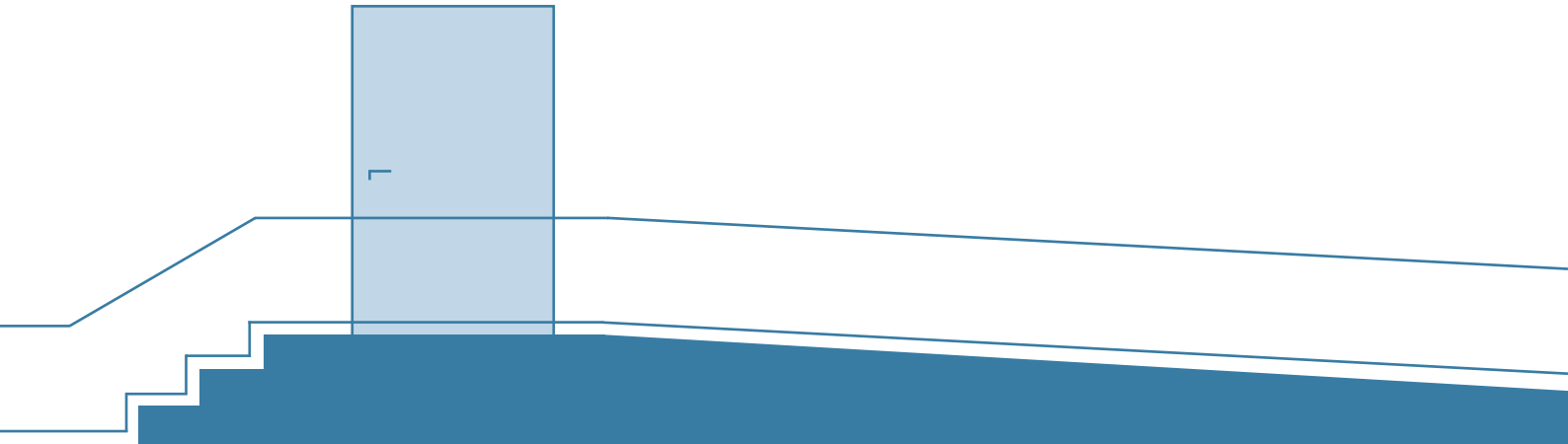


Bauen für Alle



Das Thema „Bauen für alle“ erlangt durch den demografischen Wandel und die gestiegenen rechtlichen Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Umwelt sowie die neuen EU-Richtlinien über die Reform des öffentlichen Vergaberechts eine stetig wachsende Bedeutung für Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Berücksichtigung von Barrierefreiheit im Design, der Architektur sowie in der Stadt- und Regionalentwicklung wird von Experten und Politik als elementar für die nachhaltige Zugänglichkeit und Nutzbarkeit unserer Umwelt eingeschätzt.

Design für Alle und Barrierefreiheit als Herausforderung für Kommunen:

Leben ohne Barrieren

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

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

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

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

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

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

erst im Verlauf der öffentlichen Diskussion wurde argumentativ herausgearbeitet, dass die Schaffung von mehr Barrierefreiheit auch anderen Bevölkerungsgruppen dient. Die prägnanteste Formulierung dieses Zusammenhangs besteht in dem Satz: Eine barrierefrei zugängliche Umwelt ist für etwa zehn Prozent der Bevölkerung zwingend erforderlich, für etwa 30 bis 40 Prozent notwendig und für 100 Prozent komfortabel.

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

VON

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

Zu den Autoren

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

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

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

Begriffe in der Praxis

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

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

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

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

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

Merkmale von Barrieren

Die Erkenntnis, dass Barrieren letztlich Mobilitätsbeschränkungen in Abhängigkeit



Taktile Orientierungshilfen dienen nicht nur blinden und sehbehinderten Besuchern

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

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

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

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

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

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

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



kreuzenden Querstraßen besser feststellen zu können.

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

Handlungsinstrumente zur Umsetzung

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

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

Beschluss eines Zugänglichkeitsplans

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

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

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

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

Ernennung eines Zugänglichkeitskoordinators

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

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

Fazit

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

Literatur

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

Barrierefreiheit als Kriterium im öffentlichen Ausschreibungsverfahren:

„Bauen für Alle“ als europäisches Projekt

Im Dezember 2004 startete das von der Europäischen Kommission geförderte EU-Projekt „Build for All“ unter der Leitung des Luxemburger nationalen Behinderteninformationszentrums „Info-Handicap“. Hauptziel des Projektes ist das Wecken des Bewusstseins der Personen, die mit Ausschreibungen von öffentlichen Aufträgen betraut sind und wie sie bei den Ausschreibungen in den technischen Spezifikationen die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen berücksichtigen können.

Motivation für den Projektvorschlag war die Feststellung im Expertenbericht für die Europäischen Kommission im Jahr 2003 mit dem Titel „2010: ein Europa zugänglich für alle“, wonach der Mangel an Bewusstsein bei den Verantwortlichen als eines der Haupthindernisse für mangelnde Zugänglichkeit im bebauten Raum genannt wurde. Der Bericht stellte ebenfalls fest, dass die Kommunen und Behörden eine wichtige Rolle dabei spielen, dieses Bewusstsein und das Verhalten zu ändern.

Das Projekt „Build for All“ hatte sich daher vorgenommen, die im EU-Behinderten-Aktionsplan genannten Ziele im Bereich der Zugänglichkeit im Hinblick auf ihre Umsetzung in der Praxis zu überprüfen und konkrete Vorschläge zum öffentlichen Vergabeverfahren zu erarbeiten. Dafür sollten Instrumente entwickelt werden, mit denen öffentliche Infrastruktur und bebaute Räume barrierefrei errichtet werden können, unter der Berücksichtigung von realistischen Zielen sowohl hinsichtlich der Kosten als auch des Zeitrahmens.

Vorgehensweise

Durch die Beteiligung einer großen Anzahl von europäischen und nationalen Partnern wurde ein Dialog wichtiger Akteure eingeleitet, der im Laufe der Projektentwicklung den Austausch zwischen den Berufsgruppen und den Benutzern sicherstellte.

„Build for All – Bauen für Alle“ ist ein Pilotprojekt für Maßnahmen zugunsten einer integrierten Politik für Menschen mit Behinderungen. Das EU-Projekt, an dem auch der Rat der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) beteiligt ist, fördert mit Unterstützung der Europäischen Kommission die Gestaltung einer zugänglichen baulichen Umwelt durch Umsetzung des Konzepts „Design für Alle“.

Zunächst wurde ein Handbuch erstellt, das vor allem Kommunen und Vergabestellen helfen soll, bei der Ausschreibung von öffentlichen Aufträgen und unter Berücksichtigung der 2004 verabschiedeten europäischen Richtlinien zum öffentlichen Vergabewesen, technische Spezifikationen zu formulieren. Diese Richtlinien erlauben den Vergabestellen zum ersten Mal, Sozial- und Umweltstandards in den Ausschreibungskriterien für Bauaufträge, Dienstleistungen und Lieferverträge vorzugeben. Sie können daher auch Zugänglichkeitskriterien beinhalten und somit die speziellen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen oder von älteren Menschen berücksichtigen. Das Handbuch soll als Leitfaden für die Praktiker dienen und ihnen zeigen, wie sie in den Ausschreibungen die technischen Spezifikationen beschreiben können.

Als nächster Schritt wurde Unterrichtsmaterial erstellt für Berufsgruppen, die in den entsprechenden Aufgabenbereichen tätig sind wie Bauindustrie, Architekten und Stadtplaner sowie für lokale und regionale Gebietskörperschaften, die mit der Ausschreibung von öffentlichen Aufträgen im bebauten Raum betraut sind. Schließlich soll mit den erarbeiteten Materialien der Erfahrungsaustausch angeregt werden und die Ergebnisse möglichst europaweit verbreitet werden.

An dem Projekt beteiligen sich eine Reihe europäischer Interessensverbände sowie

VON

DR. ANGELIKA

POTH-MÖGELE

Zur Autorin

Dr. Angelika Poth-Mögele ist „Head of Policy“ des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) in Brüssel.

ationale Organisationen und Einrichtungen (siehe Kasten „Projektpartner“, S. 208).

Projektetappen

Nach dem Start des Projektes im Dezember 2004 wurde parallel in Arbeitsgruppen, die mit Experten der Projektpartner besetzt waren, das Handbuch und das Unterrichtsmaterial erarbeitet. Am 16. Januar 2006 wurde in Brüssel im Rahmen einer Veranstaltung im Gebäude des Ausschusses der Regionen das Handbuch und der „toolkit“ einem interessierten Publikum vorgestellt. Kommissionspräsident José Manuel Barroso sandte ein Grußwort zur Eröffnung der Veranstaltung, in dem er auf die Bedeutung des Themas hinwies und die Unterstützung des Projekts durch die Kommission unterstrich.

Der Vorstellung in Brüssel folgten die Präsentation vor Fachpublikum und der Test mit Personen, die im öffentlichen Vergabewesen tätig sind. Ein erster von vier Workshops wurde von der Firma NeumannConsult in Zusammenarbeit mit der Stadt Münster und in Kooperation mit der Universität in Münster am 6. April 2006 organisiert und von mehr als 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmern besucht. Für diese Veranstaltung wurde der Leitfaden unter dem Motto „Guter Wille allein reicht nicht“ ins Deutsche übersetzt.

Der zweite Workshop fand am 8. September 2006 in Danzig statt; der dritte am 21. September 2006 in Rom und der letzte am 9. November 2006 in Barcelona. Eine Abschlusspräsentation erfolgte am 15. November 2006 in Straßburg im Rahmen der Plenarsitzung des Europäischen Parlaments (EP) mit Unterstützung der Intergroup „Menschen mit Behinderungen“ des EP.

Inhalt des Handbuches

Der erste Teil des Handbuches enthält Hintergrundinformationen für den Leitfaden und soll die mit der Vergabe öffentlicher Aufträge betrauten Personen sensibilisieren, den zu bebauenden Raum barrierefrei zu gestalten.

In den letzten Jahren haben europäische Planer, Designer und Befürworter der Barrierefreiheit insbesondere auf „Design für Alle“ als einen praktischen Ansatz für Design und Bauen hingewiesen, der zur Schaffung umfassender Zugänglichkeit beitragen kann. „Design für Alle“ bedeutet: Konzipierung, Entwicklung und Vermarktung von Produkten, Dienstleistungen, Systemen des täglichen Bedarfs und der gestalteten Umwelt, damit

sie für eine größtmögliche Zahl von Nutzern zugänglich und benutzbar sind.

Dies kann auf dreierlei Weise erreicht werden: indem Produkte, Dienstleistungen und Anwendungsmöglichkeiten entwickelt werden, die für die meisten potenziellen Nutzer ohne jegliche Veränderungen einsatzbereit sind; indem Produkte so entwickelt werden, dass sie an die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzer einfach angepasst werden können, oder indem Produktschnittstellen standardisiert werden, so dass sie mit Spezialausrüstungen kompatibel sind.

Ausgehend vom sozialen Modell von Behinderung ist „Design für Alle“ ein Design für menschliche Vielfalt, gesellschaftliche Integration und Gleichheit. Das soziale Modell von Behinderung geht davon aus, dass eine Person, die eine bestimmte Funktionalität verliert, alternative Funktionalitäten einsetzt, um konkrete Situationen zu meistern. Beispielsweise nutzt eine blinde Person den Tastsinn und das Gehör, eine gehörlose Person den Tastsinn und das Sehen und eine Person, die nicht gehen kann, benutzt zur Fortbewegung einen von Hand betriebenen Rollstuhl. Probleme entstehen dann, wenn das Umfeld den Einsatz dieser Ersatzfunktionen nicht zulässt. So würde ein blinder Mensch zusätzlich ‚lese-behindert‘, wenn Bücher nur als Druckversion vorhanden wären. Eine blinde Person ist auch behindert, wenn Verkehrsampeln geräuschlos und nur mit farbigen Lichtern arbeiten. Umgekehrt ergeht es einem gehörlosen Menschen – angewiesen auf Sehen sowie Geruchs- und Tastsinn –, wenn Feueralarm allein durch eine Glocke oder eine Sirene gegeben wird. Eine Person, die nicht gehen kann, überwindet ihre Immobilität durch die Benutzung eines Rollstuhls und wird behindert, sobald sich im Eingangsbereich eines Gebäudes eine Stufe befindet oder eine Tür zu eng ist.

Design für Alle im Beschaffungswesen

Die Übernahme des Konzepts „Design für Alle“ bei der Ausarbeitung öffentlicher Ausschreibungen für Bauleistungen bringt beträchtlichen Nutzen und Vorteile mit sich. Diese entstehen auf sehr unterschiedliche Weise und kommen vielen der am Verfahren Beteiligten zugute. Nicht zuletzt gewinnt die auftraggebende Behörde, deren Ansehen in der Gemeinde auf diese Weise mit Sicherheit wächst und deren Gesamthaushalt davon profitiert, sobald die Vorteile eines voll zugänglichen und benutzerfreundlichen

Projektpartner

- Das Europäische Normenzentrum CEN
- Der Europäische Verband der Bauindustrie
- Der Europäische Verband der Aufzughersteller
- Die Europäische Architektenkammer
- Das europäische Institut für Design und Behinderungen
- Der Rat der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE)
- EUROCITIES
- Info-Handikap
- AGE (europäische Dachorganisation für Senioren)
- Das Europäische Behindertenforum (EDF)
- Der Stadtrat von Danzig
- NeumannConsult – Stadt- und Regionalentwicklung/barrierefreies Gestalten
- ProAsolutions
- Co.IN Cooperative Integrate Onlus

Umfelds sich dadurch auszahlen, dass sich mehr Menschen bemühen werden, öffentliche Einrichtungen zu benutzen.

Ein öffentliches Ausschreibungsverfahren besteht aus mehreren aufeinander folgenden Phasen. In jeder einzelnen Phase können in unterschiedlichem Ausmaß umweltrelevante oder soziale Kriterien, zu denen Zugänglichkeitskriterien zählen, berücksichtigt werden. In jedem Falle sind die Grundsätze der Gleichbehandlung, der Nicht-Diskriminierung und der Transparenz in allen Phasen einzuhalten.

In der ersten Phase ermittelt der öffentliche Auftraggeber seinen Bedarf. Hier ist der Vertragsgegenstand zu definieren und ein Ausschreibungsentwurf einschließlich technischer Spezifikationen und Leistungsbedingungen zu erstellen. Zugänglichkeitskriterien technischer Art können in die technischen Spezifikationen einfließen, gegebenenfalls mit Bezug auf zu erfüllende technische Standards. Damit werden die Merkmale des Gebäudes oder der zu erwerbenden Güter festgelegt.

Sobald die Angebote beim öffentlichen Auftraggeber eingegangen sind, bewertet dieser in der zweiten Phase die einzelnen Anbieter aufgrund von Auswahlkriterien. Im Auswahlstadium können Zugänglichkeitskriterien unter der Überschrift „Technische und/oder berufliche Leistungsfähigkeit“ eingeführt werden, zum Beispiel die in den letzten fünf Jahren hergestellten barrierefreien Bauten, die auf Zugänglichkeit spezialisierten beteiligten Techniker oder technischen Stellen, eine Beschreibung der technischen Einrichtungen oder Maßnahmen zur Qualitätssicherung, Qualifikationen über die berufliche Befähigung der für die Erbringung der Dienstleistungen oder für die Ausführung der Bauleistungen verantwortlichen Personen.

Nach Aussonderung der nicht qualifizierten Anbieter verbleiben in der dritten Phase die Angebote qualifizierter Anbieter, die nunmehr vom öffentlichen Auftraggeber im Einzelnen auszuwerten sind. Wird der Zuschlag dem nach Sicht des öffentlichen Auftraggebers wirtschaftlich vorteilhaftesten Anbieter erteilt, so müssen die entsprechenden Zuschlagskriterien in Bezug zu dem Auftragsgegenstand des betreffenden öffentlichen Auftrags gestellt sein. Die Vergaberichtlinie gibt dazu folgende Beispiele: Qualität, Preis, technischer Wert, Ästhetik, Zweckmäßigkeit, Umwelteigenschaften, Betriebskosten, Rentabilität, Kundendienst und technische Hilfe, Lieferzeitpunkt und Lieferungs- oder Auslieferungsfrist.

Nach Zuschlag und Unterzeichnung des Vertrages sollte die Behörde in der vierten Phase die korrekte Ausführung des Auftrags überwachen, sowie alle sich daraus ergebenden Verpflichtungen, einschließlich der „Leistungsbedingungen des Vertrages“, wie sie in der ursprünglichen Ausschreibung bereits niedergelegt worden waren.

Das Instrumentarium

Der zweite Teil des Handbuchs enthält praktische Handreichungen für öffentliche Auftraggeber, um die Einhaltung von Zugänglichkeits- und „Design für Alle“-Kriterien bei Planung und Bau sicherzustellen. Angereichert durch konkrete Beispiele werden



Der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung am öffentlichen Leben

Hinweise gegeben, wie in den verschiedenen Ausschreibungsphasen verfahren werden kann.

So werden Anforderungen an die Qualifikation und Ausbildung des mit den Ausschreibungen betrauten Personals näher erläutert, auf Qualitätsnachweise und Zertifizierungen interner und externer Experten eingegangen, das Auswahlverfahren und die Auswertung der eingegangenen Angebote beschrieben und nähere Informationen über die Zuschlagskriterien sowie die Vertragsdurchführung und Leistungskontrolle gegeben, wobei hier insbesondere die Endnutzer einbezogen werden sollten. Die ausgeführten Hinweise werden anschließend durch zahlreiche Beispiele aus verschiedenen Ländern ergänzt und kommentiert.

Der dritte Teil enthält für die Zielgruppe ebenfalls relevante Informationen: Eine Liste von europäischen Normen mit Zugänglichkeitsbezug (CEN-Normen), Informationen zur Umsetzung von Zugänglichkeitskriterien in die Praxis, Zugänglichkeitsvorschriften in Bezug auf Design, Außendarstellung sozialen Engagements, Fortbildungsmöglichkeiten sowie ein Glossar.

Infos

Das Manuskript des Handbuchs wird nach den vier Workshops entsprechend der gemachten Erfahrungen und Kommentare der Teilnehmer nun noch modifiziert und gegebenenfalls ergänzt, bevor es in der endgültigen Fassung dem breiten Fachpublikum zur Verfügung gestellt wird.

Es ist auf der Internetseite des Projektes (www.build-for-all.net) abrufbar und auch über den Rat der Gemeinden und Regionen Europas (www.ccre.org) erhältlich.

Das Vergaberecht und die Berücksichtigung sozialer Kriterien:

Kommunen brauchen mehr Rechtssicherheit

Die Berücksichtigung von Belangen behinderter Menschen bei der öffentlichen Auftragsvergabe ist nach EU-Recht zwar möglich, aber eingeschränkt. Deshalb ist die Bundesregierung aufgefordert, bei der Novelle des Vergaberechts von der Möglichkeit der Berücksichtigung sozialer Belange Gebrauch zu machen, um die bestehenden Rechtsunsicherheiten hinsichtlich der Zulässigkeit zu beenden und den Spielraum der EU-Vergaberegeln zu nutzen.

VON

BARBARA MEIßNER

Das Projekt „Build for All“, ein Pilotprojekt der Europäischen Kommission für Maßnahmen zum Mainstreaming von Politik für Menschen mit Behinderung, will Wege zur Schaffung von Zugänglichkeit für behinderte Menschen bei Dienstleistungen und Bauvorhaben schaffen und darlegen, wie diese Möglichkeiten mit Hilfe des Vergaberechts geschaffen werden können. Dabei bezieht sich die Problematik weniger auf das barrierefreie Bauen, welches in Deutschland seit vielen Jahren aufgrund bestehender gesetzlicher Verpflichtungen praktiziert wird. Eine wichtige Rolle spielt auch das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen. Mit ihm wurde dem im Artikel 3 Absatz 3 Satz 2 Grundgesetz verankerten Benachteiligungsgebot, wonach Niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden darf, Geltung verschafft.

Zulässigkeit der Berücksichtigung „vergabefremder“ Kriterien

Die Diskussion bezieht sich vielmehr auf die Tatsache, inwiefern „vergabefremde Kriterien“, also Kriterien, die den Wettbewerbsgedanken des Vergaberechts nicht fördern, bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen zulässigerweise berücksichtigt werden dürfen.

Anders als die Berücksichtigung „umweltfreundlicher Kriterien“, die ebenfalls als vergabefremd angesehen, aber unproblematisch

sind, gilt die Berücksichtigung von „sozialen Kriterien“ im Vergaberecht als umstritten. Insbesondere in Deutschland führt dieses in der Politik immer wieder zu Diskussionen. Grundsätzlich steht die zentrale Ausrichtung des Vergabeverfahrens auf den Wettbewerb außer Zweifel. Das öffentliche Auftragswesen geht von der Gleichbehandlung aller potenziellen Bewerber aus. Allerdings hat sich bereits der Europäische Gerichtshof in seinen Grundsatzurteilen – Beentjes-Entscheidung vom 20. September 1988 sowie Nord-Pas-De-Calais-Entscheidung vom 26. September 2000 – der Berücksichtigung außerwettbewerblicher Zwecke nicht verschlossen.

Möglichkeit nach europäischem Recht gegeben

Die neue EU-Vergaberichtlinie 2004/18/EG vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge hat diesen Anforderungen Rechnung getragen. Danach ist nach geltendem EU-Recht die Berücksichtigung sozialer Kriterien unter bestimmten Voraussetzungen zulässig. Nach Artikel 26 und 53 sowie Erwägungsgrund 46 der Richtlinie dürfen soziale Kriterien bei der Zuschlagserteilung berücksichtigt werden, wenn sie mit dem Auftragsgegenstand zusammenhängen, dem Auftraggeber keine uneingeschränkte Handlungsfreiheit eingeräumt wird, im Leistungsverzeichnis oder in der Bekanntmachung ausdrücklich genannt werden und nicht gegen wesentliche Grundsätze des Gemeinschaftsrechts verstoßen.

Damit ist für die Zulässigkeit der Berücksichtigung sozialer Belange im Vergaberecht eine geschickte Verknüpfung der wirtschaftlichen und sozialen Kriterien erforderlich. Zu jedem der in den Ausschreibungsunterlagen aufgeführten sozialen Kriterien und Belangen ist der konkrete Bezug zum Auftragsgegenstand und sozialwirtschaftlichen Unternehmen darzustellen. Insofern erfährt die Berücksichtigung dieser Kriterien eine Ein-

Zur Autorin

Barbara Meißner ist Referentin des Deutschen Städtetages.

schränkung, ist aber möglich. Die Möglichkeit im Rahmen der Vergabe, die Berücksichtigung von Belangen Behinderter oder andere soziale Kriterien zu verfolgen, ist unter diesen Voraussetzungen im Einzelfall zu prüfen und vom Auftragsgegenstand abhängig.

Möglichkeit in nationalem Recht gefordert

Um in diesem Bereich Rechtssicherheit zu erlangen, sind Regelungen zur Berücksichtigung sozialer Belange im nationalen Vergaberecht dringend erforderlich und müssen bei der anstehenden Novelle des Vergaberechts eingeführt werden. Paragraph 97 Absatz 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) regelt, dass Aufträge nur an fachkundige, leistungsfähige und zuverlässige Unternehmen vergeben werden dürfen und andere oder weitergehende Anforderungen an Auftraggeber nur gestellt werden dürfen, wenn dieses durch Bundes- oder Landesgesetz vorgesehen ist. Damit muss im Einzelfall geprüft werden, ob die geltenden Bundes- oder Landesgesetze eine so genannte Bevorzugung von Bietern regeln.

Die Berücksichtigung sozialer Kriterien im Vergaberecht im Rahmen des bestehenden Spielraums der EU-Vergaberichtlinien ist nach vorliegenden Informationen im Zuge der Novelle nicht beabsichtigt. Der Deutsche Städtetag (DST) hatte bereits in der vergangenen Legislaturperiode gegenüber dem damaligen Ministerium für Wirtschaft und Arbeit darauf hingewiesen, dass es die Städte in zunehmenden Maße als ihre Verpflichtung ansehen, auch soziale Aspekte im Vergabeverfahren zu berücksichtigen und Vorschläge vorgelegt. Denkbar wäre eine ergänzende Regelung in Paragraph 97 GWB oder den Verdingungsordnungen.

Der DST fordert die Berücksichtigung „sozialer Kriterien“ im Vergaberecht und begrüßt deshalb die Möglichkeit im europäischen Vergaberecht. Der Hauptausschuss des DST hat diese Auffassung zuletzt in seiner Sitzung am 14. und 15. Februar 2006 in Brandenburg/Havel bekräftigt. Er hält es für eine soziale Verantwortung der Städte, auch im Vergabeverfahren auf derartige Belange Rücksicht zu nehmen, unabhängig von dem Gedanken der Förderung des Wettbewerbs. Deshalb hat er die Bundesregierung aufgefordert, im Zuge der anstehenden Novelle des Vergaberechts – aufgrund der bestehenden Pflicht zur Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien in nationales Recht – von der Möglichkeit der Berücksichtigung sozialer Belange Gebrauch zu machen, um die

bisher bestehenden Rechtsunsicherheiten im nationalen Recht hinsichtlich der Zulässigkeit zu beenden und den Spielraum der EU-Vergaberegeln zu nutzen. Voraussetzung für eine Berücksichtigung solcher Kriterien bei der Vergabe sollte jedoch die Tatsache sein, dass verlässliche Zertifizierungen möglich sind, da den Vergabestellen eine Überprüfung der Selbstauskünfte der Unternehmen nicht möglich ist.

Zu bedauern ist, dass die Bundesregierung allerdings bisher nicht bereit ist, der Forderung nach Umsetzung der Berücksichtigung von sozialen Kriterien im nationalen Vergaberecht Folge zu leisten. Solange dieses nicht erfolgt, werden die öffentlichen Auftraggeber nur sehr zögerlich oder gar nicht soziale Belange berücksichtigen, da sie mögliche Rechtsschutzverfahren mit ihren Konsequenzen auf die Vergabeverfahren scheuen.

Es bleibt allerdings zu erwähnen, dass die Berücksichtigung der sozialen Belange für den öffentlichen Auftraggeber freiwillig und unverbindlich bleiben muss. Eine verbindliche Festschreibung, wie sie in dem Leitfaden von den Partnern des Projektes „Build for All“ favorisiert wird, lehnt der DST ab.

Bewertung

Damit bleibt festzuhalten: Die Berücksichtigung „sozialer Belange“ im Beschaffungswesen durch den öffentlichen Auftraggeber ist durchaus zulässig und möglich. Es steht allerdings zu befürchten, dass viele Städte, obgleich sie sich durchaus der Förderung sozialer Belange verpflichtet fühlen, aufgrund der ungeklärten Rechtslage eher von einer Berücksichtigung absehen. Das Vergaberecht ist zu einer komplexen Materie geworden und der Rechtsschutz von Bietern gegen Entscheidungen der Vergabestellen hat enorm zugenommen. Umso wichtiger ist es, soziale Aspekte nur so zu verwenden, dass der Zusammenhang mit dem Auftragsgegenstand oder der Eignung der Bieter deutlich wird. Die beste und vergaberechtskonforme Möglichkeit, die Berücksichtigung von „sozialen“ Kriterien vorzusehen, scheint in der Leistungsbeschreibung zu bestehen.

Hier – und das sei zugegeben – liegen bei den „sozialen“ Kriterien eindeutig größere Probleme als bei den Umweltbelangen, wo eine Bezugnahme zum Auftragsgegenstand deutlich einfacher herzustellen ist. Gleichwohl sollte dieses nicht unversucht bleiben. Auch nicht vor dem Hintergrund, – dass, wie auch häufig diskutiert wird – dadurch eine Verteuerung der öffentlichen Aufträge eintreten oder beihilfenrechtliche Probleme auftreten könnten. ■

Von der barrierefreien Gestaltung zur „Stadt für Alle“ in Barcelona:

Vorbild und Vorreiter im Design für Alle

Die Stadt Barcelona gilt als europäisches Vorbild im Design für Alle. In der katalanischen Hauptstadt wurde 1995 die bekannte „Erklärung von Barcelona“ verabschiedet. In ihr sind eine Reihe von weit reichenden Vereinbarungen festgehalten, in denen sich die unterzeichnenden Kommunen zu Barrierefreiheit und Inklusion in einem umfassenden Sinne bekennen.

VON

FRANCESC ARAGALL I CLAVÉ

Als die Stadtverwaltung Barcelona die Erarbeitung eines Zugänglichkeitsplans beschloss, um Barcelona zu einer „Stadt für Alle“ zu machen, in der die tatsächlichen Bedürfnisse der Bürger berücksichtigt würden, war dies als Reaktion auf die Forderung der Bevölkerung nach Chancengleichheit für alle zu verstehen. So wurde die Barrierefreiheit in den 1990-er Jahren nach und nach in den neuen städtebaulichen Projekten umgesetzt. Die Stadtverwaltung begann, aktiv durch professionelle Hilfestellungen und die Überwachung der verschiedenen Infrastrukturprojekte, durch Fortbildungsprogramme und Maßnahmen zur Bewusstseinschärfung der Architekten mitzuwirken.

Zum Beweis des Engagements in städtebaulichen Projekten unterzeichnete die Städtische Einrichtung für Personen mit Behinderungen eine Vereinbarung mit der Architektenkammer, nach der ein Benchmark zur Überprüfung der Architekturprojekte auf Barrierefreiheit erarbeitet werden sollte. 1991 trafen sich etwa 150 Architekten der Stadt zu einer Sitzung, in der die Bedeutung der Schaffung einer Stadt ohne Barrieren dargelegt wurde.

Damals planten Rafael de Cáceres und sein Team die Allee „Rampla Catalunya“ mit dem Bordstein 120, dem ersten städtebaulichen Element, das komplett auf Menschen mit Behinderungen abgestimmt wurde. Darüber hinaus wurde der Bordstein für den Gebrauch aller Menschen – nicht allein von

Rollstuhlfahrern – gestaltet. Die Planung der Rambla Catalunya zeigte, dass Ästhetik und Funktionalität nicht unbedingt in Widerspruch zueinander stehen müssen.

Nach Fertigstellung einer öffentlichen Arbeit wie dieser und im Kontext der Infrastruktur im Jahre 1992 wurde die Barrierefreiheit im Bezirk Carmel untersucht. Dabei wurde berücksichtigt, dass es sich um eine der hügeligeren Gegenden der Stadt mit schmalen Bürgersteigen handelt – eine Herausforderung für die Architekten, deren Ergebnis eine Lösung für viele andere Planungsfragen in barriere technisch weniger problematischen Bezirken der Stadt liefern konnte. Dafür gestaltete Montserrat Perial eine besondere Baumscheibe, für die sie sogar einen Design-Preis erhielt. Gleichzeitig wurde der erste Niederflerbus eingesetzt; 20 weitere wurden später für die Paralympischen Spiele angeschafft.

Die Vorbereitungen für 1992 bedeuteten auch einen kräftigen Impuls, die Barrierefreiheit in der Stadt voranzutreiben, da zum ersten Mal in der Geschichte eine städtische Infrastruktur für Athleten und Besucher der Olympischen und der Paralympischen Spiele zur Verfügung stehen musste.

Die größte Anstrengung bestand in der Nivellierung der Straßen und der Einrichtung einer Fußgängerzone in der Altstadt sowie in der Barrierefreiheit in der U-Bahn, Linie 2, und allen neuen Hauptlinien. Gleichzeitig wurden die ersten Versuche unternommen, den barrierefreien Zugang zu den Stränden zu ermöglichen, sowie – als Vorspiel zum Konzept für die barrierefreie Gestaltung – Daten über den Zugang zu 57.000 öffentlichen und gewerblichen Gebäuden und Grundstücken gesammelt. Diese sollten dann mittels eines geografischen Informationssystems ausgewertet werden.

Ein weiterer wichtiger Schritt stellte im März 1992 die Gründung einer Arbeitsgruppe zur Verbesserung der Barrierefreiheit dar. Ziel war die Förderung und Anwendung des Gesetzes, mit dem die Barrierefreiheit verbes-

Zum Autor

Francesc Aragall i Clavé ist Präsident der Design for All Foundation mit Sitz in Barcelona.

sert werden sollte. Gleichzeitig wurden die notwendigen Schritte für den Bericht über das Konzept für die barrierefreie Gestaltung in Barcelona eingeleitet. Die Gruppe bestand aus Mitgliedern mehrerer Abteilungen und wurde vom Stadtbaurat geleitet.

Gestaltung der „Stadt für Alle“

Der Begriff von der „Gestaltung für Alle“ und damit einhergehend von den „Städten für Alle“ erfuhr in den 1990-er Jahren seine erste Verbreitung. Diese neue Perspektive hebt die Differenzierung der Gesellschaft nach Menschen mit und Menschen ohne Behinderungen auf und konzentriert sich auf Verschiedenartigkeit. Mit anderen Worten: Sie verteidigt das Recht auf individuelle Unterschiede hinsichtlich Kultur, Sprache, Fähigkeiten, Geschlecht, Alter und physische Aspekte.

Die Philosophie, auf der die Gestaltung der Stadt für Alle beruht, bedeutet Chancengleichheit für alle Menschen, die das soziale Gefüge der Stadt bestimmen. Soll das Ziel der Chancengleichheit erreicht werden, ist es notwendig, dass jeder einen einfachen und möglichst selbstständigen Zugang zu den verschiedenen Aktivitäten und Dienstleistungen hat, die die Stadt bietet: Kultur, Unterhaltung, Bildung, Verkehr, Einkaufsmöglichkeiten, Bürgerservice, Arbeit und Technologie.

Und wenn von Zugänglichkeit gesprochen wird, heißt das nicht „eintreten“, sondern die Nutzung von Produkten, Dienstleistungen oder Umgebungen, wie sie im Europäischen Konzept für Zugänglichkeit beschrieben sind: respektvoll, sicher, gesund, funktional, verständlich und ästhetisch. In diesem Sinne erreichen wir mit den Kriterien und Arbeitsmethoden des Designs für Alle den universellen Zugang in der Stadt (s. Kasten „Prinzipien eines Zugänglichkeitsplans“).

Der Zugänglichkeitsplan von Barcelona

In Barcelona erfuhr die Barrierefreiheit zunehmend Zuspruch: Politiker, Fachleute und Bürger bezeugten ihren Wunsch nach einem Leben in einer besseren Stadt und auch ihren Willen, dabei mitzuarbeiten und sich zu engagieren.

Es waren gemeinsame Bemühungen und eine reibungslose Koordination der verschiedenen Handlungsträger notwendig, um Barcelona zu einer Stadt für Alle zu machen: Bürger, Fachleute, Politiker und Privatwirtschaft. Das letztendliche Ziel des Konzeptes für die barrierefreie Gestaltung war, die Stadt

Barcelona bis zum Jahr 2006 vollständig barrierefrei zu gestalten. Grundlage dafür war, dass die gewünschten Ergebnisse in jedem Aufgabenfeld klar definiert werden mussten.

Öffentliche Verkehrsflächen

Angesichts der Tatsache, dass manche Straßen in Barcelona wegen ihrer Steigung nie barrierefrei sein können, wäre das ideale Ergebnis mit Blick auf die übrigen Straßen, dass ihre Bürgersteige breit genug wären, so dass zwei Fußgänger aneinander vorbei gehen könnten, ob mit Rollstuhl oder Kinderwagen. Enge Gassen sollten zu Fußgängerzonen werden oder auf gleichem Niveau gelegen sein. Auch musste die Sicherheit der Benutzer gewährleistet sein. Die Positionierung städtebaulicher Elemente, korrekter Straßenschilder, die Gestaltung der verschiedenen Elemente, die Beziehungen zwischen Fußgängern, Fahrzeugen und Radfahrern – dies alles musste zuvor bedacht werden.

Gebäude

Jeder Mensch sollte in der Lage sein, die verschiedenen Gebäude – sowohl die für den Publikumsverkehr bestimmten als auch normale Bürogebäude – selbstständig zu betreten und zu nutzen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Jeder sollte in der Lage sein, das öffentliche Verkehrsnetz selbstständig zu nutzen, vom Einstieg über die Nutzung der Fahrzeuge und Ausstieg bis hin zu Informationen über Fahrzeiten und Routen. Diese Verkehrsmittel sollten auch das gesamte Gebiet versorgen. Andererseits sollten diejenigen Menschen, die aufgrund besonderer Umstände den öffentlichen Personennahverkehr nicht nutzen können, einen „Tür-zu-Tür“-Transportdienst in Anspruch nehmen können.



Die im Bezirk Carmel verwendete Baumscheibe wurde sogar mit einem Design-Preis ausgezeichnet

Prinzipien eines Zugänglichkeitsplans

- Die Lebensqualität aller Teile der Bevölkerung.
- Die Selbstbestimmung aller Bürger, unabhängig von ihrem Alter, kulturellem Hintergrund oder physischen, psychologischen oder sensorischen Fähigkeiten.
- Zugänglichkeit als Grundelement aller neuen Projekte, nicht allein als zusätzliche Maßnahme in bereits bestehenden Gebäuden.
- Bürgerbeteiligung in der Stadtgestaltung.
- Bürgerinformation vor und während der Baumaßnahmen.
- Eine vernünftige Beziehung zwischen: Mensch / Umwelt, Ästhetik / Funktionalität, Verkehrsmitteln / Fußgängern, Verschiedenartigkeit / Chancengleichheit und Verbrauch / Nachhaltigkeit.

Grünanlagen und Strände

Grünanlagen und Strände waren wegen ihrer Bedeutung als öffentliche Plätze für Freizeit- und Erholungsaktivitäten nicht im ursprünglichen Zugänglichkeitsplan enthalten. Später wurden diese öffentlichen Verkehrsflächen jedoch einbezogen mit dem Ziel, die Sicherheit aller Bürger zu gewährleisten und sicherzustellen, dass jeder die Einrichtungen nutzen und die verschiedenen Angebote in Anspruch nehmen könne. So wurde 2001 das vom Städtischen Zentrum für Barrierefreiheit zusammengestellte Datenmaterial auf Geheiß der Stadtverwaltung in den Zugänglichkeitsplan aufgenommen.



Die Allee Rampla Catalunya mit dem bekannten Bordstein 120 wurde komplett auf Menschen mit Behinderungen abgestimmt

Um das letztendliche Ziel des Konzepts zu erreichen, wurde eine Studie über die verschiedenen Tätigkeitsbereiche durchgeführt, so dass der tatsächliche Stand der Barrierefreiheit und folglich die Prioritäten bestimmt werden konnten. So wurden im Bereich öffentliche Verkehrsflächen folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt: Stand der bereits existierenden Barrierefreiheit, proportionale Investitionen in den Bezirken, zuvor beschlossene Investitionsprogramme, Standorte von Gebäuden von öffentlichem Interesse auf Bezirksebene wie Schulen, Gesundheitsämter und Bürgerzentren sowie

Gebiete mit angepasstem öffentlichen Nahverkehr in wichtigen Gebieten.

Die Daten über städtische Gebäude wurden einer Studie aus dem Jahr 1994 entnommen und analysiert; die Anforderungen der Bezirke und aller Abteilungen der Stadtverwaltung wurden bei der Festlegung der Prioritäten berücksichtigt.

Im Bereich Verkehr wurden Informationen über zukünftige Vorhaben, Anschaffung neuer Materialien, zum Beispiel zur Barrierefreiheit im U-Bahnnetz von Barcelona zusammengetragen, sofern sie der Zuständigkeit der Stadtverwaltung unterlagen. Es wurden auch Daten über die Anzahl reservierter Parkplätze an öffentlichen Gebäuden oder an Orten von allgemeinem Interesse gesammelt. Außerdem arbeitete die Stadtverwaltung mit der spanischen Blindenorganisation ONCE bei der Entwicklung einer akustischen Ampel zusammen, die über Fernbedienung zu bedienen ist. Auch wurde untersucht, wo sie für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen aufgestellt werden sollte.

Nach der Festlegung der Prioritäten wurde die Liste der Städtischen Einrichtung für Personen mit Behinderungen, den Behindertenorganisationen und den verschiedenen Anwohnervereinen vorgelegt, die Änderungswünsche vorbringen konnten. Der Zugänglichkeitsplan von Barcelona, der aus diesen Ergebnissen entstand, wurde in einer Plenarsitzung am 20. Dezember 1996 mit dem Vorschlag, es in fünf zweijährigen Schritten umzusetzen, beschlossen. Nach Annahme des Vorschlags wurde mit dem Management-Plan begonnen (s. Kasten „Management-Plan für Barcelona für Alle“).

Die Eingaben der Arbeitsgruppe zur Verbesserung der Barrierefreiheit erlaubte es, die Kriterien den neuen Bedürfnissen anzupassen und darüber hinaus eine auf Barcelona angepasste Arbeitsweise festzulegen, die klar definiert und wie folgt gekennzeichnet ist: Eingriff in die erfassten Gebäude von öffentlichem Interesse, es sei denn, ein Gesetz erlaubt eine Ausnahme. Der Anforderungskatalog der Stadtverwaltung bedeutet ganz klar, dass jedes öffentliche Gebäude barrierefrei zu erreichen sein muss. Wie erwähnt, wurden dabei Grünanlagen und Strände aufgrund des Interesses der Bürger nach und nach aufgenommen.

Der Beschluss sah keine Verpflichtung hinsichtlich Kommunikationsbarrieren vor. Dennoch beauftragte die Arbeitsgruppe die Erstellung eines Berichtes, der in das Konzept aufgenommen wurde, so dass der Zugang zu Informationen für Menschen mit

Management-Plan für Barcelona für Alle

- Durchführung der Projekte und Bauprojekte im Einklang mit dem speziellen Budget für Barrierefreiheit.
- Überprüfung aller Bauphasen zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorgaben für Barrierefreiheit.
- Beratung aller kommunaler Handlungsträger bezüglich der Gestaltung der neuen Elemente und ihrer Standorte, neuer Projekte, Renovierung von Gebäuden.
- Eintragung aller Verbesserungen und Aktionen in ein spezielles Geoinformationssystem, das die Fortschritte der Stadt auf diesem Gebiet dokumentiert.



Die Allee „Portal de l'Angel“ war eine der ersten Straßen Barcelonas, die zur Fußgängerzone umgestaltet wurde

Hör- oder Sehbeeinträchtigungen sichergestellt werden konnte. Als Beispiele zu nennen sind hier Fax, telefonische Hilfsansagen, akustische Fahrstuhlinformationen sowie Straßenbeschilderung auf öffentlichen Verkehrsflächen. Busspuren wurden als Schritt hin zu einer Verbesserung der nachhaltigen Barrierefreiheit in der Stadt eingeführt.

Es wurde ein Handbuch über Bauarbeiten in öffentlichen Verkehrsflächen erstellt, das aufzeigen sollte, wie die Bevölkerung über ihre Einrichtung, alternative Wege, Renovierungen und Fassadenarbeiten informiert werden kann. Die Gruppe definiert barrierefreien Verkehr als eine Einrichtung, die von jedem benutzt werden kann. Daher sollte abgesehen von dem barrierefreien Zugang zu Verkehrsmitteln und Plattformen auch berücksichtigt werden, dass die maximale Entfernung zur nächsten Haltestelle nicht größer als 250 Meter sein darf, da öffentliche Verkehrsmittel von grundlegender Bedeutung für die Selbstständigkeit der Menschen sind.

Bezüglich der Barrierefreiheit in den Kommunikationsmitteln schlägt die Gruppe vor, dabei die neuen Technologien zu berücksichtigen. Derzeit wird das Thema Barrierefreiheit der Webseite der Stadtverwaltung bearbeitet.

Daten zur Entwicklung der Barrierefreiheit

Vergleicht man die aktuellen Daten mit denen von 1996 ergibt sich, dass Barcelona die Barrierefreiheit um etwa ein Drittel gesteigert hat (s. Kasten „Bilanz der Barrierefreiheit in Barcelona“). Diese Entwicklung ist zwei Faktoren geschuldet: der engen Zusammenarbeit zwischen Politikern, Fachleuten und Bürgern und dem Willen, alle Beteiligten zu koordinieren und die Eingriffe zu strukturieren. So wurde erreicht, dass auf jeden

Euro, der für die Barrierefreiheit ausgegeben wurde, vier weitere dazu kamen aus den Budgets für neue Verträge, Beschaffungen und Renovierungsmaßnahmen der Stadt.

Tatsächlich war Barcelona weltweit die erste Stadt, die dieses Effizienzkriterium auf die Barrierefreiheit angewandt hat, und Städte wie Helsinki und Stockholm wurden dadurch inspiriert, ihre eigenen Handlungskonzepte zu entwickeln. Zudem haben regelmäßige Besuche von Experten für Barrierefreiheit aus Europa, den Vereinigten Staaten und Japan die Erfahrungen in andere Länder und Kontinente getragen.

Fazit und Ausblick

Ziel des Zugänglichkeitsplans ist, dass Barcelona bis 2006 vollständig barrierefrei sein soll. Heute können wir sagen, dass Ende dieses Jahres 98 Prozent aller im Konzept vorgesehenen Arbeiten ausgeführt sein werden. Lediglich vier U-Bahnstationen werden nicht barrierefrei sein und 2007 umgebaut werden.

Obwohl wir feststellen können, dass die Ziele des Zugänglichkeitsplans erreicht wurden, bleiben Bereiche, in denen noch viel zu

Bilanz der Barrierefreiheit in Barcelona

	1996	Dezember 2005
Gebäude	122 Gebäude	383 Gebäude
Öffentliche Verkehrsfläche	360 km	771 km
Strände	2 Strände	7 Strände
Busse	16 Linien	163 Linien
U-Bahn (Metro)	12 Stationen	100 Stationen
Taxis	11 Einheiten	38 Einheiten
Akustische Ampeln	24 Kreuzungen	331 Kreuzungen



Die öffentlichen Verkehrsmittel in Barcelona bieten auch Platz für Rollstühle und Kinderwagen

tun sein wird. Einige städtische Einrichtungen wie Telefonzellen, Springbrunnen und Spielplätze sind noch nicht barrierefrei. Andere Fragen müssen erst noch gelöst werden, wie die Neuplatzierung von Abfallbehältern am Bürgersteig oder die Beschilderung von Baustellen auf öffentlichen Verkehrsflächen.

Es ist wichtig, dass bei der Vergabe von Genehmigungen an Grundstücksentwickler für Gebäudeprojekte die Barrierefreiheit beachtet wird. Da es unmöglich ist, alle Bauten zu überwachen, ist das Endergebnis häufig nicht barrierefrei.

Nicht nur auf kommunaler Ebene in Barcelona, sondern auf internationaler Ebene bleibt die große, bisher ungelöste Frage der Evakuierung im Notfall, da hier Menschen mit Behinderungen noch nicht ausreichend berücksichtigt sind.

Die Informations- und sonstigen Dienste müssen, wie bereits bei den Fahrkartenautomaten in der U-Bahn geschehen, an die verschiedenen Sprachen angepasst werden, die in der Stadt gesprochen werden, auch unter Berücksichtigung von Immigration und Tourismus.

Bei der Erarbeitung von Bürgerinformationsdiensten können die unzähligen Möglichkeiten durch neue Technologien nicht außer Acht gelassen werden. Zu bedenken

ist, dass diese Dienste barrierefrei und bequem nutzbar sein müssen. Daher ist es wichtig, auch weiter nach neuen Hilfsmitteln im Bereich Internet, Mobiltelefonie und GPS zu suchen, die die Beziehung zwischen der Stadtverwaltung und dem Bürger erleichtern.

Ein anderes Problem in Barcelona – wie auch in vielen anderen europäischen Städten – ist die Bestimmung der richtigen Anzahl an barrierefreien Taxis. Es ist auch wichtig, dass die Bürger sich aktiver an der Verbesserung der Barrierefreiheit beteiligen, denn obwohl einige Menschen mit Behinderungen mit der Städtischen Einrichtung für Personen mit Behinderungen zusammenarbeiten oder in Bezirksausschüsse eingebunden oder Mitglieder in Anwohnervereinen sind, müssen alle Bürger begreifen, dass Autos, Mülleimer, Tische von Straßencafés oder schlichtweg Ignoranz bei Renovierungsmaßnahmen in der Stadt Hindernisse darstellen, die nur dann aus dem Weg geräumt werden können, wenn der Gemeinsinn dafür geschärft wird. Andererseits darf nicht vergessen werden, dass der Zugänglichkeitsplan Veränderungen unterworfen ist, insbesondere mit Blick auf die Prioritäten, die sich durch gesellschaftliche Gegebenheiten oder Initiativen anderer Handlungsträger in der Stadtentwicklung ergeben. ■

Buchtipps

Orientierung im „Europa-Dschungel“

Die EU verändert sich ständig: Am 1. Januar 2007 treten weitere Länder Osteuropas bei, die EU schafft neue Institutionen und entwickelt eine immer stärkere politische und wirtschaftliche Dynamik, die tief in den Lebensalltag der Bürger einwirkt. Das Taschenbuch des Öffentlichen Lebens – Europa und internationale Zusammenschlüsse 2006/2007, das nun in elfter Auflage vorliegt, bietet nicht nur Europa-Experten, sondern allen interessierten Bürgern die Möglichkeit, sich einen Überblick über Organisationen und Personen aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Wissenschaft und Kultur zu verschaffen.

Der Europa-Oeckl listet 9.900 europäische und internationale Institutionen mit 20.200 Ansprechpartnern mit detaillierten Kommunikationsdaten wie Anschrift, Telefon- und Faxnummern sowie E-Mail- und Internet-Adressen auf. Ergänzt werden diese Daten durch Zusatzinformationen wie Übersichten und Tabellen, Etats, öffentliche Subventionen, Zuschüsse oder auch Beschäftigten- und Mitgliederzahlen.

Die thematischen Schwerpunkte reichen von Politik, Wirtschaft und Medien über Wissenschaft, Gesundheit und Natur bis Bildung, Religion und Kultur. Dabei wurde der komplette

Bestand auf den neuesten Stand gebracht und in allen Abschnitten um 560 Neueinträge erweitert.

Der Europa-Oeckl, der auch online als Datenbank zur Verfügung steht, ist ein gut recherchiertes, unentbehrliches Nachschlagewerk für alle, die sich schnell und effizient in Europa und im internationalen Bereich informieren wollen. Es erleichtert die Orientierung im „Euro-Dschungel“, weil auch die Zusammenhänge zwischen den internationalen Organisationen und ihren deutschen Mitgliedsverbänden hergestellt werden.

Die elfte Ausgabe des Taschenbuches des Öffentlichen Lebens – Europa und Internationale Zusammenschlüsse 2005/2006, begründet von Prof. Dr. Albert Oeckl und im Festland Verlag Bonn erschienen, hat die ISBN-Nummer 3-87224-076-5 und kostet 94,80 Euro. Die CD-ROM ist erhältlich unter der ISBN-Nummer 3-87224-077-3 und kostet 127 Euro. Buch und CD im Kombibezug sind erhältlich unter der ISBN-Nummer 3-87224-078-1 und kosten 177,90 Euro. Als Datenbank ist der Europa-Oeckl im Internet unter www.oeckl-online.de zu finden.

Handlungsansätze für gleichberechtigte Teilhabe in der Stadt Münster:

Auf dem Weg zur barrierefreien Stadt

Die Stadt Münster ist 1996 der Deklaration von Barcelona „Die Stadt und die behinderten Menschen“ beigetreten. Ziel dieser Deklaration ist es, die Verpflichtung der Städte zu verankern, sich für das Recht auf Gleichbehandlung von Menschen mit Behinderungen einzusetzen und die Voraussetzungen für ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu schaffen. Die Barrierefreiheit aller gestalteten Lebensbereiche ist eine der wesentlichen Voraussetzungen, um dieses Ziel zu erreichen.

Die in der Deklaration von Barcelona enthaltenen allgemeinen Leitlinien und Ziele wie die barrierefreie Gestaltung der Stadt hat die Stadt Münster in einem „Handlungsprogramm Integrationsförderung für Menschen mit Behinderungen“ konkretisiert. Dieses Programm wurde am 3. Februar 1999 vom Stadtrat als Grundlage der kommunalen Integrationsförderung und -politik in Münster beschlossen.

Ziel der Stadt Münster ist es, Benachteiligungen behinderter Menschen entgegenzuwirken und ihnen ein selbstbestimmtes Leben sowie eine umfassende Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu ermöglichen. Diese Ziele werden auch im Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen genannt, das zum 1. Januar 2004 in Kraft getreten ist. Die Stadt Münster hat dieses Gesetz zum Anlass genommen, die Belange von Menschen mit Behinderungen noch stärker als bisher zu berücksichtigen, insbesondere auch mit Blick auf einen barrierefreien Zugang zu den Dienstleistungen der Stadtverwaltung.

Der Paradigmenwechsel, der sich in den letzten Jahren in der Behindertenpolitik vollzogen hat, spiegelt sich auch in Begriffen wider. An die Stelle der Integration ist das Leitbild der Inklusion getreten. Inklusion bedeutet, dass Menschen mit Behinderungen von Anfang an selbstverständlich dazugehören sowie Hilfen und Unterstützung dort erhalten, wo sie wohnen, arbeiten oder ihre Freizeit gestalten. Ziel ist eine Stadt, in der

Münster versteht sich als eine Stadt mit hohem Verantwortungsbewusstsein für eine umfassende Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft. Die etwa 100 Vereine und Selbsthilfegruppen von Menschen mit Behinderungen, viele Träger der Behindertenhilfe, Rat und Verwaltung der Stadt und weitere Akteure setzen sich dafür ein, Menschen mit Behinderungen ein selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen und Barrieren abzubauen.

das Zusammenleben von Menschen mit und ohne Behinderung in allen Lebensbereichen gesellschaftliche „Normalität“ ist. In Münster setzt sich das Leitbild der Inklusion zunehmend durch, nachdem es erstmalig im Europäischen Jahr der Menschen mit Behinderungen 2003 eine Veranstaltung zu diesem Thema gab.

Arbeit in Netzwerken

Eine wesentliche Voraussetzung auf dem Weg zu einer barrierefreien Stadt ist die umfassende und rechtzeitige Beteiligung von Menschen mit Behinderungen an allen entscheidenden Planungsprozessen. Die Stadt Münster beteiligt Bürgerinnen und Bürger in vielen Bereichen an der Planung und Umsetzung von Projekten und politischen Entscheidungsprozessen. Die Beteiligung behinderter Menschen erfolgt vor allem durch die Kommission zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderungen. Diese Ratskommission wurde in Münster erstmalig 1975 und seitdem nach jeder Kommunalwahl eingerichtet. Die Kommission nimmt die Vertretung der Menschen mit Behinderungen in Münster im kommunalen Bereich wahr. Sie hat den Auftrag, alle Themen und Beschlüsse zu beraten, die die Belange behinderter Menschen betreffen. In der Kommission arbeiten

VON
DORIS RÜTER

Zur Autorin

Doris Rüter ist Behindertenbeauftragte der Stadt Münster.

insbesondere Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen sowie Vertreter aller Ratsfraktionen mit.

Die aktuelle Kommission hat 19 Mitglieder. In fünf offenen Arbeitsgruppen der Kommission zu den Themen „Integration von Kindern und Jugendlichen“, „Wohnen, Pflege, Betreuung“, „Integration in das Erwerbsleben“, „Freizeit, Sport, Kultur, Weiterbildung“ und „Stadtplanung und Verkehr“ haben alle Interessierten die Möglichkeit, aktiv an der Verbesserung der Lebenssituation behinderter Menschen in Münster mitzuwirken. In den Arbeitsgruppen arbeiten sehr viele Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen, aber auch Vertreterinnen und Vertreter von Fachämtern der Stadt mit. Es hat sich bewährt, dass behinderte Menschen ihre persönlichen Erfahrungen in die Arbeitsgruppen einbringen und ausgehend davon Lösungen für Probleme entwickelt werden können.

Die gute Zusammenarbeit von behinderten Menschen und der Verwaltung hat in Münster schon viele Verbesserungen im Bereich der barrierefreien Stadtgestaltung auf den Weg gebracht. Als „Bindeglied“ zwischen Kommission und Verwaltung hat dabei die Behindertenbeauftragte eine wichtige Funktion.



Stadtmodelle aus Bronze machen es in Münster auch sehbehinderten und blinden Menschen möglich, die Umriss der Stadt zu ertasten

Die Stadt Münster hat bereits 1977 im Sozialamt die Stelle einer Behindertenkoordinatorin eingerichtet. 2005 wurde die Bezeichnung in „Behindertenbeauftragte“ geändert. Zugleich wurden sowohl die Stelle der Behindertenbeauftragten als auch die Kommission zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderungen in der Hauptsatzung der Stadt Münster verankert. Die Änderung der Hauptsatzung erfolgte aufgrund des zum 1. Januar 2004 in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetzes NRW (BGG NRW). Paragraph 13 BGG NRW führt aus, dass die Wahrung der Belange von Menschen mit Behinderung auf örtlicher Ebene eine Aufgabe von wichtiger Bedeutung für die Verwirklichung der Gleichstellung behin-

derter Menschen ist und die Gemeinden und Gemeindeverbände Näheres durch Satzung bestimmen. Da sich die in Münster bestehenden Strukturen bewährt haben und insbesondere die Kommission eine breite Partizipation von Menschen mit Behinderungen ermöglicht, wurden die bestehenden Strukturen in der Hauptsatzung verankert.

Die Behindertenbeauftragte ist nicht nur Bindeglied zwischen Kommission und Verwaltung, sondern auch Ansprechpartnerin für Anregungen zur Verbesserung der Lebenssituation behinderter Menschen in Münster. Darüber hinaus arbeitet sie eng mit Vereinen und Gruppen behinderter Menschen sowie Trägern von Angeboten für behinderte Menschen in Münster zusammen.

Münster zeichnet sich dadurch aus, dass es eine gute Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren gibt und diese sehr vernetzt arbeiten. So gibt es neben der Kommission zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderungen Facharbeitskreise, wie die „Regionalkonferenz zur Weiterentwicklung der Lebenswelten von Menschen mit geistiger Behinderung“ und den „Arbeitskreis Hörbehinderung“. Die kontinuierliche Zusammenarbeit in solchen Netzwerken ist eine wesentliche Voraussetzung, um Schritt für Schritt die Teilhabemöglichkeiten behinderter Menschen vor Ort zu verbessern.

Barrierefreie Stadtgestaltung

Städtische Neubau- und Sanierungsmaßnahmen werden in Münster bereits seit vielen Jahren barrierefrei geplant. Die Arbeitsgruppe Stadtplanung und Verkehr der Kommission zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderungen wird in die Planungen einbezogen. Die Arbeitsgruppe gibt auch unabhängig von anstehenden Sanierungsmaßnahmen Anregungen, wie die Barrierefreiheit von Gebäuden verbessert werden kann. Dadurch konnten schon viele kleine und teilweise nur mit geringen Kosten verbundene Maßnahmen umgesetzt werden. Die Arbeitsgruppe führt auch regelmäßig Rundgänge in der Innenstadt und in Stadtteilen durch und weist dabei nicht nur auf bauliche Barrieren hin, sondern auch auf Barrieren, die durch Gedankenlosigkeit entstehen. Dazu gehören beispielsweise zugesperrte Gehwege oder durch Fahrräder blockierte Bürgersteige. Sie hat dazu angeregt, an besonders kritischen Stellen durch Rollstuhlsymbole zu kennzeichnen, welche Wege für Menschen im Rollstuhl freigehalten werden müssen. Auch die in der Altstadt entstandenen Furten, die



Die am Prinzipalmarkt in Münster entstandenen Furten erleichtern Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die Querung von Straßen mit Kopfsteinpflaster

die Querung von Straßen mit Kopfsteinpflaster für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erleichtern, gehen auf eine Anregung der Arbeitsgruppe zurück.

Der Arbeitskreis der Behindertenbeauftragten und -koordinatoren NRW hat die Checkliste „Bauen für alle – barrierefrei!“ erarbeitet. Diese wird auch von der Stadt Münster herausgegeben und ist eine wichtige Planungshilfe.

Ferner ist in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe „Integration von Kindern und Jugendlichen mit Behinderungen“ der Kommission zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderungen eine Liste mit Spielgeräten erstellt worden, die von allen Kindern genutzt werden können und gemeinsames Spielen und Erleben ermöglichen. Diese Liste ist Grundlage für die Spielplatzplanungen in Münster.

Die barrierefreie Stadtgestaltung ist auch für Touristinnen und Touristen sehr wichtig. Sie benötigen insbesondere verlässliche Informationen über die Zugänglichkeit. Der Stadtplan Münster für Menschen mit Behinderungen informiert über die Zugänglichkeit in der Innenstadt und enthält insbesondere Hinweise zu touristisch interessanten Gebäuden wie Museen und Kirchen. Darüber hinaus hat der Verein Zugvogel e.V. einen Münster-Reiseführer in leichter Sprache herausgegeben. Er stellt sechs geführte Touren und Ausflüge durch Münster vor und ist auch als CD zum Hören und Sehen erhältlich. Bundesweit ist es der erste Reiseführer in leichter Sprache, der Menschen mit Lernschwierigkeiten und auch vielen anderen Besucherinnen und Besuchern leicht verständliche und mit Bildern ergänzte Informationen über Münster bietet.

Barrierefreie Kommunikation

Zu einer barrierefreien Stadt gehören auch umfassende Informationen für Menschen mit Behinderungen, und zwar sowohl zur Zugänglichkeit als auch zu speziellen Angeboten und Hilfen. Die Stadt Münster hat sehr

viele Informationen für Menschen mit Behinderungen zusammengestellt und stellt diese sowohl als Printmedien als auch im Internet zur Verfügung.

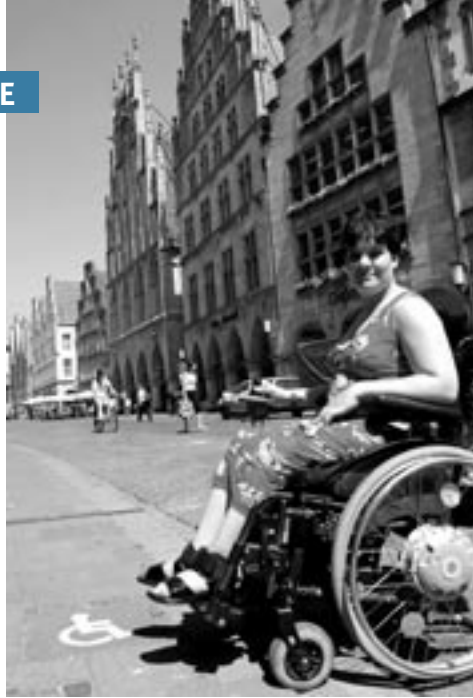
In einem gemeinsamen Projekt haben das Presse- und Informationsamt und die Koordinierungsstelle für Behindertenfragen im Sozialamt der Stadt Münster sowie der Fachbereich Design der Fachhochschule Münster nach schlichten Grundregeln für eine möglichst barrierearme Gestaltung von Printmedien gesucht. Ergebnis ist das Handbuch „Gut gestaltet – gut zu lesen – Tipps für eine barrierearme Gestaltung von Printmedien“, das die Stadt Münster im September 2006 herausgegeben hat. Es enthält konkrete Hinweise, was bei der Gestaltung von Broschüren zu beachten ist, damit sie von möglichst vielen Menschen gelesen werden können. So sind die richtige Schriftgröße, kontrastreiche Farbkombinationen und Schriften ohne Schnörkel eine Erleichterung nicht nur für sehbehinderte Menschen, sondern auch für sehr viele andere Nutzerinnen und Nutzer. Die Koordinierungsstelle für Behindertenfragen hat bereits vier Broschüren herausgegeben, die den Kriterien des neuen Handbuchs entsprechen, unter anderem die Broschüre „Mobil mit Behinderung – Infos zu Angeboten und Hilfen“.

Der städtische Internetauftritt wird schrittweise barrierefrei umgestaltet. Bisher sind bei etwa der Hälfte der städtischen Internetseiten die Kriterien der Barrierefreiheit weitestgehend berücksichtigt.

2005 hat die Stadt Münster eine Funkübertragungsanlage angeschafft, um schwerhörigen Menschen die Teilnahme an Sitzungen, insbesondere an den Sitzungen der Kommission zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderungen und ihren Arbeitsgruppen zu ermöglichen. Die Anlage ist transportabel und kann daher je nach Bedarf in unterschiedlichen Räumen eingesetzt werden. Bei den Sitzungen der Kommission werden zudem Gebärdensprachdolmetscher eingesetzt, um den Vertretern der gehörlosen Menschen die Teilnahme zu ermöglichen. Um

Infos

Die im Beitrag erwähnten Publikationen und Broschüren sind auf der Website www.muenster.de/komm und dort unter „Publikationen“ abrufbar. Weitere Informationen zum Münster-Reiseführer in leichter Sprache des Vereins Zugvogel e.V. sind zu finden auf der Internetseite www.muenster.org/zugvogel.



In der Altstadt von Münster wurden bereits zahlreiche Barrieren für behinderte Menschen abgebaut

die Teilhabemöglichkeiten für hörbehinderte Menschen weiter zu verbessern, muss in Münster noch viel getan werden. Der Arbeitskreis Hörbehinderung hat dazu konkrete Handlungsvorschläge entwickelt, die Schritt für Schritt umgesetzt werden sollen.

Bewusstsein schaffen

Die Herstellung von Barrierefreiheit ist nicht nur für Menschen mit Behinderungen, sondern für alle Menschen wichtig. Design für Alle muss zur Selbstverständlichkeit werden. Die Stadt Münster bemüht sich, durch die Mitwirkung an Veranstaltungen dazu beizutragen, ein größeres Bewusstsein für dieses Thema zu schaffen. So wurde beispielsweise im April 2006 in Münster die Veranstaltung „Städte und Gemeinden gestalten für Alle – Leben und Erleben ohne Barrieren“ durchgeführt. Veranstalter

waren das Europäische Institut Design für Alle in Deutschland e.V., die Universität Münster, die Fachhochschule Münster, die Firma NeumannConsult und die Stadt Münster. Dieses Veranstalterteam, erweitert um die Handwerkskammer Münster, hat inzwischen eine Ringvorlesung zum Thema „Von Barrierefreiheit zum Design für Alle“ organisiert, die im Wintersemester 2006/07 stattfindet (s. Kasten unten). Im Rahmen dieser öffentlichen Ringvorlesung werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der jeweiligen Veranstalter Aspekte aus ihren aktuellen Arbeits- und Forschungsbereichen zum Thema Design für Alle und Barrierefreiheit vorstellen.

Fazit

Die Stadt Münster hat in Kooperation mit Vereinen und Verbänden behinderter Menschen sowie Trägern von Angeboten für behinderte Menschen viele Verbesserungen für Menschen mit Behinderungen erreichen können. Die vorhandenen Strukturen für die Partizipation behinderter Menschen an Planungen sowie die gute Zusammenarbeit aller Akteure in Netzwerken sind wesentliche Voraussetzungen für die erfolgreiche Arbeit.

Trotz dieser vielfältigen Bemühungen gibt es jedoch in Münster noch viel zu tun, um eine umfassende Barrierefreiheit zu erreichen und das Leitbild der Inklusion umzusetzen. Insbesondere mit Blick auf den demografischen Wandel ist es wichtig, dass sich das Prinzip des „Designs für Alle“ noch mehr durchsetzt und zur Selbstverständlichkeit wird. ■

Ringvorlesung in Münster

Von Barrierefreiheit zum Design für Alle

Rechtzeitig zum Europäischen Jahr der Chancengleichheit für alle 2007 ist am Institut für Geographie der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster eine Ringvorlesung zum Thema „Design für Alle“ gestartet, die es in dieser Form in Deutschland noch nicht gegeben hat. Sie ist interdisziplinär angelegt, wird von öffentlichen und privaten Trägern gemeinsam durchgeführt und als Studienleistung von Universität, Fachhochschule und Handwerkskammer anerkannt.

Ziel der Ringvorlesung ist es, die Öffentlichkeit und vor allem Studierende der verschiedenen Fachrichtungen für das Thema zu sensibilisieren und über aktuelle Entwicklungstendenzen zu informieren. Dazu werden Vertreter der jeweiligen Veranstalter sowie Gastredner Aspekte aus ihren aktuellen Arbeits- und Forschungsbereichen zum Thema Design für Alle

vorstellen. Design für Alle ist ein zunehmend wichtiges Thema, zu dem die Hochschulen mit ihrem breiten Fächerspektrum wertvolle Beiträge liefern können.

Die Ringvorlesung „Von Barrierefreiheit zum Design für Alle“ wird gemeinsam von Universität und Fachhochschule Münster, der Handwerkskammer Münster, der Stadt Münster, dem Europäischen Institut Design für Alle in Deutschland e.V. und dem Beratungsbüro NeumannConsult durchgeführt. Sie findet bis zum 4. Februar 2007 jeweils mittwochs von 16 bis 18 Uhr im Hörsaal des Instituts für Geographie der Universität Münster, Robert-Koch-Straße 26, 48149 Münster, statt. Das Programm der Ringvorlesung ist unter der Internetadresse www.design-fuer-alle.de abrufbar.

Barrierefreiheit und „Bauen für Alle“ in der Gemeinde Illingen:

Schrittmacher für barrierefreie Kommunen

Ausgangspunkt für die Erarbeitung eines Konzepts zur Barrierefreiheit in der Gemeinde Illingen war das Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen im Saarland vom 26. November 2003. Es handelt sich dabei nicht um ein Randproblem. Allein im Saarland können sich zwischen 100.000 und 150.000 Menschen auf das neue Gesetz berufen. Und die Zahl wird tendenziell größer durch die demografische Entwicklung mit all ihren Folgeerscheinungen, die jetzt schon absehbar sind. Dennoch war das Gesetz umstritten, weil es neue Anforderungen an die Kommunen stellt – organisatorisch und finanziell.

Kernstück des Gesetzes ist die Herstellung barrierefrei gestalteter Lebensbereiche. Besonders gefordert sind vor allem die Verwaltungen des Landes, der Gemeinden, der Gemeindeverbände sowie der sonstigen Körperschaften des öffentlichen Rechts, die der Aufsicht des Landes, der Gemeindeverbände oder der Gemeinden unterstehen sowie die Gerichte und Staatsanwaltschaften.

Bei jedem Neubau sowie bei „großen Um- und Erweiterungsbauten“ müssen die öffentlichen Träger „entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik“ barrierefreie Bauten erstellen. Neue Gebäude müssen ohnehin nach dem Gleichstellungsgesetz barrierefrei sein. Für bestehende Bauten gibt es eine Zeitschiene, in der Barrierefreiheit erreicht werden soll. Die Regelungen gelten auch für Verkehrsanlagen, Wege, Plätze und Straßen.

Das Ziel einer allgemeinen Barrierefreiheit umfasst neben der Beseitigung räumlicher Barrieren auch barrierefreie Informationstechnik und Medien. Ergänzt werden diese gesetzlichen Vorschriften zur Gleichstellung durch die Forderung nach barrierefreier Kommunikation im Verwaltungsverfahren mit Gebärdendolmetschern oder über entsprechende elektronische Medien.

Während sich eine Reihe von Bürgermeistern im Verfahren kritisch zu diesem

Als erste saarländische Kommune hat sich die Gemeinde Illingen entschlossen, ein umfassendes Konzept zur Barrierefreiheit in die Tat umzusetzen. Nach einem Grundsatzbeschluss des Rates wurde mit externer Projektsteuerung ein Programm erarbeitet. Schwerpunkte sind die Themen barrierefrei leben, am Arbeitsleben teilhaben, informieren und kommunizieren, vielfältig wohnen sowie unabhängig und kompetent beraten.

Gesetz äußerte, weil es neue Kosten für die Kommunen produziere, was auch vom Gesetzgeber eingeräumt wird, nahm die Gemeinde Illingen die Herausforderung an. Es erforderte Mut, als Bürgermeister in Zeiten knapper Kassen und schwieriger Diskussionen über kommunale Prioritäten im Gemeinderat zu erklären: „Wir schwimmen gegen den Strom der saarländischen Kommunen. Wir beklagen uns nicht, sondern sagen ja zu den Zielen des Gleichstellungsgesetzes. Bis zum Jahr 2010 wollen wir eine barrierefreie Gemeinde sein – auch wenn dies zusätzliches Geld kostet.“

Zum Glück gab es Mitstreiter – in der Verwaltung und in der Politik. Wir hatten eine Überzeugung, und die wollten wir umsetzen. Verbündete fanden wir in der Landespolitik – bei der damaligen saarländischen Sozialministerin und vor allem bei ihrem Staatssekretär Josef Hecken, der heute Minister ist. Und wir fanden sie in einem mutigen Gemeinderat.

Grundsatzbeschluss des Rates

Der Rat fasste einen Grundsatzbeschluss, dessen Ziel nicht nur „Bauen für Alle“ war, sondern auch barrierefreies Internet, die Einrichtung eines integrativen Betriebs sowie der Abschluss einer Betriebsvereinbarung innerhalb der Gemeindeverwaltung. „Die

VON

ARMIN KÖNIG

Zum Autor

Armin König ist Bürgermeister der Gemeinde Illingen.



Die Gemeinde Illingen hat bereits zahlreiche barrierefreie Baumaßnahmen realisiert. Dazu gehören der Bau einer zweiten Rampe zum Bahnsteig, der Eingang zur Behindertentoilette am Marktplatz, eine Rampe zur Volkshochschule und ein breiter Eingang zum Kultursaal Hüttigweiler

Gemeinde Illingen stellt sich ausdrücklich hinter die Erklärung von Barcelona vom März 1995 und will als erste Gemeinde des Saarlandes das Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen umsetzen.“

Das war ein klarer Auftrag für die Verwaltung und ein einstimmiger Beschluss, der in der Öffentlichkeit positiv aufgenommen wurde. Flankiert wurde dies von der saarländischen Landesregierung. In einer gemeinsamen Erklärung des Sozialministeriums und der Gemeinde Illingen aus dem Jahr 2004 heißt es ergänzend, dass bei allen Betrachtungen auch die demografische Entwicklung maßgebend für die Zielsetzung der Barrierefreiheit sei. „Verantwortliche und vorausschauende Kommunalpolitik muss bereits heute die Weichen für den demografischen Wandel in den nächsten 20 bis 30 Jahren stellen. Bei drastisch zurückgehenden Bevölkerungszahlen und einer Alterung der Gesellschaft muss die Gemeinde trotzdem attraktiv und lebenswert bleiben. Vorausschauende Planung ist auch kostengünstiger, weil sie spätere Umbauten vermeidet. Diese werden sehr teuer.“ Ethisch und wirtschaftlich handeln und soziale Akzente setzen – das waren die wichtigsten Motive für die Gemeinde Illingen bei ihrem Grundsatzbeschluss.

Zielgerichtetes Handeln und Projektsteuerung

Aber guter Wille allein reicht nicht. Nachhaltigen Erfolg hat in der Kommunalpolitik nur, wer zielgerichtet, planmäßig und strategisch vorgeht. Da dies in Verwaltungen nicht selbstverständlich ist, holte sich die Gemeinde Illingen externe Unterstützung. Der externe Berater half, das Programm anzuschieben, übernahm die Projektsteuerung, strukturierte die Aktivitäten, motivierte, wenn die zunächst sehr positiv eingestellten Mitarbeiter der Verwaltung angesichts der Fülle der Aufgaben frustriert waren. Er korrigierte, wenn Prozesse nicht planmäßig liefen, setzte aber vorwiegend auf die Kreativität und das Verantwortungsbewusstsein der Beteiligten.

Entscheidender Pluspunkt bei der Umsetzung: Der Bürgermeister war Vorkämpfer und hatte in den zwei Fraktionsvorsitzenden im Gemeinderat Mitstreiter, die als Spitzenpolitiker die Intentionen voll und ganz unterstützten und den Gemeinderat überzeugten. Bei allen Prozessen dieser Art ist dies unverzichtbar: Die Verwaltungsspitze muss das Projekt nachhaltig unterstützen und selbst Impulse

geben. Die Politik darf nicht bremsen, sondern muss von der Sinnhaftigkeit überzeugt und zum Mitmachen motiviert werden. Wichtig ist außerdem, dass die Politik nicht über Menschen mit Behinderung spricht und ihnen die Arbeit abnimmt, sondern dass sie mit ihnen die Grundlagen des Programms erarbeitet. So entstand ein Programm mit folgenden Schwerpunkten: Barrierefrei leben (Zugänge, Umbauten), am Arbeitsleben teilhaben (Integration), informieren und kommunizieren (Internet), vielfältig wohnen sowie unabhängig und kompetent beraten.

Integrationsbüro als Controlling-Instanz

Erster Schritt war 2004 die Einrichtung eines trägerunabhängigen Integrationsbüros für die Belange behinderter Menschen, das von diplomierten Fachkräften betreut wird. Damit sind saarlandweit Akzente gesetzt worden. Das Büro wird sehr gut angenommen. Es erfüllt auch die Funktion des Controllings bei öffentlichen Bauvorhaben.

Schon nach wenigen Monaten kam es zu ersten Interventionen. Für den Fachbereich Bauen, Wohnen, Wirtschaft und den ebenfalls zu beteiligenden Fachbereich Finanzen war dies eine neue und zum Teil schwierige Erfahrung. Die größte Herausforderung war, Überzeugungsarbeit für neue Prioritäten zu leisten. Plötzlich musste anders geplant werden, bestehende Planungen mussten überarbeitet werden. Das galt vor allem für die Sanierung des Freibades, die kurz vor der Fertigstellung stand. Ohne Kompromisse war dies nicht möglich. Die Beteiligten diskutierten lebhaft mit der Schwerbehindertenvertretung, der ehrenamtlichen Behindertenbeauftragten der Gemeinde Illingen und den Fachkräften des Integrationsbüros. Das war die schwierigste Phase, da wir zunächst sensibilisieren und Verständnis wecken mussten für neue Inhalte, neue Schwerpunkte und neue Verfahrensweisen und Beteiligungsprozesse.

Bestandsaufnahme und Bürgerbeteiligung

Sehr schnell stellte sich heraus, dass eine Bestandsaufnahme Grundlage weiterer Aktivitäten sein musste. Bürgerbeteiligung war dabei sehr hilfreich. Ein engagierter Sportlehrer des Illtalgymnasiums, der ehrenamtlich im Bereich Behindertensport aktiv ist, setzte seine Schüler in Rollstühle und ließ sie durch Illingen fahren. Die machten

völlig neue Sinnes- und Barriere-Erfahrungen, protokollierten ihre Erlebnisse und übergaben sie unter Pressebeteiligung dem Bürgermeister. Damit entstand ein gewisser Handlungsdruck.

Die Gemeinde konsultierte außerdem einschlägige Verbände, bezog den Seniorenbeirat in die Diskussionen ein und erarbeitete ein Handlungsprogramm für die Jahre 2004 bis 2008 mit entsprechenden Finanzierungsvorschlägen für den Vermögenshaushalt und die mittelfristige Finanzplanung. In einem ersten Schritt wurde ein Investitionsprogramm in Höhe von einer halben Million Euro aufgelegt. Für eine Gemeinde wie Illingen mit 19.000 Einwohnern war dies ein Kraftakt. Ein Opfer war es dennoch nicht, weil in vielen Fällen ohnehin Umbaumaßnahmen in Schulen und Hallen sowie der Verwaltung vorgesehen waren. In Einzelfällen wurden Baumaßnahmen gestreckt oder in Bauabschnitte aufgeteilt.

Zu den Maßnahmen des Sonderprogramms gehörten unter anderem neue Zugänge im Freibad, ein Plattformlift für die Bäder, eine Behindertentoilette sowie Duschen, neue Toiletten in den Sport- und Mehrzweckhallen, ein barrierefreier Eingang für das Stadtteilbüro, eine Rampe im Bahnhofsbereich, die Absenkung von Bordsteinen, ein Blindenleitstreifen am Bahnhof, akustische Hilfsmittel sowie Parkplätze für Menschen mit Behinderung.

An barrierefreien Baumaßnahmen wie der Absenkung von Bordsteinen, Ausstattung von Ampeln mit akustischem Signal für Sehbehinderte und Blinde, der Schaffung von Rampen wurden schon im ersten Jahr 17 Einzelmaßnahmen verwirklicht. Inzwischen ist dies eine Daueraufgabe geworden. Die Zusatzkosten dieser Maßnahmen, die den Alltag des kommunalen Bauens betreffen, konnten durch Eigenregie des Bauhofes in Grenzen gehalten werden. Dadurch waren sie haushaltsmäßig leichter abzuwickeln, was bei defizitären Kommunen von einiger Bedeutung ist.

Lernprozesse und Probleme

Es gab eine ganze Reihe von Lernprozessen. So stellten die Akteure in Illingen fest, dass Planer und Architekten oft nur auf ausdrückliche Nachfrage barrierefrei planen und dass die wenigsten für diese Aufgabe ausgebildet sind. Hier gibt es großen Nachholbedarf für die Architektenkammern.

Die Beteiligten haben festgestellt, dass gut gemeinte Maßnahmen scheitern, wenn sie falsch ausgeführt werden. So wurden beim

Neubau des Illinger Bahnhofs zwar Blindenleitstreifen eingebaut. Allerdings konnte die Baufirma mit diesen Steinen nichts anfangen und verlegte sie als optische Schmuckstücke – quer statt längs.

Was die Handelnden in Illingen allerdings besonders irritiert hat, war der Umstand, dass bei der Zuschussgewährung zum IZBB-Programm für Ganztagschulen von Kultusbeamten im Ministerium sämtliche Finanzansätze für Aufzüge gestrichen wurden. Hier das Modellprogramm des Sozialministeriums, dort die Unwissenheit von Kostendruckern im Kultusministerium – das war nicht zu begreifen.

Aber neben diesen negativen Aspekten gab es sehr viele positive Erfahrungen. Personalrat und Verfassungsspitze einigten sich 2005 auf eine Betriebsvereinbarung zur Gleichstellung, die modellhaft für das Saarland ist. Qualifikation, Förderung, Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Behinderung sind darin die wichtigsten Schwerpunkte – neben Arbeitszeit und besonderen Hilfsangeboten bei Problemen.

2005 richtete die Gemeinde Illingen einen integrativen kommunalen Betrieb ein, der Akten digitalisiert: die DSI Dienstleistungsservice Illingen. Dort haben fünf Menschen Dauerarbeitsplätze, darunter drei neu eingestellte junge Menschen, die auf dem regulären Arbeitsmarkt keine Chance hätten. Sie werden nach Tarif bezahlt, nicht nach Werkstattlöhnen.

Realisiert ist inzwischen auch der barrierefreie Internet-Auftritt. Auch hier gilt: Professionelle Beratung und Umsetzung spart Aufwand, Kosten und lohnt sich. Ein spezialisiertes Unternehmen aus dem Bereich Barrierefreiheit aus Düsseldorf hat der Gemeinde Illingen einen Webauftritt mit Content-Management-System nach dem neuen Stand der Technik realisiert. Auch dabei geht es um Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Die neueste Aufgabe ist der Umbau des Freibades mit barrierefreiem Zugang für alle, optischen Kontrasten und Elementen wie automatischen Türen.

Was jetzt ansteht, ist die Entwicklung eines Konzepts für neue, barrierefreie Wohnformen. Dies ist die bisher größte Herausforderung, da wir erst am Anfang der Entwicklung stehen. Aber auch diese Herausforderung werden wir annehmen – in Kooperation mit unterschiedlichsten Gruppen, Verbänden und Beiräten. Sowohl die vielen positiven Erfahrungen als auch die Fehler und Rückschläge waren wichtig für das weitere Engagement. ■



Ebenfalls realisiert sind in Illingen ein Plattformlift im Freibad Sonnenborn, ein Blindenleitstreifen auf dem Bahnsteig, eine Rampe vor dem Dienstleistungsservice Illingen sowie ein akustisches Signal an der Ampel Uchtelfangen

Von der Deklaration von Barcelona zur gleichberechtigten Teilhabe:

„Bauen für Alle“ in Luxemburg

Die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten und nicht behinderten Menschen ist erklärtes Ziel in Luxemburg. Zu diesem Zweck wurde Anfang der 1990-er Jahre der Verein Info-Handicap gegründet, der auch Städte und Gemeinden bei der Integration behinderter Bürgerinnen und Bürger unterstützt.

VON
SILVIO SAGRAMOLA

Im April 1993 gründeten 16 Organisationen von und für behinderte Menschen die Vereinigung Info-Handicap. Heute zählt der gemeinnützige Verband 49 Mitgliedsvereine von den rund 65 Organisationen, die es in diesem Bereich in Luxemburg gibt.

Das Konzept einer solchen Einrichtung wurde Anfang der 1990-er Jahre auf Initiative des luxemburgischen Familienministeriums ausgearbeitet, um behinderten und nicht behinderten Menschen den Zugang zu spezifischen Informationen und Angeboten zu erleichtern. Gleichzeitig sollten eventuelle Lücken in den bestehenden Angeboten identifiziert und behoben werden. Die Missionen der Dienststelle werden, im Rahmen einer so genannten Konvention, vom Ministerium für Familie und Integration finanziert.

Die Deklaration von Barcelona

Als Info-Handicap seine Tätigkeit aufnahm, gab es keine zusammenhängende gesetzliche Regelung der Barrierefreiheit in Luxemburg. Die Suche nach interessanten Initiativen auf europäischer Ebene, die gegebenenfalls an die luxemburgische Realität angepasst werden könnten, führte zur Deklaration von Barcelona, die 1995 im Rahmen eines europäischen Kongresses in Barcelona vorgestellt wurde. Es handelt sich dabei um eine Charta, welche zur besseren Integration behinderter Bürger in ihrer Stadt oder in ihrer Gemeinde beitragen soll. Die unterzeichnenden Städte und Gemeinden bilden ein europäisches Netzwerk, mit dem Ziel, ihre Erfahrungen auszutauschen und

gemeinsame Aktionen zu planen, die eine solche Integration fördern können. Um Mitglied in diesem Netzwerk zu werden, muss die jeweilige Stadt oder Gemeinde ihre Entscheidung zur Mitgliedschaft im offiziellen Sitzungsprotokoll des Gemeinderates verankern und somit also die Garantie liefern, dass die Forderungen der Charta auch tatsächlich umgesetzt werden.

Im September 1997 rief der für kommunale Fragen zuständige Innenminister in einem offiziellen Schreiben alle luxemburgischen Städte und Gemeinden auf, die Deklaration von Barcelona auf die Tagesordnung einer der nächsten Sitzungen des Gemeinderates zu setzen und die eventuelle Unterzeichnung zu diskutieren. Die Aktion war sehr erfolgreich, und nach etwa einem Jahr hatten 73 von 118 luxemburgischen Städten und Gemeinden die Deklaration unterzeichnet.

Von der Theorie zur Praxis

In der Folge wurde Info-Handicap immer häufiger mit Anfragen von Städten und Gemeinden konfrontiert, sie bei der technischen Planung und Gestaltung von Infrastrukturarbeiten zu beraten. Das war aber insofern ein Problem, als die Dienststelle weder das Mandat noch die Kompetenz für eine solche Beratungsarbeit hatte. Da außerdem eine gesetzliche Regelung fehlte, blieb kurzfristig keine andere Lösung, als die Städte und Gemeinden mit Broschüren und Normen aus den Nachbarländern zu vertrösten. In einem nächsten Schritt musste also die gesetzliche Regelung der Barrierefreiheit in Luxemburg vorangetrieben und das Interesse der Architekten und Berufsorganisationen für das Thema gewonnen werden.

Ende der 1990-er Jahre konnte man zwar in Luxemburg eine allgemeine Akzeptanz für gleichberechtigte Teilhabe und Chancengleichheit behinderter Menschen spüren, doch eine wirklich sichtbare Verbesserung der Zugänglichkeit war nicht festzustellen. Es

Zum Autor

Silvio Sagramola ist Geschäftsführer von Info-Handicap.

stellte sich also nach wie vor die Frage, wie man die Ideen der Deklaration von Barcelona organisatorisch und technisch umsetzen könnte.

Zugänglichkeitspläne

Die Antwort kam wiederum aus Barcelona und zwar in Form der so genannten Zugänglichkeitspläne für Städte. Diese Pläne haben zum Ziel, möglichst vielen Menschen zu erlauben, trotz ihres hohen Alters, einer Krankheit oder einer Behinderung, so lange und so selbstständig wie möglich zu Hause, in ihrem gewohnten Umfeld, bleiben zu können. Um zu gewährleisten, dass diese Menschen an den Aktivitäten des sozialen Lebens teilnehmen können, müssen neben der Zugänglichkeit der eigenen Wohnung auch stadtplanerische und transporttechnische Fragen erörtert werden. Ebenfalls zu klären ist die Verfügbarkeit von unterschiedlichen ambulanten Hilfsdiensten.

In einem Zugänglichkeitsplan ist die Gestaltung der Umwelt das Resultat einer eingehenden Absprache zwischen den Bürgern und den verantwortlichen Instanzen, um sicherzustellen, dass möglichst vielen Bedürfnissen und Erwartungen von allen Seiten Rechnung getragen werden kann, und dass partielle oder unvollständige Lösungen vermieden werden. Die Bürger nehmen auf aktive Weise an der Organisation und an der Verbesserung ihrer Stadt teil. Nach der anfänglichen Bestandsaufnahme und Definierung der Arbeiten ist das wichtigste Element der Zugänglichkeitspläne die Koordination aller Aktivitäten und die Einbettung der anstehenden Aktionen in die normalen Renovierungs- und Unterhaltsarbeiten der Gemeinde.

Erster Zugänglichkeitsplan in Luxemburg

Zu Beginn des Jahres 2000 nahm Info-Handicap Kontakt mit der Bürgermeisterin der Stadt Esch-sur-Alzette auf, der zweitgrößten Stadt in Luxemburg mit etwa 35.000 Einwohnern. Es hatte im Vorfeld einige politische Veränderungen in der Gemeindeführung gegeben und der neue Gemeinderat wollte neue Wege einschlagen. Die allgemeine Zugänglichkeit in Esch-sur-Alzette war zu diesem Zeitpunkt sehr begrenzt, was natürlich eine zusätzliche Herausforderung darstellte.

Während eines ersten Gesprächs wurde das Prinzip der Zugänglichkeitspläne von Info-Handicap erklärt und vorgeschlagen,

dass Esch-sur-Alzette den ersten kohärenten Zugänglichkeitsplan in Luxemburg, in Form eines Pilotprojekts, erstellen könnte. Später wurde der Kontakt zu einem international anerkannten Spezialisten in diesem Bereich hergestellt. Bei jedem der folgenden Gespräche wuchs die Begeisterung der Verantwortlichen der Stadt Esch-sur-Alzette.

Heute ist die Stadt Esch-sur-Alzette ein überzeugter und sehr wertvoller Partner geworden, wenn es darum geht, eventuelle Zweifler zu überzeugen. Das Thema Zugänglichkeit ist in das normale Arbeitsprogramm aufgenommen worden und die zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bilden sich weiter, damit die Idee des Zugänglichkeitsplans nicht nur auf die Überwindung von baulichen Barrieren begrenzt bleibt, sondern auch in anderen Bereichen zum Tragen kommt, wie zum Beispiel Transport, Information oder Kommunikation.

AGENDA 22

Die Rechte behinderter Menschen sind ein wesentlicher Bestandteil der 22 Standardregeln der Vereinten Nationen aus dem Jahre 1993. Mit diesen politischen und moralischen Leitlinien stellen die UN-Mitgliedstaaten sicher, dass Menschen mit Behinderung die gleichen Chancen haben, wie alle anderen Bürger. AGENDA 22 ist eine vom Schwedischen Verband der Behindertenorganisationen verfasste Gebrauchsanweisung für die Umsetzung der 22 Standardregeln auf lokaler Ebene, also in Städten und Gemeinden.

Eigentlich sind die Werte, die in der Deklaration von Barcelona angestrebt werden, nicht sehr verschieden von denen der AGENDA 22, die allerdings – in Form eines Fragenkatalogs – tiefer ins Detail geht und konkrete Anregungen in vielen unterschiedlichen Bereichen vermittelt.

Man muss sich immer wieder vor Augen halten, dass die Arbeitsweise und die Prioritäten der Städte und Gemeinden nicht überall die Gleichen sind. Die politischen Verantwortlichen in den Gemeinden sollten ermutigt werden, sich mit den 22 Themenbereichen der AGENDA 22 auseinanderzusetzen und selbst zu entscheiden, wo sie aktiv werden möchten.

Kommunale Kommissionen

Immer häufiger setzen die luxemburgischen Gemeinden beratende Kommissionen ein, in denen die Bürger zur aktiven Mitgestaltung der Entscheidungsprozesse

ermutigt werden. Diese so genannten Kommissionen für Chancengleichheit sind, je nach Gemeinde, unterschiedlich organisiert und unterteilt in Fachgebiete wie Gleichheit von Frauen und Männern, Senioren oder Kultur, doch immer häufiger wird das Thema Barrierefreiheit in das jeweilige Arbeitsprogramm aufgenommen.

Sehr oft werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Info-Handicap zu Sitzungen dieser Kommissionen eingeladen und um konkrete Ratschläge gebeten. Bei einem ersten Kontakt geht es vor allem darum, zu erklären, was Barrierefreiheit bedeutet und warum sie eine Basisvoraussetzung für gleichberechtigte Teilhabe ist. Bei diesen Sitzungen wird auch der Begriff „behindert sein“ relativiert und auch auf beispielsweise ältere Mitmenschen, Unfallopfer, chronisch Kranke, schwangere Frauen, Kinder und ausländische Mitbürger übertragen.

Die Mitglieder der Kommissionen sollen ihre Stadt oder Gemeinde mit offenen Augen und Ohren begehen, selbst Hindernisse auffindig machen, sich mit den Bürgern unterhalten, sich von Fachleuten beraten lassen, und dann ihren lokalen Forderungskatalog

erstellen. Dieser soll dann mit den politisch Verantwortlichen verhandelt werden.

Wegen der unterschiedlichen Prioritäten und Möglichkeiten der Gemeinden, wird die praktische Umsetzung der Vorschläge sehr unterschiedlich gehandhabt, und es ergibt sich dadurch ein interessanter Erfahrungsaustausch zwischen den Gemeinden.

Sensibilisierung

In den kommenden Jahren wird es wichtig sein, das Thema Barrierefreiheit in den normalen Planungs- und Arbeitsprozess der Städte und Gemeinden einzubinden. Die Umsetzung soll nicht mehr Ausdruck des guten Willens oder gar eine Ausnahme sein, sondern auf selbstverständliche Weise zum normalen Standard werden. Lokale, regionale und nationale Informationsveranstaltungen, Wettbewerbe, Auszeichnungen und „Labels“ sollen diesen Prozess unterstützen und dabei die Kreativität der Städte und Gemeinden anspornen, wenn es darum geht, ihre Infrastrukturen so zu gestalten, dass alle Bürger, mit ihrer ganzen Verschiedenartigkeit, am alltäglichen Leben teilhaben können. ■

Europäisches Jahr der Chancengleichheit für alle

Für Gleichstellung und gegen Diskriminierung

Die Europäische Kommission hat 2007 zum „Europäischen Jahr der Chancengleichheit für alle“ erklärt, im Rahmen eines konzertierten Konzepts zur Förderung von Chancengleichheit und Nichtdiskriminierung in der EU. Das Europäische Jahr ist Herzstück einer Rahmenstrategie, mit der Diskriminierung wirksam bekämpft, die Vielfalt als positiver Wert vermittelt und Chancengleichheit für alle gefördert werden soll.

Die Strategie ist in einer von der Europäischen Kommission angenommenen Mitteilung dargelegt. Darin werden vier zentrale Themen vorgeschlagen:

- Rechte – für das Recht auf Chancengleichheit und Nichtdiskriminierung sensibilisieren
- Vertretung – eine Debatte über Möglichkeiten anregen, die Teilnahme an der Gesellschaft zu stärken
- Anerkennung – Vielfalt würdigen und berücksichtigen
- Respekt und Toleranz – eine Gesellschaft mit stärkerem Zusammenhalt fördern

Die bereitgestellten Mittel in Höhe von 13,6 Millionen Euro decken vorbereitende Maßnahmen im Jahr 2006 sowie die verschiedenen Aktivitäten im Rahmen des Europäischen Jahres selbst ab. Die Rahmenstrategie für Nichtdiskriminierung und Chancengleichheit für alle, die den Entwurf eines Beschlusses über das Europäische Jahr begleitet, soll sicherstellen, dass die Antidiskriminierungsbestimmungen der EU umfassend

angewandt und durchgesetzt werden. Anhand der Strategie soll auch überprüft werden, was die EU weiter tun kann, um Diskriminierung zu bekämpfen und Gleichheit zu fördern – über den rechtlichen Schutz des Rechts auf Gleichbehandlung hinaus.

Neben dem Europäischen Jahr werden in der Mitteilung unter anderem folgende neue Initiativen angekündigt: eine Machbarkeitsstudie zu neuen Maßnahmen zur Ergänzung bestehender EG-Antidiskriminierungsvorschriften sowie die Einsetzung einer hochrangigen Beratergruppe, die sich mit der sozialen Integration und Arbeitsmarkteteiligung von Minderheiten – unter anderem der Roma – befassen soll.

Die Geschlechterdimension wird im Kontext des Europäischen Jahres und der Antidiskriminierungsstrategie ebenfalls behandelt. Dies ergänzt die spezifischen Bemühungen der EU zur Gleichstellung der Geschlechter und gegen Diskriminierung aufgrund des Geschlechts, einschließlich des vorgeschlagenen Gender Instituts und der Mitteilung zur Gleichstellung der Geschlechter.

Die Rahmenstrategie und das Europäische Jahr folgen auf eine umfassende öffentliche Konsultation im Jahre 2004 auf der Grundlage des Grünbuchs der Kommission „Gleichstellung sowie Bekämpfung von Diskriminierungen in einer erweiterten Europäischen Union“.