffentlichen Ereignisse sollen simultan in die lokale und in andere erforderliche Sprachen sowie in Zeichensprache übersetzt werden.
- Museen: Jeder soll denselben Weg nehmen können, alle Ausstellungsstücke sollen sich an zugänglichen Orten befinden und die relevante Information soll in visueller, akustischer und taktiler Weise vorliegen, abhängig auch vom Inhalt der Ausstellung.
- Läden: Jeder soll die ausgestellten Waren sehen und die Preisschilder ohne Schwierigkeiten lesen können. In Bekleidungsgeschäften sollen die Anprobekabinen vollständig zugänglich sein.
- Restaurants, Bars und Cafés: Angebotene Speisen und Getränke sollen ebenso wie die Ausstattung und der Service die Diversität der Kunden respektieren (Kinderstühle, Speisekarten in verschiedenen Sprachen einschließlich Braille, Optionen für Vegetarier, Menschen mit Zöliakie, mit unterschiedlichen religiösen Gebräuchen oder mit besonderen Bedürfnissen, zum Beispiel, dass die Speisen klein geschnitten werden).
- Sportzentren, Vergnügungsparks, Stadien, Zoos u.s.w.: Hier – in diesen öffentlichen Räumen sind dieselben Aspekte zu berücksichtigen wie auf öffentlichen Straßen und Gehsteigen, und wenn Innenräume dazugehören, dieselben wie für öffentliche Gebäude.
- Hotels: In den Bereichen für das allgemeine Publikum sollen zugängliche Toiletten sein. Das Hotel soll Gästezimmer haben mit zugänglichen Türen, variabler Betthöhe und Duschen und Waschbecken für alle Menschen, die Hilfestellung bei ihren täglichen Aktivitäten benötigen.

Historische Gebäude

Einige Verwaltungen weigern sich, historische Gebäude anzupassen und argumentieren, dass Verbesserungen der Zugänglichkeit das historische Erbe in Mitleidenschaft ziehen könnte.

Nur wenn eine Burg oder ein Schloss genauso bestehen bliebe, wie es gebaut wurde, ohne Toiletten oder Elektrizität, und nur für archäologische Zwecke genützt würde, nur dann wäre dieses Argument akzeptabel.

Aber wenn das Gebäude allgemein genutzt wird und wenn daher die oben genannten Einrichtungen bereits installiert wurden, dann gibt es keinen Grund dafür, eine Verbesserung der Zugänglichkeit zu verhindern. Die ursprüngliche Gestaltung soll jedoch bei allen Umbaumaßnahmen respektiert werden. An ihr sollen sich die Veränderungen orientieren. Dann könnte jeder das historische Erbe genießen

HISTORISCHE GEBÄUDE IN DIE GEBAUTE UMWELT INTEGRIEREN

Viele alte Gebäude und gebaute Umgebungen müssen erhalten und geschützt werden. Sie stellen ein wertvolles Kulturgut dar und sind ein unentbehrlicher Teil unserer gemeinsamen Geschichte. Diese Gebäude sind oft besonders unzugänglich. Während Anforderungen an ihre Erhaltung gestellt werden, werden sie zu Hindernissen für eine im Hinblick auf Zugänglichkeit positive Umgestaltung. Ältere Gebäude beinhalten oft zentrale öffentliche Funktionen.

Die heutige Gesellschaft stellt viele praktische Anforderungen an alte Gebäude. Eine davon ist, dass die Gebäude zugänglich und nutzbar für Menschen mit Einschränkungen der Aktivität sind. Ausgehend von den allgemeinen Zielen für Inklusion und Normalisierung gibt es Beispiele dafür, wie man alte kulturelle Gebäude zugänglich macht. So kann gezeigt werden, dass eine rücksichtsvolle Behandlung des historischen Werts des Gebäudes mit Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für Menschen mit Aktivitätseinschränkungen kombiniert werden kann.

Elena Siré, Architektin am Königlichen Institut für Technologie – Infrastruktur und Analyse der gebauten Umwelt – Stockholm, Schweden
(siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

WOHNUNGSBAU

Die eigene Wohnung ist ein persönlicher Raum, den wir ggf. mit Verwandten und Freunden teilen. Hier führen wir Aktivitäten aus, die mit unserer sozialen und individuellen Entwicklung zusammenhängen. Daher muss sie an unseren Lebensstil angepasst sein und auch zukünftige Veränderungen erlauben.

Zwei Arten von Wohngebäuden können unterschieden werden:

1. **Einzelhäuser:** Das ganze Ensemble (Garten, Eingang, Räume) wird durch die im Haus lebenden Personen verantwortet.

2. **Wohnblöcke:** Hier gibt es Gemeinschaftsräume (Eingang, Aufzüge, Gänge, Treppenhäuser, Garten.) die vollständig zugänglich sein sollten. Die Gestaltung der einzelnen Wohnungen selbst hängt von ihren Bewohnern ab.

Bild 25: Rampe am Eingang zu einem Wohnhaus

In beiden Fällen sollen die Wohnbauten bestimmte Mindestanforderungen erfüllen: Bewohnbarkeit, Komfort, Sicherheit und die Möglichkeit, Aktivitäten entsprechend der Kultur und den Gewohnheiten auszuführen wie Essen, Ausruhen, Lernen, Arbeiten und Freizeit. Zusätzlich zu diesen Mindestanforderungen müssen wir sicherstellen, dass jedes Haus von Menschen mit Behinderungen besucht werden kann. So muss gewährleistet werden dass

- der Eingang von der Straße keine Stufen hat oder diese durch mechanische Hilfsmittel überwunden werden können
- die Türen breit genug für einen Rollstuhl sind
- mindestens eine der Toiletten den Zugang mit einem Rollstuhl erlaubt

Häuser, die diese Bedingungen erfüllen, werden als „besuchbar" bezeichnet.

Auch wenn wir zum Zeitpunkt des Einzugs keine Probleme mit der Lebensumgebung haben, können sich diese später einstellen, entweder vorübergehend oder dauernd. Daran sollte im Hinblick auf Zugänglichkeit gedacht werden. Daher wollen wir Häuser bauen, die ein ganzes Leben überdauern können, unabhängig von möglichen Veränderungen. Neben „besuchbaren" Häusern brauchen wir Häuser, die angepasst und vielseitig verwendet werden können.

Anpassbare Wohnbauten: können mit einfachen und kostengünstigen Mitteln zugänglich gemacht werden.

Ebenfalls ist Nachhaltigkeit in diesem Zusammenhang wichtig. Das Wohlbefinden von heutigen Bewohnern darf nicht das Wohlbefinden von zukünftigen Generationen gefährden. Dabei führt eine günstige Verteilung von Energieressourcen zu Verbesserungen für den gegenwärtigen Nutzer. An der konsumierten Energie kann man beim allgemeinen Gebrauch und durch Wartungsmaßnahmen sparen. Für nachhaltigen Wohnungsbau müssen zusätzlich weitere Aspekte wie Recycling, die Dauerhaftigkeit von Materialien, Instandhaltung und Umweltschutzes beachtet werden.

Wir denken, dass das Design aller Häuser die Mindestanforderungen an Zugänglichkeit erfüllen sollte, unabhängig von dem gewünschten Marktwert des Gebäudes und unabhängig von der Kaufkraft der Bewohner.

EINE KÜCHE FÜR ALLE ™

Die Küche für Alle soll flexibel sein und auf verschiedene und sich verändernde Anforderungen reagieren können. Wenn eine Küche sich an wechselnde Lebensumstände anpassen kann, dann wird es eine Küche für ein ganzes Leben sein. Grundanforderungen dafür sind ein Konstruktionssystem und davon getrennte zusätzliche Einbaumodule.

Karl Luig (siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

HARMONISIERUNG VON ZUGÄNGLICHKEIT IN EUROPA

Seit Mitte der neunziger Jahre und dem ECA von 1996 haben sich die Umstände in Europa verändert.

Alle EU-Mitgliedsländer und die 2004 hinzugekommenen Länder müssen der Gesetzgebung des gesamteuropäischen Wirtschaftsraumes nachkommen. Technische Handelshemmnisse für Handel sind nicht erlaubt. ... Nationale Bauordnungen müssen daher in funktionalen Kategorien festgeschrieben werden. Normative Anforderungen müssen als Leitlinien präsentiert werden.

Während die Sozialpolitik in jedem Mitgliedsland ihren besonderen Nationalcharakter bewahren sollte, gibt es nun eine legitime Erwartung von Menschen mit Aktivitätseinschränkungen (2001 WHO ICF), dass Leistungen wie zum Beispiel Services oder technische Richtlinien innerhalb Europas stärker harmonisiert werden sollen. Dramatische Qualitätsunterschiede zwischen verschiedenen Ländern können nicht länger gerechtfertigt werden.

So möchte ich die Idee eines EuroCodes für Zugänglichkeit und Nutzbarkeit vorschlagen – einen harmonisierten europäischen Standard für Designs- und Konstruktionspraxis zur Herstellung von Zugänglichkeit der gebauten Umwelt.

Der erste inhaltliche Entwurf für den EuroCode für Zugänglichkeit umfasst die folgenden Gebiete:

Teil I – Allgemeines
Teil II – Raumplanung und Infrastruktur
Teil III – Gebäude und Arbeitsplatz
Teil IV – Brandschutz in Gebäuden
Teil V – Elektronik, Information und Kommunikationstechnologien („e-Zugänglichkeit“)
Teil VI – Verkehr

Als Muster für den EuroCode für Zugänglichkeit würde die Struktur eines typischen EuroCodes dienen ... der innerhalb des Rahmens der EU-Richtlinie für Konstruktion und Produktentwicklung 89/106/EEC entwickelt wurde.

Der neue Ansatz der technischen Harmonisierung und Standardisierung von 1985 erfordert eine bestimmte Art und Weise, um einen EuroCode zu erstellen. ...

Format des EuroCodes für Zugänglichkeit

Ein harmonisierter EuroCode ist als Leitlinie und zum Gebrauch ausschließlich für „kompetente Personen“ gedacht. Er ist ein prägnantes Dokument und kein Design-Handbuch.

Regionale Unterschiede in der Praxis von Design und Konstruktion müssen beachtet werden.

Der Umfang an erklärendem Text wird im EuroCode für Zugänglichkeit variieren.

Ein harmonisierter EuroCode stellt Designgrundlagen und Anwendungsregeln bereit.

Die Grundsätze enthalten allgemeine Aussagen, Anforderungen und Definitionen, für die keine Alternative erlaubt ist, außer wenn das ausdrücklich festgehalten ist.

Die Anwendungsregeln sind allgemein anerkannte Regeln, die den Inhalten der Aussagen folgen und die die Anforderungen in ihren Grundsätzen erfüllen. Wenn es für ein bestimmtes Design erforderlich ist, eine alternative und von der Anwendungsregel im Dokument abweichende Designregel anzuwenden, dann ist das immer dann möglich, wenn sie gerechtfertigt wird und wenn gezeigt wird, dass die alternative Regel mit den Grundsätzen übereinstimmt.

Zusätzliche Dokumente im Zusammenhang mit dem EuroCode.

Harmonisierte Europäische Produkt, Leistungs- und Teststandards erstellt von der CEN.

Harmonisierte Europäische Technische Genehmigungen (ETA's)

Nationale Standards und Nationale Übereinkommenszertifikate, falls die oben genannten nicht existieren.

Regionale Designleitlinien in den Landessprachen.

C. J. Walsh. Architekt, Brandschutzingenieur und Technischer Kontrolleur. Mitglied CIB Arbeitskommission 14: Feuer. Leitender technischer Berater. Sustainable Design International Ltd. (siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

ÖFFENTLICHE INFORMATIONSDIENSTE

Bis vor kurzem informierten Zeitungen, Fernsehen, Radio und bestimmte Telefondienste die Öffentlichkeit über lokale, nationale oder globale Ereignisse in der Welt. Diese Dienste spielen noch immer eine Rolle bei der täglichen Information und Kommunikation. Dennoch wurden in der jüngsten Vergangenheit die größten Fortschritte in den neuen Technologien erzielt und führten zu dem was heute als Informationsgesellschaft bezeichnet wird.

Jeder kann nun mit einem ans Internet angeschlossenem Computer Informationen zu jedem Thema einholen, von jedem Ort aus und in jeder Sprache.
Darüber hinaus bedeutet die Entwicklung solcher Technologien dass jeder, unabhängig von seinen physischen, mentalen oder sensorischen Fähigkeiten, dieselbe Information erhalten kann wie der Rest der Bevölkerung: Über Braille-Tastaturen, Browser für sehbehinderte Menschen, Sprachsynthesizer, geschriebene Information, Texte in verschiedenen Sprachen, mit der Option die Schriftgröße oder die Hintergrundfarbe zu wechseln etc.

In Anbetracht der sozialen Bedeutung dieses Mediums gibt es bereits internationale Richtlinien, europäische Verordnungen und nationale Regulierungen mit der Absicht, Websites der Regierung für Alle zugänglich zu machen:

- Die Computer- oder Browsertechnik, die eingesetzt wird um auf die Website zugreifen zu können, soll dies nicht erschweren.
- Bilder sollen durch eine Beschreibung ergänzt werden.
- Schriftgröße und Farbkontraste sollen bedacht werden.
- Animierte Grafiken sollten vermieden werden, da Browser für sehbehinderte Menschen sie nicht lesen können.
- Es soll immer möglich sein, ohne Nutzung von Browserbuttons zur Homepage zurückzukehren.
- Die Sprache soll klar und für jeden leicht verständlich sein.
- Ein detaillierter Index der verschiedenen Angebote soll auf der Website zu finden sein.

Schließlich ist es wichtig, dass die gesamte Bevölkerung Zugang zu diesen Informationsdiensten hat, entweder über Zentren in der Gemeinde, die von Anwendern besucht werden können, oder über zur Verfügung gestellte Internetanschlüsse in den Wohnungen.

Die WAI verfolgt in Zusammenarbeit mit Organisationen in der ganzen Welt das Ziel einer Zugänglichkeit des Internets über fünf Hauptarbeitsfelder: Technologie, Richtlinien, Arbeitsmittel, Bildung und Verbreitung, sowie Forschung und Entwicklung. (siehe dazu http://www.w3c.org/WAI/, um weiter zu lesen)

ZUSAMMENFASSUNG DES BEITRAGS ÜBER (NEUE) TECHNOLOGIEN UND IHRE AUSWIRKUNG AUF DIE LEBENSQUALITÄT VON MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN

Dieser Abschnitt ist die Zusammenfassung eines Berichts, den der Autor für den Europäischen Rat erstellt hat, im Rahmen einer Reihe von Empfehlungen über die Auswirkungen neuer Technologien auf die Lebensqualität von Personen mit Behinderungen. Ein vom Europarat eingesetztes Expertenkomitee (P-RR-NTH) bereitete den Entwurf für eine Resolution vor, um eine solche Politik dem Europarat zu unterbreiten. Der Ministerrat der Europäischen Union nahm diese Resolution ResAP (2001) 3 auf seiner Zusammenkunft am 24. Oktober 2001 an.

Das Expertenkomitee sammelte Daten von den Mitgliedsstaaten des Teilabkommens des Europarats für den Bereich Soziales und Öffentliche Gesundheit, von international tätigen europäischen Nichtregierungsorganisationen und von anderen Organisationen über einen Zeitraum von Mitte 1998 bis Anfang 2001. Die Information berücksichtigte nationale und internationale Ansichten, Politiken, Programme sowie laufende und geplante Aktionen zu den Auswirkungen von neuen Technologien auf die Lebensqualität von Menschen mit Behinderungen. Ein externer Berater wurde damit beauftragt, die Information zu analysieren und einen Gesamtbericht zu verfassen. (Die Auswirkungen von neuen Technologien auf die Lebensqualität von Menschen mit Behinderungen, von

Theo Bougie, und die Resolution ResAP (2001)3 angenommen vom CD-P-RR in seiner 24sten Sitzungsperiode, Den Haag, 26.-29.6.2001).

Der Bericht beinhaltet Beschreibungen der Schlüsselbegriffe wie Lebensqualität.

Er berücksichtigt auch die unterschiedlichen Arten von Behinderung wie Einschränkungen von Körperfunktionen und -strukturen, Einschränkungen in der Ausübung von Aktivitäten und Probleme bei der Teilhabe an der Gesellschaft. Das heißt zum Beispiel, dass nicht nur physische und sensorische Einschränkungen behandelt werden, sondern auch Einschränkungen in Lernaktivitäten, geistige Behinderungen und Einschränkungen in der sozialen Partizipation aufgrund von persönlichen Faktoren oder Umweltfaktoren.

Der Bericht behandelt neue Technologien, die einen sehr großen Bereich von Basis-, fortgeschrittenen und angewandten Technologien auf vielen unterschiedlichen Gebieten repräsentieren. Der Ausdruck „Neue Technologien" bezieht sich auch auf die zunehmende Geschwindigkeit der Entwicklung von neuen Produkten, Systemen und Dienstleistungen durch die Anwendung von manchmal hochkomplexen Technologien. Er schließt Konsumententechnologie basierend auf den Grundsätzen des Designs für Alle ein. Technologie für Alle und Service für Alle sind Teil der technologischen Infrastruktur (wie öffentlicher Verkehr, Telekommunikation, ICT-Netzwerke, Alarmsysteme), der Technologie für die physische Zugänglichkeit von Gebäuden und der gebauten Umwelt und natürlich auch der Technologie für Hilfsgeräte.

Bedingungen werden formuliert, die für die erfolgreiche Implementierung neuer Technologien berücksichtigt werden müssen. Sie weichen ab von den Bedingungen die zum Beispiel von der Person mit Behinderung erfüllt werden müssen, die in der Umwelt liegen (physische Zugänglichkeit), in der Gesellschaft, aber auch im gesetzlichen Rahmen, den Lieferbedingungen der Dienstleistung, dem Design, der Standardisierung und der Marktentwicklung.

Die Ergebnisse zeigen, dass neue Technologien die Lebensqualität von Menschen mit Behinderungen noch mehr als traditionelle Technologie verbessern können. Ein zusammenhängendes Paket von Aktionen ist jedoch notwendig, damit nicht neue Technologien neue Barrieren schaffen für Gruppen, die wegen bestimmter Behinderungen, wegen bestimmter Aktivitäten oder wegen ihren Teilhabemöglichkeiten an der Gesellschaft Gefahr laufen, von diesen neuen Barrieren betroffen zu sein. Um eine Gesellschaft für alle zu erreichen, muss dieses weite Feld ernsthaft beachtet werden, um schwerwiegende Isolierungen oder den Ausschluss von Bildung bestimmter Gruppen zu vermeiden.

Autor: Theo Bougie MSc (siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

KAPITEL 4:

EMPFEHLUNGEN FÜR DIE HERSTELLUNG VON ZUGÄNGLICHKEIT

DAS BEISPIEL VON STÄDTEN UND GEMEINDEN

PLANUNG EINER STADT FÜR ALLE

Im vorangegangenen Kapitel haben wir eine Reihe von Empfehlungen beschrieben, wie die gebaute Umwelt so angepasst werden können, dass sie die Diversität der Bevölkerung berücksichtigen. Damit solche Anpassungen Realität werden ist eine Strategie erforderlich, die die verschiedenen am Prozess beteiligten Gruppen zusammenbringt (zum Beispiel Politiker, Experten, Vertreter der Verbände).

Die Planung einer Stadt für Alle kann als nützliches Mittel verstanden werden, um Handlungsfelder zu spezifizieren und ein Management-System zu definieren, ebenso zur Koordinierung, Analyse und Evaluierung der Meinungen der involvierten Parteien: Politiker, Experten, Einwohner und Angestellte. Im Folgenden beschreiben wir eine mögliche Planung in sieben Schritten, die außer der Diagnose mehr oder weniger parallel ausgeführt werden können.

- Diagnose
- Politische Planung
- Bürgerbeteiligung
- Technische Planung
- Beiträge der Bürger
- Management
- Information für die Bürger

DIAGNOSE

Vor der Gestaltung einer Interventionsmethode ist es notwendig, den aktuellen Stand der Umwelt zu verstehen. Hierfür müssen existierende Daten gesammelt und analysiert werden:

1. Menschen:

- Alterspyramide
- Wachstumstrends / demographischer Wandel
- Räumliche Verteilung
- Anteil der Menschen mit Behinderungen und/oder Risiko von sozialem Ausschluss
- Verbände
- Verbindungen zwischen Stadt-/Gemeinderat und Verbänden
- Bedürfnisse der Bevölkerung

2. Umwelt:

- Städtischer Raum
- Gebäude
- Verkehr
- Dienstleistungen der Stadt/Gemeinde

3. Management:

- Politische Aktion
- Verwaltungsstrukturen
- Netzwerke der Partizipation
- Expertenausbildung in Design für Alle

Die Analyse der gesammelten Daten liefert eine detaillierte Informationsbasis über die aktuelle Situation der Umwelt. Diese wird eine wertvolle Grundlage für die Planung der Intervention sein.

Wenn, Esch-sur-Alzette (Luxemburg), die Stadt eine Analyse ausführt, dann werden die wichtigsten Zugänglichkeitsprobleme in ihrer wirklichen Dimension sichtbar. (Siehe dazu http://www.esch.lu, um weiter zu lesen).

POLITISCHE PLANUNG

Wenn die Datenerhebung zur aktuellen Situation der Umwelt ausgeführt wurde, dann betrifft der nächste Schritt die politische Führung und die Planung von zukünftigen Interventionen.

a. Politische Führung: Benennung von Mitgliedern der lokalen Regierung, die die Verantwortung für die Herstellung einer Stadt für Alle tragen, sowie von solchen, die bestimmte Aspekte des Managements, der Planung und der Informationsverbreitung übernehmen.
   Zusätzlich sollte eine Liste von denjenigen Gebieten der Stadtverwaltung erstellt werden, die für die Planung eine wichtige Rolle spielen (beispielsweise Soziales und Sozialhilfe, Stadtplanung, Sport, Instandhaltung). Ein internes Koordinationskomitee kann eingesetzt werden, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

b. Allgemeine Prioritäten: Um die verschiedenen Phasen der Intervention zu planen, sollen die Informationen, die innerhalb der Diagnose gesammelt wurden, mit dem politischen Programm und mit allen Maßnahmen, die von externen Ausführenden (Gas, Wasser, Glasfaserfirmen u.s.w.) geplant werden, koordiniert werden.
   Bei der Etablierung von Prioritäten soll daran gedacht werden, dass nicht nur Straßen und Gehsteige zugänglich sein müssen, sondern auch Informationen und Dienstleistungen (zum Beispiel, Websites und Parkhäuser).

EIN PLAN FÜR ALLE IN BARCELONA

Manchmal vergessen, wir dass, die Probleme beim der Nutzung von Räumen, Dienstleistungen oder Produkten der alltäglichen Umwelt nicht nur für Menschen mit Behinderungen bestehen, sondern dass im Gegenteil jeder irgendwann davon betroffen ist.

Als wir vom Stadtrat Barcelona uns aufmachten, um die Stadt für Alle Realität werden zu lassen, sind wir davon ausgegangen, dass Bürgerbeteiligung von größter Bedeutung sei, da jede Person von der anderen verschieden ist und die Menschen daher unterschiedliche Bedürfnisse haben.

Die Stadtverwaltung von Barcelona stellte ein gutes Team zusammen und bildete Spezialisten in verschiedenen Bereichen aus, um die Grundlagen einer Zugänglichkeitsplanung zu gestalten. Die Etablierung der Planung, der Fortschritt der vorgeschlagenen Phasen und die Evaluierung am Ende der Maßnahmen wurden überwacht. Die Gruppe wurde erweitert und bildete dann eine Arbeitsgruppe, in der zusätzlich zu Technikern verschiedene Bürgergruppen vertreten waren (Behindertenverbände, Interessensverbände, Geschäftsleute etc.)

Unser Ziel war es, dass die Einwohner ebenso wie die Besucher Barcelonas eine hohe Lebensqualität genießen und dass sie die von der Stadt angebotenen Dienstleistungen und Aktivitäten in autonomer Weise nutzen und an ihrer Weiterentwicklung partizipieren könnten.

Heute sind dreimal mehr Einrichtungen und Angebote zugänglich, dank der positiven Koordination der Arbeitsgruppe und der verschiedenen Sozialagenten, die an der Entwicklung der Planung mitgewirkt haben.

Die in der Stadt durch die Planung erreichte Veränderung bestätigt einmal mehr, dass Zugänglichkeit für uns Alle von Vorteil ist.

Francesc Narvàez (siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

BÜRGERBETEILIGUNG

Wenn eine lokale Regierung einmal ihre Prioritäten definiert hat, dann müssen Ratsmitglieder sich unbedingt mit den Bürgern treffen, um sie zu informieren über:

- den politischen Willen, eine Stadt für Alle zu schaffen.
- wer die politische Führung übernehmen wird.
- die Methode für die Entwicklung der Planung.
- allgemeine Prioritäten.
- wie die Einwohner in den Prozess einbezogen werden.

Zusätzlich zur Informationsvermittlung soll der erste Kontakt mit den Einwohnern dazu dienen, ihre Meinungen über die Planung kennen zu lernen. Daher sollen zu dem Treffen nicht nur die Menschen eingeladen werden, die direkt von Zugänglichkeitseinschränkungen betroffen sind, sondern auch diejenigen, die nicht betroffen zu sein scheinen (Einwohnerverbände, Laden- und Gaststättenbesitzer etc..). Sie stehen ebenfalls in täglichem Kontakt mit der fraglichen Umgebung und haben bestimmte Anforderungen (zum Beispiel Ein- und Ausladen von Gütern, Terrassen vor Cafés, Spielbereiche für Kinder).

TECHNISCHE PLANUNG

Nach dem Treffen mit den Einwohnern müssen deren Meinungen in die Liste der allgemeinen Prioritäten einfließen. Nachdem das geschehen ist, kann die Arbeit an der Planung der Maßnahmen beginnen. Parallel dazu können die praktischen Schritte zu ihrer Ausführung eingeleitet werden.

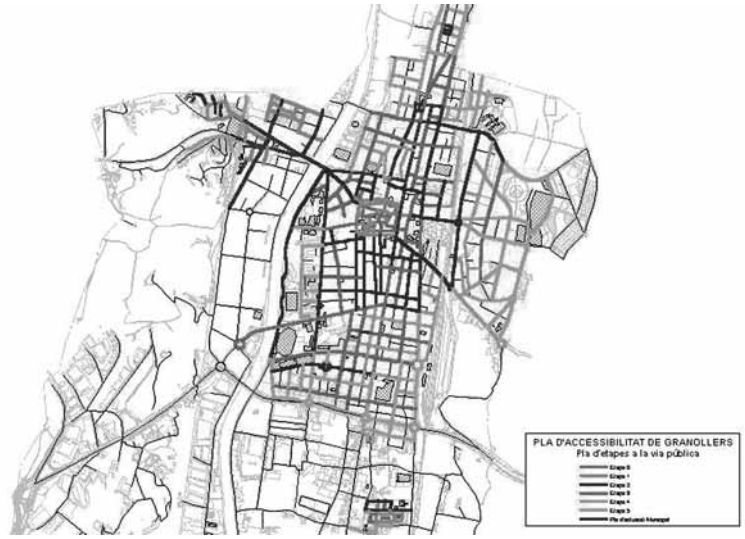


Bild 26: Abbildung eines Zugänglichkeitsplans. Die technische Planung stellt den Fortschritt des Prozesses sicher

Die möglichen Schritte sind die folgenden:

- Integration in die bestehende Planung städtischer Instandhaltung
- Integration in neue Projekte, die während der laufenden Periode ausgeführt werden sollen.

In Helsinki hat beispielsweise die Einbeziehung von Nutzerorganisationen die Zugänglichkeitsplanung der Stadt dramatisch verbessert.

Die technische Planung von Arbeiten zur Herstellung von Zugänglichkeit garantiert die Kontinuität des Fortschrittsprozesses:

- Analyse der Zugänglichkeit und Nachhaltigkeit von Angeboten und Integration der Kriterien des Designs für Alle in interne Qualitätssysteme (Qualität der Angebote im Hinblick auf Nutzbarkeit, Partizipation und übergreifend Qualität wird verbessert.).

- Integration in Projekte anderer Institutionen, ob private oder öffentliche.

- Gesellschaftliches Bewusstsein und Teilnahmekampagenen (einige Zugänglichkeitsprobleme werden von Menschen selbst geschaffen, zum Beispiel schlecht geparkte Autos oder andere Hindernisse auf Straßen).

- Entwicklung von internen Normen und Regeln, die die bestehenden Gegebenheiten verändern oder verbessern.

- Schaffung eines spezifischen Budgetpostens für solche Zugänglichkeitsaspekte, die nicht mit den oben genannten Maßnahmen realisiert werden können.

ZUGÄNGLICHKEITSAUDITS – EIN WERKZEUG FÜR DIE PLANUNG BESSERER ZUGÄNGLICHKEIT DER GEBAUTEN UMWELT

Ein „Zugänglichkeitsaudit" ist ein Mittel zur Evaluierung von Gebäuden und Angeboten im Hinblick auf ihre Zugänglichkeit für behinderte Menschen. Das Zugänglichkeitsaudit besteht mindestens aus einem Besuch vor Ort und einem Bericht mit Empfehlungen für Maßnahmen.

Warum Zugänglichkeitsaudits?

Zugänglichkeitsaudits bilden die Basis für eine Planung oder Strategie zur Verbesserung von Zugänglichkeit.

Sie können einberufen werden, weil sie:

- **von Geldgebern oder anderen Sponsoren gefordert werden.**
- **den Anbietern von Dienstleistungen ermöglichen, gesetzliche Vorschriften zu erfüllen.**
- **als gute Praxis für die Umgestaltung von Gebäuden und Angeboten anerkannt sind.**

Was beinhaltet ein Zugänglichkeitsaudit?

Zugänglichkeitsaudits sehen das Gebäude nicht isoliert. Sie haben einen breiten Blick darauf, wie das Gebäude genützt wird, und überprüfen die Zugänglichkeit der angebotenen Dienstleistungen. Voraussichtlich werden diese Themen behandelt:

- **Erreichen des Gebäudes**
- **Öffentliche Räume**
- **Bereiche für Angestellte**
- **Angebote und Einrichtungen**
- **Politik, Praxis und Vorgehensweise**
- **Kundenservice**
- **Information und Werbung**
- **Auswertung und alternative Zugangswege**

Sarah Langton-Lockton, 8.7.2003 (siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

BEITRÄGE DER BÜRGER

Wenn die zu treffenden Maßnahme einmal festgelegt sind, soll eine weitere Zusammenkunft der Einwohner einberufen werden, um sie über die einzelnen konkreteren Ziele zu informieren und wieder ihre Meinungen einzuholen.

Das Endergebnis der technischen Planung wird, wenn es von der lokalen Regierung angenommen ist, durch die Medien verbreitet, die dieses Gremium normalerweise nutzt.

Bild 27: Treffen von und mit Bürgern. Bürger sind die besten Experten im Prozess zur Herstellung von Zugänglichkeit

MANAGEMENT

Jeder Stadt- oder Gemeinderat soll eine Planung für eine Stadt für Alle entsprechend seiner Gewohnheiten, seines Verantwortungsbereichs und seiner Möglichkeiten aufstellen. Daher ist unser Ziel in diesem Abschnitt, ein mögliches Modell aufzuzeigen welches auf einer Arbeitsgruppe, die wir Stadt-für-Alle-Planungsteam nennen, basiert. Dieses Team soll von einem langjährigen Mitglied der lokalen Regierung geleitet werden. Es soll Vertreter aller Bereiche einschließen, die in die Planung involviert sind. Der Stadt- oder Gemeinderat soll dazu auch einen Team-Koordinatoren ernennen.

In Blanes (Spanien) wurde so eine lokale Verfügung durchgesetzt, um sicherzustellen, dass die Wasser-, Elektrizitäts- und Gasversorger nach Abschluss ihrer Wartungsarbeiten zugängliche Gehsteige bauen.

Die Funktion des Teams ist die folgende:

- Vorlagen für langfristige Maßnahmen entwerfen, so dass diese die Zustimmung des Rats bekommen
- Kleinere Arbeiten und Anpassungen genehmigen
- Den Fortschritt der Arbeit überwachen
- Die technische Planung für die nächste Amtszeit vorbereiten
- Als Verhandlungspartner im Hinblick auf externe Finanzierungsquellen agieren
- Unregelmäßigkeiten ermitteln und aufdecken
- Intern notwendige Disziplinarmaßnahmen ergreifen, oder legale Schritte im Fall von externen Firmen oder Institutionen
- Sich mit den Bürgern treffen
- Das Informationsmaterial vorbereiten, das verbreitet werden soll

Die Erfahrung hat gezeigt, dass ein Treffen alle zwei Monate ausreichend ist, um einen angemessenen Fortschritt der Planung sicherzustellen. Voraussetzung dafür ist, dass der Koordinator eng in die Aktivitäten eingebunden wird und dass korrekte Kontrollmechanismen bestehen und eingehalten werden.

Die Rolle des Koordinators ist es sicherzustellen, dass:

- die Eingangsdiagnose in einer Form dokumentiert wird, die die ständige Aktualisierung der Daten erlaubt.
- Kontrollmechanismen entwickelt und fortgeführt werden.
- die für Projekte innerhalb der Planung verantwortlichen Experten die notwendige Ausbildung und Supervision erhalten.
- die Philosophie hinter der Planung intern an den Stadt- bzw. Gemeinderat und die sozialen Institutionen kommuniziert wird.
- die notwendigen Modifikationen ausgeführt und dokumentiert werden.
- periodische Managementberichte erstellt werden, und ebenfalls ein Bericht, der die Planungen zusammenfasst.
- alle Möglichkeiten zu externer Finanzierung genutzt werden.
- eine technische Planung für die nächste Amtszeit erstellt wird.

In allen europäischen Städten, in denen ein Koordinator ernannt wurde, hat sich das Engagement der Stadt für barrierefreie Zugänglichkeit tatsächlich verbessert.

Die Arbeit des Koordinators ist entscheidend für die Planung, da gutes Management den Erfolg der Maßnahmen maximiert und sicherstellt, dass ein Minimum an dafür notwendigen Ressourcen aufgewendet wird.

Information für die Bürger

Am Anfang des Planungsprozesses ist es ratsam, häufiger und regelmäßig Meetings abzuhalten, um gute Kommunikation zwischen den Einwohnern und den Ratsvertretern sicherzustellen, besonders wenn das bisher noch nicht praktiziert wurde. Wenn einmal die Mechanismen der Partizipation eingesetzt sind, dann wird es ausreichend sein, sich mit den Bürgern anlässlich der monatlichen Berichterstattung zu treffen. Dies wird für die Einwohner die Möglichkeit bieten, zu sagen wie sich ihrer Meinung nach die Planung entwickelt und welche Verbesserungsvorschläge sie dazu haben.

In dieser Phase ist auch die Information durch die Medien wichtig. Sie beschreiben den Fortschritt des Projekts, berichten zu Beginn oder bei der Vollendung von besonders wichtigen Teilen und verbreiten die jährlichen Ergebnisse.

Alle Bürger schätzen es positiv ein, wenn sich eine lokale Regierung um Verbesserung der Zugänglichkeit kümmert.

BARRIEREFREI ZUGÄNGLICHE GEBÄUDE – VON LUFTSCHLÖSSERN ZUR REALITÄT

In den letzten 20 bis 30 Jahre wurden in Europa hunderte von Gesetzen, Standards und Richtlinien veröffentlicht damit Bauten und Anlagen auch für Menschen mit Behinderungen zugänglich werden. Wenn ich jedoch in meinem Rollstuhl durch Europa reise, dann bemerke ich, dass noch überall unzählige Hindernisse existieren, und schlimmer noch, dass sogar, dass überall neue Hindernisse geschaffen werden.

Obwohl seit 30 Jahren in Europa für behinderte Menschen zugängliche Gebäude eingefordert werden, ist der Kontinent weit davon entfernt, dass diese die Norm sind. Um die Theorie in der täglichen Routine des Bauens in die Praxis umzusetzen, werden vier sich ergänzende Instrumente für jedes Land erforderlich. Insbesondere ein lokales Expertennetzwerk ist entscheidend. Wenn dieses nicht besteht, um Projekte zu prüfen und Ratschläge zu geben, dann wird die Idee, dass jedes Gebäude zugänglich sein soll, nie Realität werden.

1. Praktische Gesetze und Richtlinien
   Publikationen wie Gesetze, Standards und Richtlinien müssen konkrete Ziele und Anforderungen beinhalten. Diese Spezifizierungen auf dem Papier sind ein notwendiges und grundlegendes Instrument. Aber die reine Existenz von Handbüchern und gesetzlichen Bestimmungen für sich allen ist nicht ausreichend.

2. Lokales Lobbying und Kontrolle
   Gesetze, Regulierungen und Richtlinien werden nur dort respektiert und implementiert, wo lokale Lobby-Arbeit existiert die Zugänglichkeit bei jedem einzelnen Bauprojekt kontrolliert wird.

3. Netzwerk lokaler Experten
   Bei Gebäuden, die für jeden zugänglich gebaut werden, tauchen immer bestimmte Fragen auf, die nicht auf dem Papier beantwortet werden können. Den Planern und Architekten fehlt in der Regel das spezialisierte Wissen oder die notwendige Erfahrung. Praktisch jedes Gebäude würde Expertenrat erfordern. Daher besteht in allen Ländern die Notwendigkeit für ein Netz von spezialisierten Beratern, für die Unterstützung bei der Planung als auch bei der Ausführung.

4. Nationales Zentrum für zugängliches Bauen
   Jedes Land muss ein nationales Wissenszentrum für den Erfahrungsaustausch und die Koordination der lokalen Akteuren und Experten haben. Das Zentrum soll die umfassende Dokumentation zur Thematik sowie den landesspezifischen Informationen führen. Es ist dafür verantwortlich, Basisressourcen und Wissen zu identifizieren und zusammenzutragen.

In der Schweiz zum Beispiel wurden diese unerlässlichen, sich ergänzenden Instrumente für die Umsetzung während der vergangenen 20 Jahre verbessert und verfeinert. Jetzt zeigt sich allmählich eine positive Wirkung. Im Jahr 2003 war die Situation die folgende:

- Bevölkerung: 7,5 Millionen
- Relevante Bauprojekte: etwa 15.000 pro Jahr
- Regionale Netzwerke von Experten und Lobbyisten: 22 lokale Beratungsstellen, in anderen Worten 1 Experte für pro ca. 700 Bauprojekte
- Nationale Kompetenzzentren: 2 mit je 7 Experten
- Gesetze/Richtlinien: 1 nationales Antidiskriminierungsgesetz, 26 regionale Bauvorschriften einschließlich der Regeln für zugängliches Bauen, 1 nationaler Standard, 20 zusätzliche Richtlinien und technische Broschüren (alle in Deutsch und Französisch)

Joe A. Manser, Architekt, Direktor Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, 19.6.2003 (siehe dazu www.hindernisfrei-bauen.ch)

KAPITEL 5:

ERWEITERUNG EUROPAS OHNE DIE WIEDERHOLUNG VON FEHLERN

Historisch war die Bemühung um Zugänglichkeit eng mit der Entwicklung von Demokratie und mit wirtschaftlichem Wachstum verbunden. Das Engagement der europäischen Städte für die Verbesserung der Zugänglichkeit hängt auch von diesen Faktoren ab.

Wichtig ist, die in der Vergangenheit gemachten Fehler nicht zu wiederholen, sondern sich durch die erfolgreichen Beispiele inspirieren zu lassen.

Wichtige Hinweise für Städte auf ihrem Weg zu "Einer Stadt für Alle" sind:

– Zugänglichkeit und Nutzbarkeit gilt für alle Bürger und nicht allein für Rollstuhlfahrer.

– Ein klares und verständliches gesetzliches Regelwerk für Zugänglichkeit ist erforderlich. Das ECA von 2003 kann hierfür die Grundlage sein. In verschiedenen europäischen Ländern spielte das ECA in der Vergangenheit eine entscheidende Rolle und spielt sie dort auch heute noch

– Die Bürger müssen in den Entscheidungsprozessen mitwirken und über Planungen und Ergebnisse informiert werden.

– Bevor man selbst etwas entwickelt, sollte man die internationalen Netzwerke nutzen, um herauszufinden, ob und wie ähnliche Situationen in anderen Städten gelöst wurden.

– Die Möglichkeiten für finanzielle Beihilfen durch andere Institutionen oder durch die Europäische Kommission sollten erkundet werden.

– Jeder städtische Angestellte mit einem höheren Tätigkeitsprofil kann in das Thema Zugänglichkeit eingearbeitet werden, und damit der „Stadt für Alle – Planungskoordinator“ werden. Wir empfehlen hierzu die Zusammenarbeit mit Städten, die bereits einen Plan für eine Stadt für Alle haben.

– Es sollen so viele soziale Akteure wie möglich einbezogen werden.

NATIONALE STANDARDS

Siehe www.eca.lu für einen Überblick zu nationalen Standards.

BRÜSSEL, 30.10.2003 KOM(2003) 650 FINAL

Europäischer Aktionsplan für die Chancengleichheit von Menschen mit Behinderungen

1. ZUSAMMENFASSUNG

Für den Erfolg des Europäischen Jahres der Menschen mit Behinderungen 2003 (EJMB) ist es von wesentlicher Bedeutung, dass auch nach Abschluss des Jahres nachhaltige Ergebnisse erzielt werden. Die Europäische Kommission will gemeinsam mit allen am Europäischen Jahr beteiligten Partnern die Impulse und Errungenschaften des EJMB nutzen und gleichzeitig neue und dringliche Herausforderungen angehen. In der vorliegenden Mitteilung soll ein nachhaltiges und tragfähiges Konzept für die Behindertenthematik in einem erweiterten Europa dargelegt werden. Die Mitteilung soll als Bezugspunkt und Rahmen für die Festigung der Dimension, Behinderung" in allen relevanten EU-Politiken dienen und gleichzeitig Strategien auf nationaler Ebene fördern oder anregen.

Zu diesem Zweck skizziert diese Mitteilung zukunftsorientierte EU-Initiativen zur stärkeren Integration von Menschen mit Behinderungen in Wirtschaft und Gesellschaft als einem ganzen in einem erweiterten Europa. Herzstück des vorgeschlagenen Ansatzes sind folgende drei operative Ziele: die uneingeschränkte Anwendung der Richtlinie zur Gleichbehandlung in Beschäftigung und Beruf (2000/78/EG), die Einbeziehung der Behindertenthematik in alle einschlägigen Gemeinschaftsmaßnahmen und die Förderung des Zugangs für Alle.

Insbesondere führt die Mitteilung einen mehrjährigen Turnusaktionsplan für den Zeitraum bis 2010 ein. Ziel des Aktionsplans ist es, Behindertenfragen in die einschlägigen Gemeinschaftsmaßnahmen einzubeziehen und konkrete Aktionen in Kernbereichen zu entwickeln, um die Eingliederung von Menschen mit Behinderungen zu fördern. Ein Instrument zur Förderung der Einbeziehung der Behindertenthematik in alle relevanten EU-Politiken (Mainstreaming) ist ein Zweijahresbericht der Kommission über die globale Situation von Menschen mit Behinderungen in der erweiterten Union, der auf die jüngsten Entwicklungen in den Mitgliedstaaten eingeht. Gleichzeitig schlägt die Kommission vor so die Einbeziehung der Entscheidungsträger und Akteure in den politischen Dialog zu verstärken, mit dem Ziel, einen weit reichenden und dauerhaften Wandel in Wirtschaft und Gesellschaft als einem Ganzen herbeizuführen.

Da der Beschäftigung nach wie vor eine ausschlaggebende Rolle bei der sozialen Integration zukommt, wird die erste Phase des EU-Aktionsplans zugunsten behinderter Menschen - die für 2004 und 2005 vorgesehen ist - auf die Schaffung der Bedingungen ausgerichtet sein, die erforderlich sind, um die Beschäftigung von Menschen mit Behinderungen zu fördern und den ersten Arbeitsmarkt in der gesamten Union für sie besser zugänglich zu machen. Dementsprechend wird sich die erste Phase des Aktionsplans auf vier konkrete Handlungsschwerpunkte im Beschäftigungsbereich konzentrieren:

- Zugang zur Beschäftigung und Weiterbeschäftigung, einschließlich der Bekämpfung von Diskriminierungen;

- lebenslanges Lernen, um die Beschäftigungs- und Anpassungsfähigkeit, Persönlichkeitsentwicklung und aktive Bürgerschaft zu unterstützen und zu verbessern;

- neue Technologien, um die Handlungskompetenz von Menschen mit Behinderungen zu stärken und damit ihren Zugang zur Beschäftigung zu erleichtern;

- Zugänglichkeit der (öffentlich) gebauten Umwelt , um die Partizipation am Arbeitsplatz und die Integration in Wirtschaft und Gesellschaft zu erleichtern.

Auf der Grundlage des Zweijahresberichts der Kommission über die globale Situation der Menschen mit Behinderungen im erweiterten Europa werden neue Prioritäten festgelegt, die in den nächsten Phasen des Aktionsplans im Licht der Auswirkungen der EU-Maßnahmen auf die Situation der behinderten Menschen aufgegriffen werden.

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN (siehe dazu www.eca.lu, um weiter zu lesen)

ANNEX

STANDARDS FÜR ZUGÄNGLICHKEIT

Obwohl ursprünglich nicht geplant, haben sich die Autoren dieser Dokumentation dazu entschlossen, das Kapitel über Standards für die Zugänglichkeit komplett so zu übernehmen, wie es bereits als Europäisches Konzept für Zugänglichkeit in der Version von 1996 vorlag.

ALLGEMEINE GESICHTSPUNKTE

Jeder Mensch muss die gebaute Umwelt unabhängig und in gleicher Weise nützen können. Dieses ist das Ziel von Universellem Design im Europäischen Konzept für Zugänglichkeit.
Es soll selbstverständlich möglich sein, objektiv zu ermitteln, ob eine Einrichtung oder das Design einer solchen dieses Ziel erfüllt. Das ist mit der Festlegung von objektiven Kriterien in diesem Kapitel das beabsichtigte Ziel.

Mindestanforderungen

Die Kriterien stehen für die räumlichen und technischen Anforderungen, sobald Personen die Einrichtungen benutzen und die in ihnen vorgesehenen Aktivitäten ausführen. Nach dem Prinzip des Universellen Designs für Alle soll jeweils das größte bzw. kleinste Maß bei individuellem Körperbau und individueller Befähigung die Spannweite vorgeben, damit jeder Mensch innerhalb dieser repräsentiert ist.

Die Kriterien geben Mindestanforderungen vor, basierend auf diversen Studien, empirischem Material und Erfahrungswerten der Experten in der Steuerungsgruppe des Konzepts.

Viele Staaten halten sich an eigene Kriterien, niedergelegt in Handbüchern, Regelungen und Standards. Staaten mit weiterreichenden Kriterien sollten diese als Maßstab nehmen. Staaten mit niedrigeren Standards sollten die Kriterien des vorliegenden Konzepts als Maßstab wählen.

Als Beispiel hierfür werden die Kriterien und Dimensionen der nordischen Länder (Dänemark, Finnland, Island, Norwegen und Schweden) auf den Zeichnungen in Klammern angegeben. (NC steht hier für Nordische Länder)

Die Festlegung ist nicht starr

Die Kriterien sind nicht starr festgelegt. Sie können an neue Ergebnisse der Forschung oder an neue soziale oder technische Entwicklungen angepasst werden, entsprechend dem Ziel, dass buchstäblich jeder Mensch die gebaute Umwelt unabhängig und in gleicher Weise nutzen kann.

Zwischenzeitlich ist selbstverständlich jeder Staat und jeder Konstrukteur angehalten, die Ausführung über die gegebenen Kriterien und Anforderungen hinaus zu vervollkommnen.

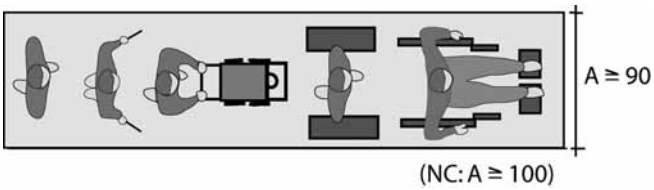
1. BEWEGUNGEN IN DER HORIZONTALEN

Menschen müssen sich frei und ohne Einschränkung bewegen können. Bei Gehwegen oder -flächen ist zu achten auf Breite, Wendeflächen, Kopfhöhe, Bodenhöhen und Vorrichtungen zur Orientierung und Warnung.

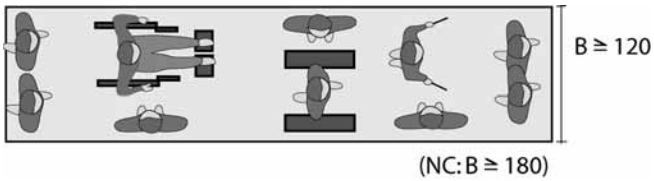
Wegbreiten

Die Mindestbreite jeder Gehfläche ist festgelegt durch die Häufigkeit der Nutzung. Je häufiger die Nutzung, desto öfter erfolgen Begegnungen entsprechend der folgenden Einteilung:

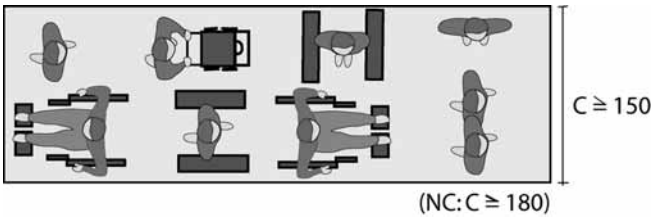
A = keine Begegnungen



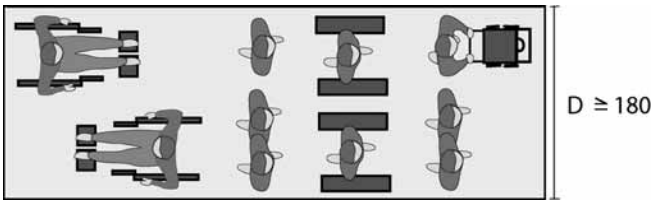
B = gelegentliche Begegnungen



C = regelmäßig erfolgende Begegnungen



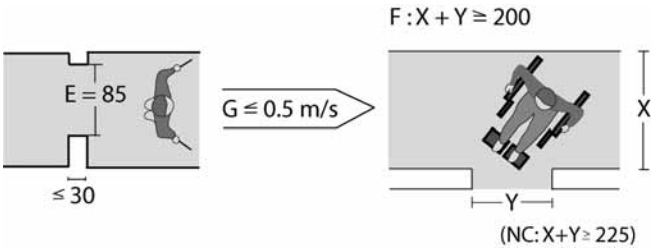
D = dauernde Begegnungen



E = Gehweg mit gelegentlichen Engstellen

F = Stellen mit 90° Schwenk, z. B. vor einer Türöffnung

G = Geschwindigkeit der Bewegung (wichtig z. B. für die Zeitdauer, die Automatiktüren offen stehen, oder bei den Taktzeiten von Fußgängerampeln)

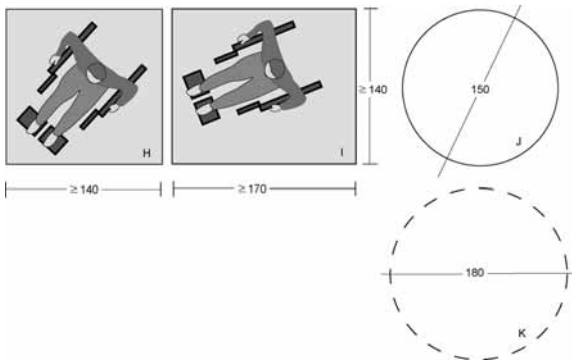


(NC: Kriterien der nordischen Staaten)

Wendeflächen

Auf Wegen und Gängen, die an geschlossenen Türen enden, ist für Personen, die auf Hilfsmittel angewiesen sind, entsprechend Platz zum Wenden erforderlich.

H = Platz für eine 90°-Drehung
I = Platz für eine 180°-Drehung
J = Richtwerte für 90°, 180° (und 360°)-Drehungen
K = Richtwerte für leichter durchführbare 90°, 180° (und 360°)-Drehungen mit Elektro- oder anderem Rollstuhl.



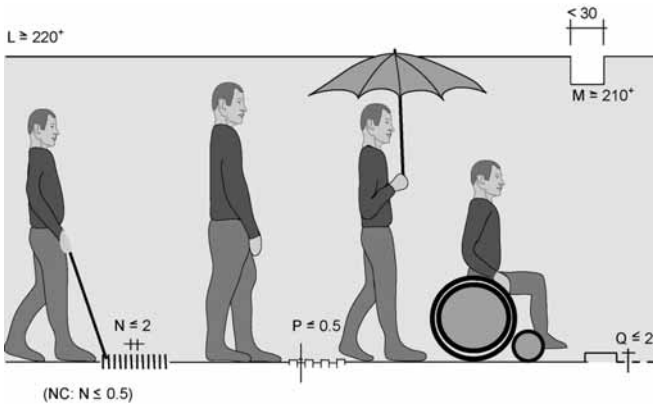
Kopffreiheit

Jeder Mensch sollte den Weg nutzen können, ohne dauernd gebückt gehen zu müssen.

Bodenflächen

Die Oberfläche der Gehwege hat frei zu sein von allen Unregelmäßigkeiten, welche Hindernisse oder Gefahrenquellen darstellen.

L = minimale Kopffreiheit
M = minimale Kopffreiheit für Türdurchgänge
N = Maße von Öffnungen im Boden von Wegflächen wie z. B. Bodengitter o. ä.
P = Rauhigkeit der Wegfläche und Unebenheiten
Q = tolerierbarer Höhenunterschied ohne Erfordernis besonderer Maßnahmen

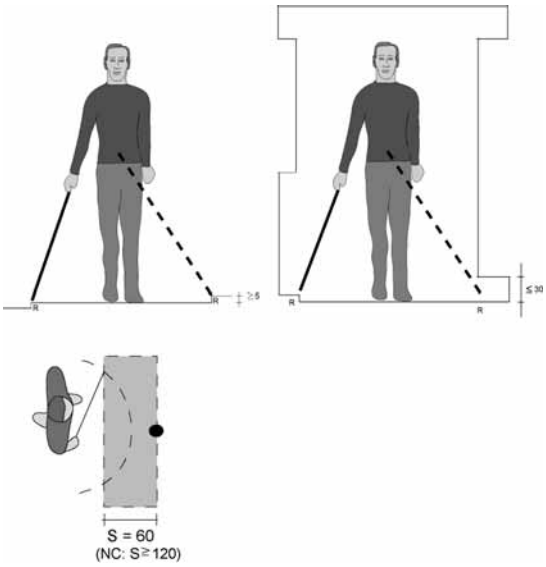


Mittel und Vorrichtungen zur Orientierung und Warnung

Bei der Fortbewegung muss es den Personen möglich sein, sich zu orientieren und auf Hindernisse aufmerksam gemacht werden . Insbesondere blinde Personen und solche mit eingeschränktem Sehvermögen sind durchgehend abhängig von für sie erkennbaren Markierungen der Gehflächen und von Vorrichtungen zur Warnung vor Hindernissen.

R = tastbare Markierungen, die eine Gehfläche definieren

S = Fläche mit Markierungen zur Warnung vor Strukturänderungen oder Objekten im Gehweg wie Straßenausstattung oder eine Treppe



2. VERTIKALE BEWEGUNGEN

Die Überwindung von Höhenunterschieden ist immer in einer Weise problematisch. Jeder Benutzer einer Gehfläche sollte die Höhenunterschiede mit möglichst geringer Anstrengung meistern können.
Dies kann auf jeden Fall mit einem Lift bewerkstelligt werden. Nicht jede Person kann Treppen benutzen, auch Rampen sind nicht für alle Menschen geeignet. Deshalb gilt:

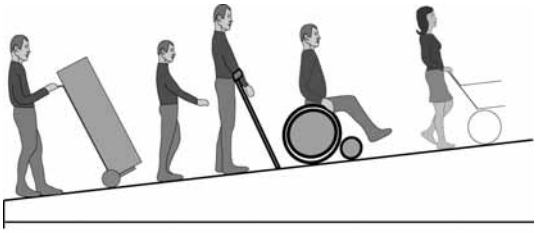
- Höhenunterschiede sollten vermieden oder auf ein Minimum reduziert werden.
- Es ist allgemein anerkannt, dass für jeden zur Überwindung eines Höhenunterschieds von mehr als 20 mm entweder ein Lift oder eine Treppenkombination und eine Rampe erforderlich sind.
- Eine Rampe mit einer Steigung von unter 1: 20 kann allgemein benutzt werden, somit ist eine zusätzlich dazu angeordnete Treppe nicht erforderlich.

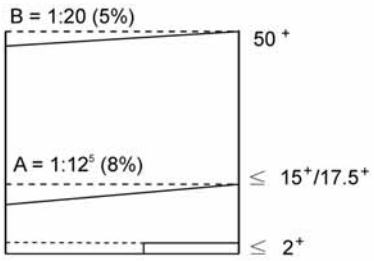
(NC: In den nordischen Ländern wird die zusätzliche Treppe verlangt).

Rampen

Die Steigung einer Rampe sollte auf ein Minimum begrenzt sein.
Die maximale Lauflänge hängt von der zu überwindenden Höhendifferenz ab.

A = maximale Steigung einer Rampe bis 150/175 mm Höhe
B = maximale Steigung einer Rampe bis 500 mm Höhe

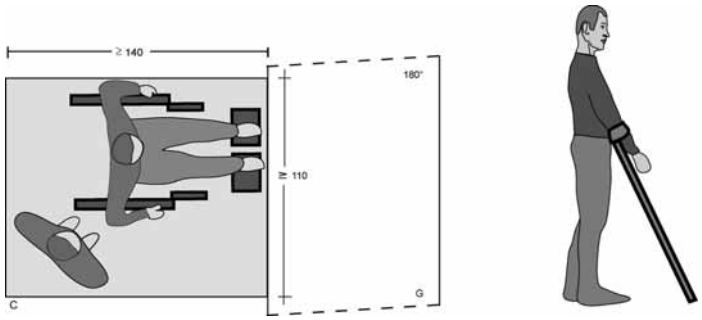




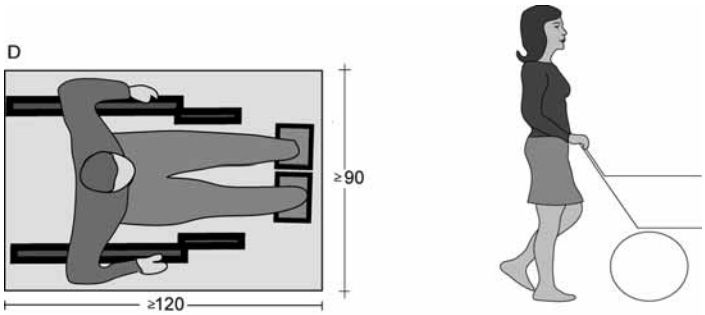
Aufzüge

Die Bodenfläche und die Hubleistung eines Aufzugs müssen mindestens nach einer Person im Rollstuhl plus einer Begleitperson ausgelegt sein.

C = minimale Bodenfläche (Plattform)



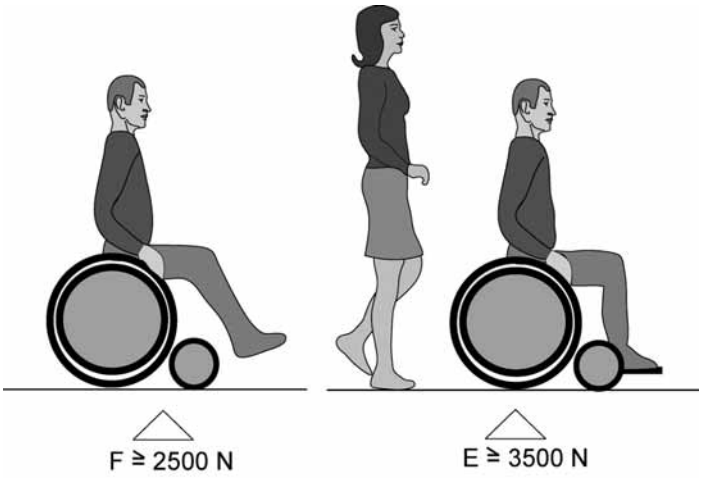
D = minimale Bodenfläche eines Treppenlifts, wenn die Begleitperson die Treppe benutzt



E = benötigte Leistung des Lifts

F = benötigte Leistung des Treppenlifts

G = Platz für die Drehbewegung vor der Aufzugtür



Stufen und Treppen

Die leichte Benutzbarkeit und Sicherheit bei der Benutzung einer Treppe hängen wesentlich von der Stufenhöhe und der Trittbreite ab und von deren Verhältnis zueinander. Unterstützende Begleitung ist zu berücksichtigen.

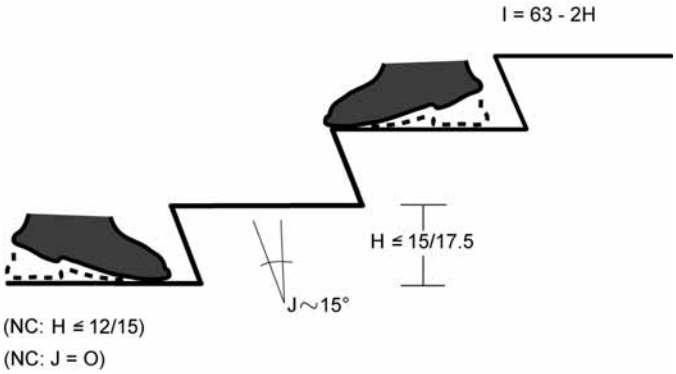
H = Stufenhöhe

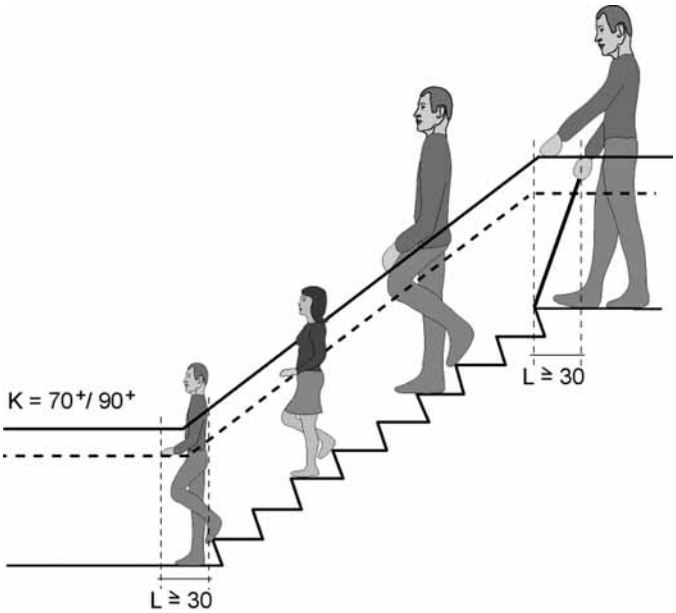
I = Auftrittbreite entsprechend der gegebenen Richtlinie

J = sichere (geschlossene) Stirnseiten

K = Höhe des Handlaufs für ausreichenden Halt

L = Länge des Handlaufs am Anfang und Ende für sicheren Halt und Abstützung





(NC: Kriterien der nordischen Staaten)

3. VERSCHIEDENE AKTIVITÄTEN

Zusätzlich zum sich bewegen in einem Gebäude oder einer Anlage werden die vorgesehenen Einrichtungen benutzt. Dieses Kapitel beschreibt die Kriterien für diverse zusätzliche Aktivitäten: Betätigen der Türen, Bedienen, Erreichen, Halten, Sitzen und Erlangen von Informationen. Die unterschiedlichen körperlichen Fähigkeiten und Einschränkungen sollten soweit wie möglich berücksichtigt werden, um jedem Nutzer die Ausführung dieser Aktivitäten unabhängig zu ermöglichen.

Betätigung der Türen

Zunächst hat eine Gehfläche breit genug zu sein, andernfalls ist ein Personenkreis buchstäblich ausgeschlossen.

Um die „unabhängige" Nutzung einer Tür zu gewährleisten, muss ausreichend Platz für die Betätigung vorhanden sein. Der benötigte Platz ist definiert durch den Öffnungskreis der Tür und die Art der Betätigung. So braucht zum Beispiel ein Rollstuhlfahrer ausreichend Platz zur Betätigung des Türgriffs und dazu noch Platz zum Manövrieren außerhalb des Öffnungskreises. Das Öffnen sollte möglichst wenig Kraftaufwand erfordern.

A = Öffnen ohne Hindernisse

B = maximaler Öffnungswiderstand

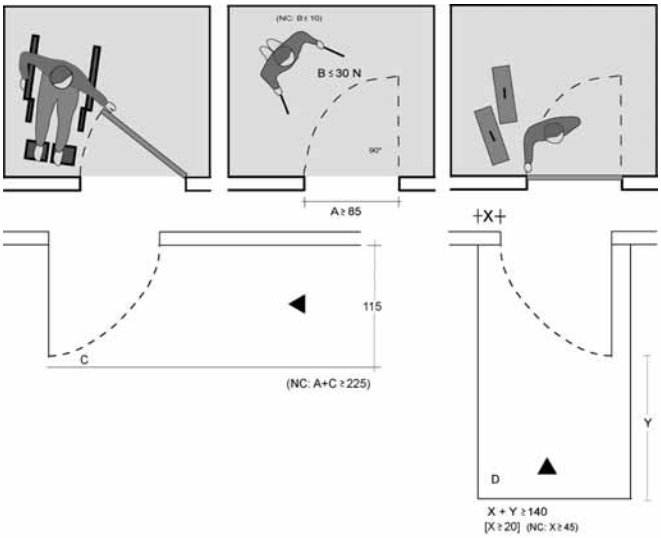
C = Tür mit seitlichem Zugang

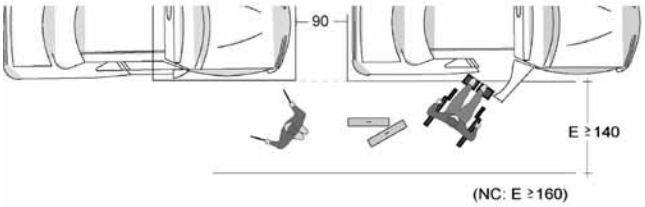
D = Tür mit frontalem Zugang

X = notwendiger Platz auf der Seite des Türgriffs oder -schlosses

Y = notwendiger Platz außerhalb des Öffnungskreises

E = notwendiger Platz für eine Wagentür

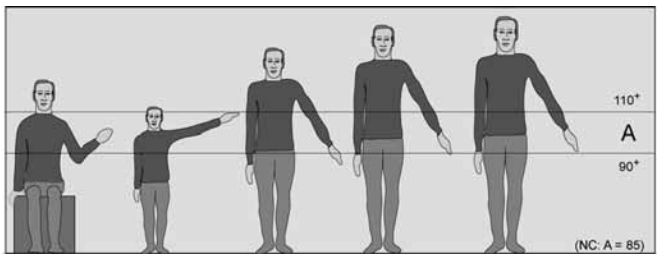




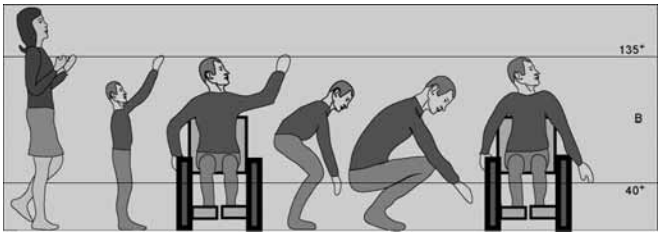
Bedienen, Erreichen, Halten

Im Prinzip ist die ideale Höhe für alle manuell zu bedienenden Einrichtungen gegeben durch die Erfordernisse der Einzelperson. Wo diese Einrichtungen durch Personengruppen genutzt werden – großgewachsene und kleine Personen, Kinder und Personen mit eingeschränkten Armbewegungen – wird für die Höhe ein passender Bereich festgelegt.

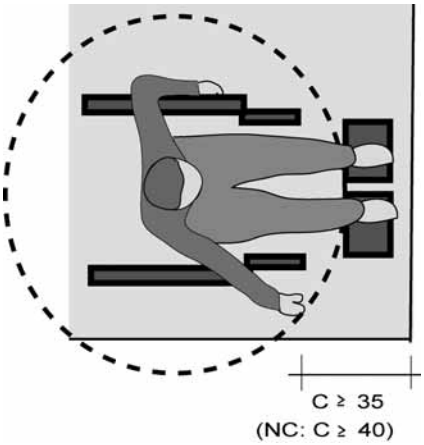
A = geeignete Höhe für Türgriffe, Lichtschalter, öffentliche Telefone und Kabinentableaus in Aufzügen



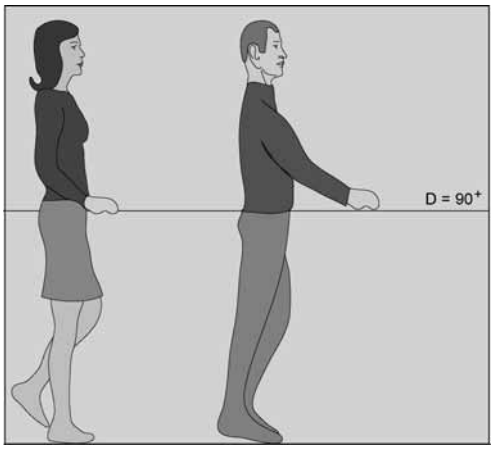
B = geeignete Höhen für Kleiderhaken, Bücherregale u.ä.



C = Platz zur Bedienung eines Schalters in einer Ecke

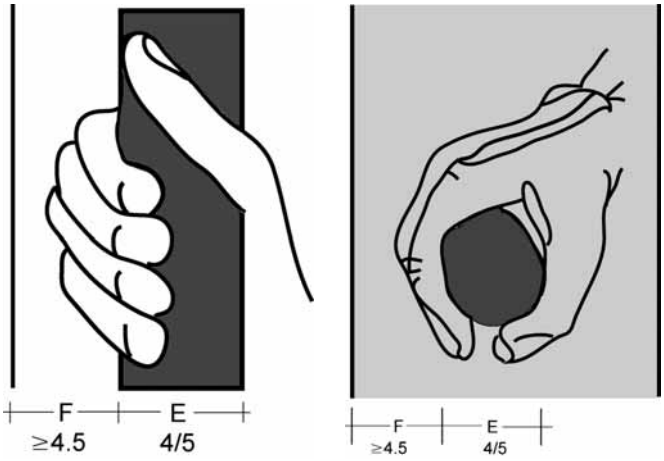


D = geeignete Höhe für Handläufe Handläufe müssen in einer solchen Höhe befestigt sein, dass möglichst viele Personen sie benutzen können. Wichtig ist eine gute Griffigkeit.



E = geeignete Durchmesser von Handläufen

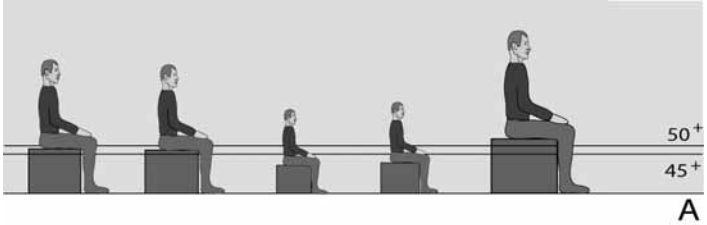
F = benötigter Platz zwischen Handlauf und Umgebung wie z. B. der Wand



Sitzen

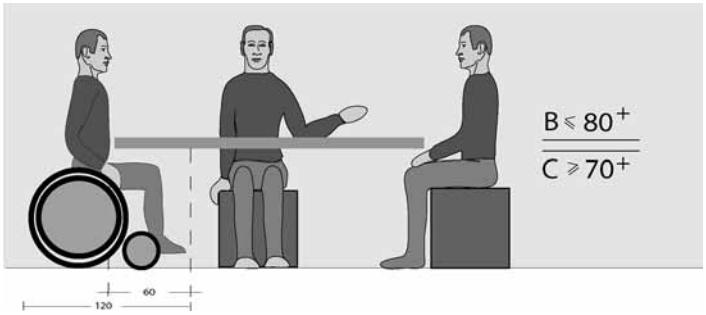
Die ideale Höhe eines Sitzes oder eines Arbeitsplatzes ist individuell verschieden. Sobald Arbeitsflächen (Schreibtische, Tische und Pulte) und Stühle (in Restaurants, Theatern, Wartezimmern, Toiletten) allgemein genützt werden, müssen die wesentlichen Maße einem gewissen Durchschnitt angepasst werden.

A = geeignete Sitzhöhe



B = geeignete Höhe einer Arbeitsplatte

C = freier Platz unter einer Arbeitsplatte



Häufig müssen sich Rollstuhlfahrer von ihrem Rollstuhl auf andere Sitze umsetzen, dies insbesondere in Toiletten, Duschen, Umkleideräumen und innerhalb ihrer Wohnung.

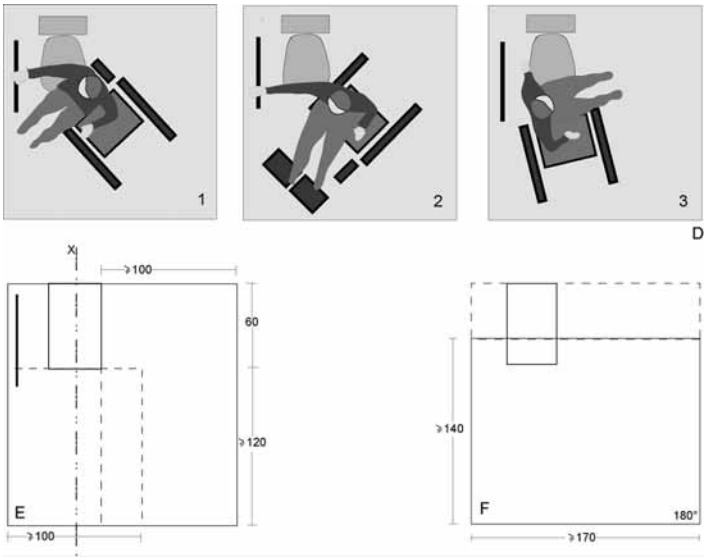
Jeder Rollstuhlfahrer hat seinen eigene Umsetzmethode. Generell existieren drei Umsetzmethoden (ohne Assistenz), von denen jede ihren eigenen Platzbedarf hat.

D = die drei hauptsächlichen Umsetzmethoden

E = Platzbedarf für die drei Methoden in einer Toilette

F = Wendeplatz in einer Toiletten-, Umkleide-, Duschkabine

X = Linie zur Markierung des Platzes für sowohl rechts- als auch linksseitiges Umsetzen und eventuelle Hilfsperson



(NC: In den nordischen Ländern wird für öffentliche Toiletten Platz für rechts- und linksseitiges Umsetzen auch zusammen mit Assistenzperson gefordert.)

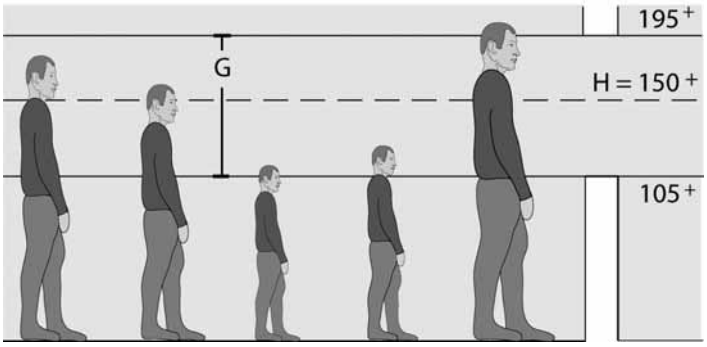
Erhalt von Informationen

Die Menschen müssen Zugang zu den Informationen haben, die für die Nutzung des Gebäudes wichtig sind. Das ist bei der Art von visueller, auditiver und taktiler Information zu beachten.

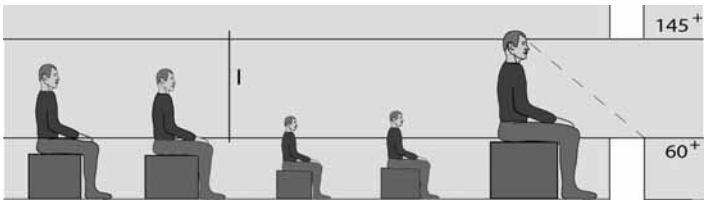
Die Auswahl der Höhe, in der die Informationstafel angebracht wird erfordert Sorgfalt, um freie Sicht für großgewachsene, für kleine Personen als auch für alle dazwischen zu ermöglichen.

G = freie Sicht beim Stehen

H = durchschnittliche Höhe der Anzeige bei „Leseentfernung"



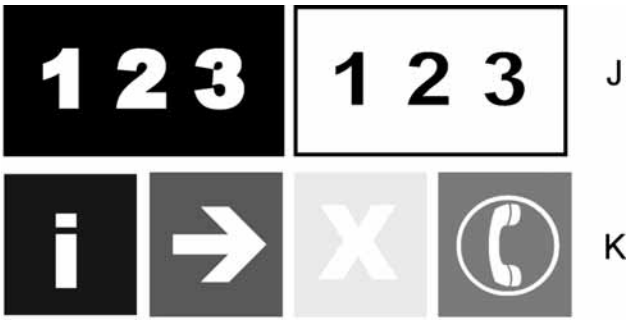
I = freie Sicht beim Sitzen



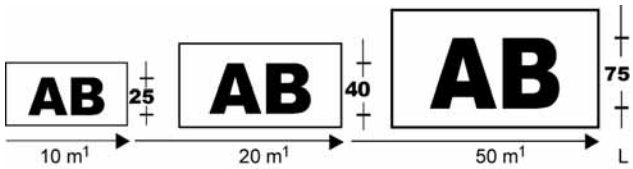
Die wesentlichen Informationen für eine schnelle und unkomplizierte Nutzung eines Gebäudes müssen sichtbar und verständlich sein.

Nachfolgend das Wichtigste für die visuelle Information:

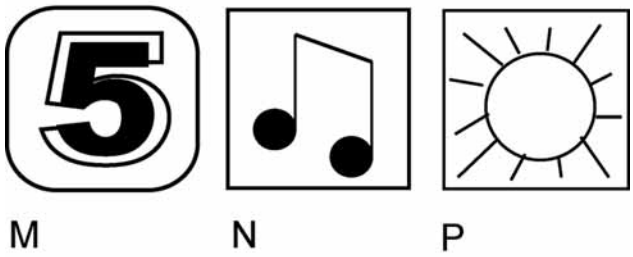
J = ausreichender Kontrast zwischen Information und Hintergrund (Text, Schalter, Türgriffe)



K = schnell verständliche Symbole mit üblicher Farbgestaltung
– blau für Informationen
– grün für Sicherheit
– gelb für Risiko
– rot für Gefahr / Notfall



L = ausreichend große Symbole je nach Entfernung zum Leser



Blinde Menschen können visuelle Informationen keinesfalls nutzen, für Personen mit eingeschränktem Sehvermögen ist es schwierig. Deshalb müssen wichtige Informationen ertastbar sein, zum Beispiel indem ein Relief auf einem Schalter eingeprägt ist (M) oder wenn die Information hörbar

Für Personen mit Hörschwierigkeiten muss die Information akustisch verstärkt werden (N), und wo möglich für gehörlose und ertaubte Menschen wahrnehmbar werden (P).

Mit freundlicher Unterstützung folgender Organisationen:

Albert Schweitzer Stiftung - Betreuen & Wohnen
www.ass-berlin.org

Deutsche Vereinigung für Rehabilitation Behinderter e.V. (DVfR)
www.dvfr.de

Deutscher Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e.V. - DVBS
www.dvbs-online.de

Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD)
www.design-fuer-alle.de

Fürst Donnersmarck-Stiftung zu Berlin
www.fdst.de

F.H.Papenmeier GmbH & Co.KG
www.papenmeier.de

Info-Handicap Luxemburg
www.info-handicap.lu

NEUMANNCONSULT Stadt- und Regionalentwicklung | Barrierefreies Gestalten
www.neumann-consult.com

Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
www.hindernisfrei-bauen.ch