



Bayern barrierefrei 2023

Ein Leitfaden

Die barrierefreie Gemeinde



Bayern barrierefrei 2023

Ein Leitfaden

Die barrierefreie Gemeinde



„Wir Menschen mit Behinderung haben das Recht auf gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt sowie zu Information und Kommunikation.“ So schreibt es die UN-Behindertenrechtskonvention in Art. 9 fest. Dieses Recht kann nur verwirklicht werden, wenn alle politischen Ebenen zusammenarbeiten. Aber gerade unsere Gemeinden und Städte sind für mich dabei ganz entscheidende Partner. Leider werden uns viele Fehler der Vergangenheit auf Dauer oder zumindest auf lange Sicht blockieren. Deshalb ist für mich nur gemeinsam vereinbarte und umfassende Barrierefreiheit der entscheidende Schlüssel zum Erfolg.

Ministerpräsident Horst Seehofer hat mit dem Programm „Bayern barrierefrei 2023“ ein sehr ehrgeiziges Ziel gesetzt. Ich freue mich darüber, dass damit dieses Thema so in den Fokus der Politik geraten ist und im staatlichen Bereich konkrete Maßnahmen ergriffen werden. Wir fangen glücklicherweise nicht überall bei Null an, aber jeder weitere Schritt zählt!

Eine „Gemeinde für Alle“, in der Sozialräume so gestaltet sind, dass alle Menschen zusammen leben können, so muss für mich Bayern in Zukunft aussehen. Denn Bedürfnisse wie Wohnen, Einkaufen, medizinische Versorgung oder die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs sind für alle Menschen gleich. All diese Dinge müssen – nicht erst seit heute – so gestaltet werden, dass sie für uns alle barrierefrei zugänglich und nutzbar sind. An Bedürfnissen wie Einkaufen und dem Zugang zur medizinischen Versorgung sieht man, dass auch private Unternehmen, Ärzte, Apotheken usw. in der Verantwortung stehen und in die Planung mit einbezogen werden müssen. Abschließend lege ich Ihnen allen den Leitsatz „Nichts über uns, ohne uns!“ ans Herz. Damit meine ich eine partnerschaftliche Zusammenarbeit vor Ort mit uns bisher zu oft durch verschiedenste Barrieren behinderte Menschen. Denn es ist gerade die Verknüpfung des Wissens der Fachleute auf der einen Seite und der Alltagserfahrungen von uns Menschen mit Behinderung auf der anderen Seite. Beides verknüpft hilft aus meiner Sicht am besten zum wirksamen Abbau von Barrieren vor Ort.

München, Juli 2015

Irmgard Badura
Beauftragte der Bayerischen
Staatsregierung für die Belange von
Menschen mit Behinderung



Das Ziel unseres Handelns ist die umfassende und selbstbestimmte Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben – unabhängig von Alter, Art und Umfang der Beeinträchtigung. Barrierefreiheit ist ein Qualitäts- und Komfortgewinn für uns alle. Wir unterstützen damit letztendlich jeden Menschen, auch Familien mit Kindern und Reisende mit schwerem Gepäck.

Die Schaffung von Barrierefreiheit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Mit dem Programm „Bayern barrierefrei 2023“ kümmert sich der Freistaat Bayern in seinem eigenen Aufgabenbereich um die Barrierefreiheit in drei prioritären Handlungsfeldern: Mobilität, Bildung und staatliche Gebäude, die öffentlich zugänglich sind. Er unterstützt aber auch die bayerischen Städte und Gemeinden in ihrem Bemühen um Beseitigung von Barrieren. Das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr hat daher 2014 das Modellvorhaben „Die barrierefreie Kommune“ gestartet. Sechzehn Städte und Gemeinden aus ganz Bayern haben im Dialog mit ihren Bürgerinnen und Bürgern kommunale Aktionspläne zum Thema Barrierefreiheit erarbeitet.

Der gemeindliche Aktionsplan ist der „rote Faden“. Er stellt sicher, dass sich später alle umgesetzten Projekte zu durchgehend barrierefreien Wegeverbindungen ergänzen. Dabei sind stets die örtlichen Besonderheiten jeder Gemeinde zu berücksichtigen, denn die Umsetzung einer barrierefreien Gestaltung kann nicht nach einem starren Lösungsschema erfolgen. Die Umsetzung der Barrierefreiheit kann auch nur schrittweise realisiert werden.

Der vorliegende Leitfaden informiert über mögliche Herangehensweisen zur Erstellung eines individuellen gemeindlichen Aktionsplans „Barrierefreiheit“. Unser Dank gilt den sechzehn Modellgemeinden, die mit viel Engagement ihre Erfahrungen bei der Erstellung der gemeindlichen Aktionspläne eingebracht haben.

Der Leitfaden gibt Vorschläge für Planungsinstrumente, Tipps für die Organisation, Empfehlungen für Beteiligungsstrukturen und übertragbare Lösungsansätze für häufige Problemstellungen. Er will mit seinen Erläuterungen und Beispielen alle Städte und Gemeinden für das Thema sensibilisieren und Anregungen für die Umsetzung vor Ort geben.

München, Juli 2015

Joachim Herrmann
Bayerischer Staatsminister des
Innern, für Bau und Verkehr

Mitglied des Bayerischen Landtags

Gerhard Eck
Staatssekretär im Bayerischen
Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr

Mitglied des Bayerischen Landtags

Ziele und Rahmenbedingungen

- 6 **Bayern barrierefrei 2023**
- 7 **Über diesen Leitfaden**
- 8 **Grundlagen des barrierefreien Bauens**
- 8 Bauen für Alle
- 9 Das Zwei-Sinne-Prinzip
- 9 **Barrierefreiheit – Qualitätssiegel für Stadt und Gemeinde**

Die barrierefreie Gemeinde

- 10 **Der öffentliche Raum – Raum für Alle**
- 11 Plätze, Grünflächen und Spielflächen
- 12 Wege und Verkehrsanlagen
- 13 Haltestellen und Bahnsteige im öffentlichen Personennahverkehr
- 14 **Öffentliche Gebäude: Barrierefrei zugänglich und nutzbar**
- 15 **Erreichbarkeit privater Einrichtungen von besonderer Bedeutung**

Praxisempfehlungen

- 19 **Zusammenwirken der Akteure**
- 22 **Akteure im Beteiligungsprozess**
- 24 **Instrumente der Öffentlichkeitsbeteiligung im Planungsprozess**
- 28 **Die Phasen des Prozesses**
- 49 **Gemeindliche Maßnahmenplanung**

Aktionsplan – der Planungsprozess

- 16 **Aktionsplan und Planungskontinuität**
- 16 Notwendigkeit des Aktionsplans
- 16 Bestehende Konzepte als Basis
- 18 **Den Planungsprozess organisieren**
- 18 Von der Initiative zur organisierten Zusammenarbeit
- 18 Arbeits-/Projektgruppe einrichten
- 19 Konstruktive Zusammenarbeit von Anfang an
- 19 Bestehende Strukturen nutzen
- 19 Koordinator und Ansprechpartner
- 21 **Planung im Dialog**
- 26 Sensibilisierung und Information
- 27 Austausch und Diskussion
- 27 Beratung und Lösungsfindung
- 28 **Ablauf des Planungsprozesses**
- 28 Startphase
- 28 Analysephase
- 30 Konzeptphase
- 31 Umsetzungsphase

Aktionsplan – die Planungsinstrumente

- 32 **Bestand und Mängel dokumentieren**
- 32 Alltagserfahrung und Expertenwissen zusammenbringen
- 34 Mängel erfassen und gewichten
- 36 Bestands- und Mängelplan
- 38 **Ziele festlegen**
- 38 Leitziele definieren
- 38 Strategie bestimmen
- 40 Ziel- und Konzeptplan
- 45 **Maßnahmen erarbeiten**
- 45 Maßnahmenplan
- 46 Maßnahmensteckbriefe
- 48 Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht
- 48 Umsetzung und Erfolgskontrolle

Maßnahmentypen

- 50 Bauliche und investive Maßnahmen
- 51 Organisatorische Maßnahmen und Regelungen
- 51 Sensibilisieren und beraten
- 52 Kommunikation
- 52 Informieren und werben
- 52 Anreize schaffen

Strategien zur Umsetzung

- 54 Prioritäten setzen
- 58 Leuchtturmprojekte
- 59 Impulsprojekte
- 60 Stufenweise Verbesserung
- 60 Verhältnismäßigkeit von Lösungen
- 61 Barrierefreiheit als Daueraufgabe
- 61 Synergien nutzen

Alternative Lösungen und häufige Themenstellungen

- 63 Passgenaue Lösungen in Stadt und Dorf
- 63 Barrierefreiheit und historisches Ortsbild
- 65 Umgang mit bestehenden Gestaltungskonzepten
- 65 Barrierefreiheit und Topografie
- 66 Verkehr und Verkehrssicherheit
- 67 Mobilitätskonzept

Hinweise

- 68 Werkbericht zum Modellvorhaben
- 69 Ansprechpartner und Förderung
- 70 Rechtliche Rahmenbedingungen, Normen und Richtlinien
- 70 Leitfäden „Barrierefreies Bauen“ der Bayerischen Architektenkammer
- 71 Exkurs: Barrierefreies Bauen nach der Bayerischen Bauordnung (BayBO)
- 72 Impressum
- Bildnachweise (Klappe)

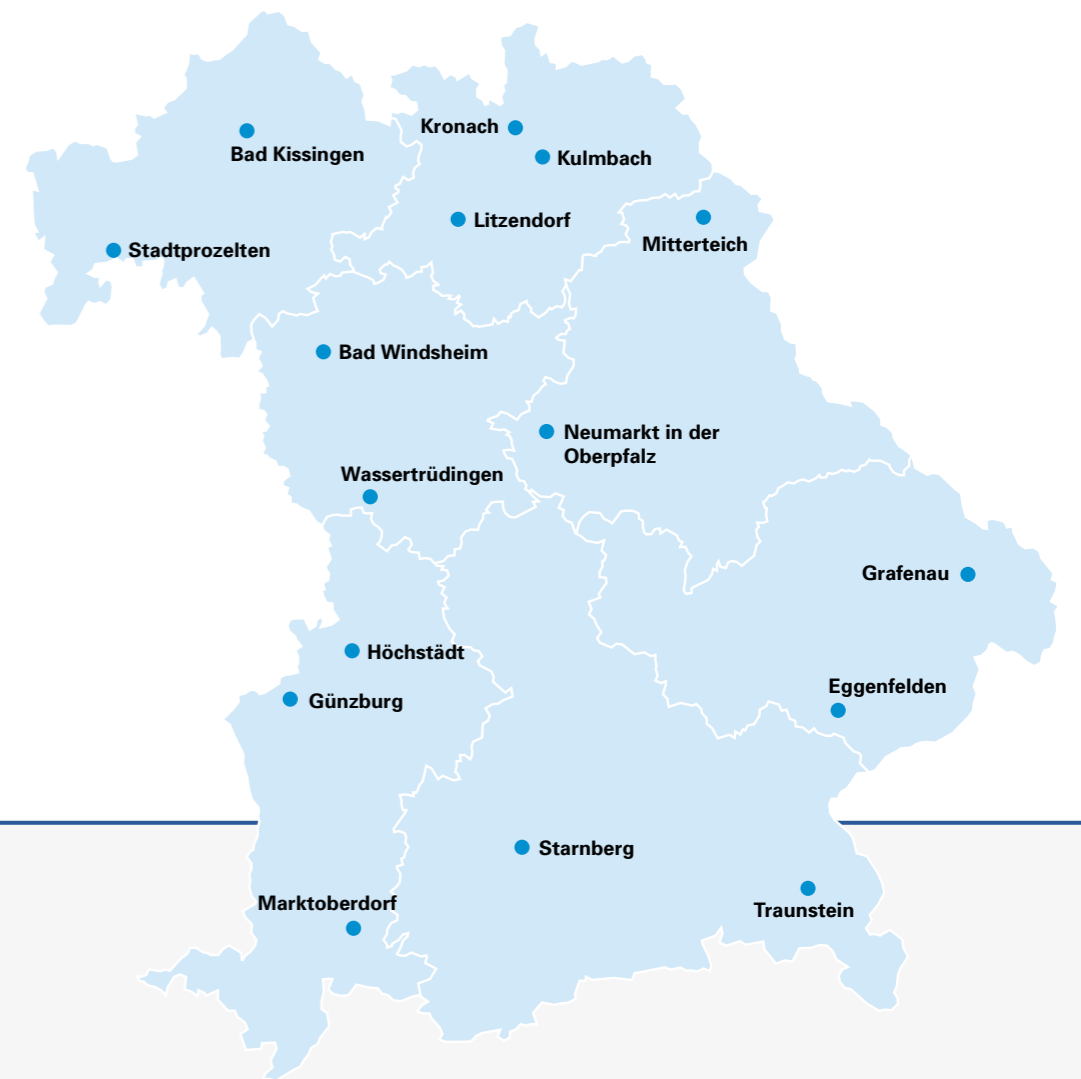
Ziele und Rahmenbedingungen

Bayern barrierefrei 2023

„Für Menschen mit Behinderungen haben wir uns ein sehr ehrgeiziges Ziel vorgenommen: Bayern wird in zehn Jahren komplett barrierefrei – im gesamten öffentlichen Raum, im gesamten öffentlichen Personennahverkehr.“ Mit diesen Worten hat Ministerpräsident Horst Seehofer in seiner Regierungserklärung am 12. November 2013 das Ziel vorgegeben, Bayern bis 2023 im gesamten öffentlichen Raum barrierefrei zu machen.

Der öffentliche Raum befindet sich überwiegend in der Verantwortung der Kommunen. Unsere Städte und Gemeinden sollen so gestaltet sein, dass sie allen Bürgerinnen und Bürgern unabhängig von Lebensalter oder körperlicher Beeinträchtigung eine selbstbestimmte Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglichen. Die Stadt, der Markt, das Dorf, das Quartier, die Straßen und Plätze sind Orte des öffentlichen Lebens, die mit der gleichen Sorgfalt zu gestalten sind wie unsere privaten Wohnungen.

Eine lebenswerte Kommune ist ein Ort für alle. Mehr Sensibilität bei der Gestaltung der öffentlichen Räume muss daher auch allen zugutekommen: Menschen mit dauerhaften Einschränkungen ihrer Motorik oder ihres Seh- und Hörvermögens, Menschen mit vorübergehenden Einschränkungen durch Verletzungen, Senioren oder Eltern mit Kinderwagen, letztlich allen Bürgerinnen und Bürgern. Vollständige, normgerechte Barrierefreiheit wird nicht immer umsetzbar sein, zum Beispiel aufgrund nicht veränderbarer topografischer Gegebenheiten. Im Bestand können jedoch mit Kreativität und Kompromissbereitschaft viele Barrieren reduziert werden, um so allen Bürgerinnen und Bürgern gute Erreichbarkeit, ungehinderten Zugang und selbstbestimmte Teilhabe am wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Leben zu ermöglichen.



Über diesen Leitfaden

Dieser Leitfaden will den bayerischen Städten und Gemeinden bei der Umsetzung von Barrierefreiheit Hilfestellung geben. Er richtet sich an alle Akteure auf der kommunalen Ebene: an Politik und Verwaltung, Behindertenbeauftragte, Behinderten- und Seniorenbeiräte, Behindertenverbände und lokale Interessensvertreter – an alle Bürgerinnen und Bürger, die sich für eine lebenswerte Stadt und Gemeinde engagieren.

Dieser Leitfaden zeigt auf, wie eine strukturierte Herangehensweise zur Erarbeitung eines kommunalen Aktionsplans aussehen kann.

Der Aktionsplan ist als „roter Faden“ für die Realisierung von Barrierefreiheit in den Städten und Gemeinden zu verstehen. Als städtebauliches Konzept bildet er den örtlichen Handlungsbedarf ab. Er stellt sicher, dass im Rahmen einer sukzessiven Umsetzung alle späteren Einzelprojekte sinnvoll ineinander greifen und ein möglichst durchgängiger Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum erfolgen kann. Als integriertes Handlungskonzept befasst sich der Aktionsplan noch nicht mit Detailplanungen von Einzelmaßnahmen. Zur Gewährleistung eines harmonischen Gestaltungsbildes können jedoch für sich wiederholende Situationen exemplarische Lösungen dargestellt werden.

Der Leitfaden gibt Hinweise und Anregungen, wie die Entwicklung der Städte und Gemeinden zur „Barrierefreien Kommune“ gelingen kann:

- wie ein erfolgreicher Planungsprozess zu gestalten ist,
- wer in den Planungsprozess einzubinden ist,
- welche Planungsinstrumente sich als nützlich erwiesen haben.

Ziel ist es, das Thema der Barrierefreiheit wirkungsvoll und nachhaltig in der Planungspolitik der jeweiligen Stadt und Gemeinde zu verankern und als Daueraufgabe zu etablieren.

Der Leitfaden will keine Patentrezepte für die Gestaltung von Einzelmaßnahmen oder zur Umsetzung von Standardlösungen anbieten, sondern zur kreativen Entwicklung von passgenauen Lösungen für jede einzelne Gemeinde anregen.

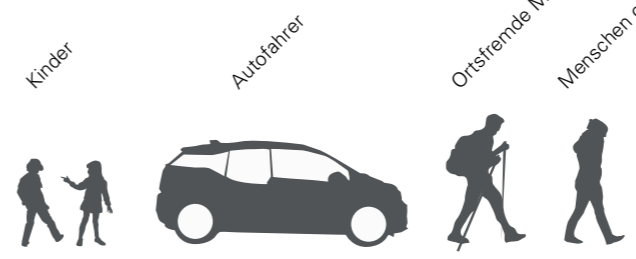
Er stützt sich dabei auf konkrete Erfahrungen aus 16 bayerischen Gemeinden, die von Mitte 2014 bis Anfang 2015 an einem von der Obersten Baubehörde geförderten Modellprojekt teilgenommen und kommunale Aktionspläne zur Schaffung von Barrierefreiheit erarbeitet haben. Zusammen mit dem Werkbericht über die Modellphase gibt der Leitfaden Tipps und Hinweise zur Gestaltung und zu den Inhalten eines kommunalen Aktionsplans.



Menschen im Rollstuhl
 Menschen mit Rollator
 Menschen mit Kinderwagen
 Fahrradfahrer
 Ältere Menschen
 Menschen mit Einschränkungen des Bewegungsapparates
 Menschen mit kognitiven Veränderungen
 Menschen mit chronischen Krankheiten
 Menschen mit auditiven Einschränkungen
 Kleine und lange Menschen



Hopfensee,
 Tourismusverband Ostallgäu



Kinder
 Autofahrer
 Ortsfremde Menschen
 Menschen ohne Einschränkungen

Stadt Marktoberdorf
 „Marktoberdorf für Alle!“
 Symbole aus dem Aktionsplan

Grundlagen des barrierefreien Bauens

Bauen für Alle

Physische Barrieren in den Städten und Gemeinden schränken den Bewegungsradius insbesondere von Menschen mit körperlichen oder geistigen Behinderungen ein und beeinträchtigen dauerhaft und gravierend die Teilhabe am öffentlichen Leben.

Gewöhnlich wird eine „Behinderung“ als individuelles Merkmal eines einzelnen Menschen verstanden, das sich in unterschiedlichen Arten von Einschränkungen äußert: in motorischen Defiziten, fehlendem oder geringem Sehvermögen, Taubheit oder schlechtem Hörvermögen oder kognitiven Beeinträchtigungen. Dabei handelt es sich in der Regel um dauerhafte Einschränkungen.

Physische Barrieren „behindern“ jedoch auch andere Personengruppen, wenn auch nur vorübergehend: zum Beispiel Eltern mit Kinderwagen, für die bereits normale Treppenstufen zu einer hohen Hürde werden können, jüngere Menschen, die aufgrund einer Sportverletzung

auf Gehhilfen angewiesen sind, aber auch gebrechliche Senioren, die ihren Einkauf nur mit Hilfe eines Rollators erledigen können. Der Abbau von physischen Barrieren, also „Barrierefreiheit“, kommt demnach allen Bürgerinnen und Bürgern zugute. Barrierefreiheit ist keine Sondermaßnahme für Menschen mit Behinderung, Barrierefreiheit schafft Lebensqualität für Alle.

Das Bayerische Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung (BayBGG) definiert Barrierefreiheit wie folgt: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen

- in der allgemein üblichen Weise,
- ohne besondere Erschwernis und
- grundsätzlich ohne fremde Hilfe
- zugänglich und nutzbar sind.“ (Art. 4 BayBGG)

Schon heute sind etwa 10 % der Bevölkerung zwingend auf Barrierefreiheit angewiesen. Angesichts der demografischen Entwicklung wird dieser Anteil in den nächsten Jahren noch deutlich ansteigen.

Das Zwei-Sinne-Prinzip

Das Zwei-Sinne-Prinzip ist essentiell für den Erfolg der barrierefreien Gestaltung. Es ist deshalb auch in der DIN 18040 als Grundprinzip des barrierefreien Bauens aufgenommen worden. Demnach müssen immer mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen und Tasten“ angesprochen werden.

Diese Art der Bereitstellung von Informationen ermöglicht eine Nutzung des öffentlichen Raums für eine große Anzahl von Personen. Bei einer barrierefreien Gestaltung muss die Umsetzung immer zwei unterschiedliche Sinne ansprechen, zum Beispiel Informationen über akustische und visuelle Signale (wie Lichtsignale an Ampelanlagen, die mit akustischen Signalen kombiniert werden).

Das Zwei-Sinne-Prinzip ist auch für Menschen ohne Behinderungen eine Erleichterung und hat bereits in unserem Alltag Eingang gefunden, beispielsweise bei Klingeltönen und gleichzeitigem Vibrationsalarm eines Mobiltelefons oder Ansagen an Bahnsteigen bei gleichzeitiger Anzeige der Information.

Barrierefreiheit – Qualitätssiegel für Stadt und Gemeinde

Barrierefreiheit wird zunehmend zu einem baulichen und sozialen Qualitätsmerkmal in den Städten und Gemeinden. Das gilt gleichermaßen für die Wohnquartiere, Büro- und Geschäftsviertel wie für die Zentren und für Großstädte ebenso wie für ländliche Gemeinden. Die uneingeschränkte Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger am öffentlichen Leben ist Voraussetzung für ein lebendiges Gemeinwesen, für aktive Mitwirkung, für die Übernahme von Verantwortung und für bürgerschaftliches Engagement.

Die Schaffung von Barrierefreiheit ist auch eine Investition in die Zukunft der Städte und Gemeinden: Um möglichst eigenständig leben zu können, sind ältere Menschen und Menschen mit Einschränkungen nicht nur auf geeignete Rahmenbedingungen in der eigenen Wohnung angewiesen. Von besonderer Bedeutung für ein selbstbestimmtes Leben im Alter sind vor allem die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit von Versorgungsangeboten und Dienstleistungen. Aktuelle Bevölkerungsvorausberechnungen gehen bis 2032 von einer Zunahme der über 75-Jährigen um mehr als 40% im Vergleich zu 2012 aus.

Letztlich ist Barrierefreiheit auch ein nicht zu unterschätzender wirtschaftlicher Standortvorteil: Läden im Ortskern werden attraktiver, Gastronomen und Hotels erschließen sich neue Kunden, historische Altstädte, Burgen oder Schlösser gewinnen als Tourismusziel eine höhere Anziehungskraft.

Barrierefreies Bauen heißt „Bauen für Alle“
für jedes Alter
für Menschen mit und ohne Einschränkung
für Einschränkungen jeder Art



1

2



3



4

Die barrierefreie Gemeinde

Zum öffentlichen Raum im engeren Sinne zählen alle Flächen im öffentlichen, in der Regel also gemeindlichen Eigentum: Straßen, Wege und Plätze, Parks und Promenaden, aber auch Fußgängerzonen. In einem erweiterten Sinn bezeichnet der öffentliche Raum alle der Öffentlichkeit zugänglichen und von ihr genutzten Orte, unabhängig davon, in wessen Eigentum sich diese Flächen befinden. Entscheidendes Merkmal ist, dass die Fläche für jeden und möglichst zu jeder Zeit frei zugänglich ist. Die barrierefreie Gestaltung muss in jedem Fall neben den Bewegungs- und Begegnungsflächen auch die Elemente der Ausstattung und Möblierung, der Orientierung, Beschilderung und Warnung berücksichtigen sowie die Beleuchtung einbeziehen.

Der öffentliche Raum – Raum für Alle

Der öffentliche Raum ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Städte und Dörfer. Er ist der Ort, an dem das Leben stattfindet: Er hat soziale und kulturelle Bedeutung; er hat Aufenthaltsfunktion und ist Ort für öffentliche Veranstaltungen. Als Begegnungsort fördert er Kommunikation, Feste und Kunst, als Markt ist er Ort des Austausches von Waren und Dienstleistungen, als Verkehrsraum leistet er einen Beitrag zur Mobilität.

Mit seinen vielfältigen Eigenschaften trägt der öffentliche Raum wesentlich zur Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrem Heimatort und zur wirtschaftlichen Stabilität einer Kommune bei. Diese Funktion kann er aber nur erfüllen, wenn er für alle zugänglich und nutzbar ist. Deshalb gilt dem durchgängigen Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum ein besonderes Augenmerk. Bei der Untersuchung sollten nicht nur Straßen, Wege, Plätze und Parkieranlagen, sondern auch Freiflächen, Spiel- und Grünflächen sowie Treppen und Rampen, ÖPNV-Haltestellen und Bahnsteige betrachtet werden.

Plätze, Grünflächen und Spielflächen

Plätze sind das Herzstück jeder Stadt und jedes Dorfes und essentiell für das soziale Leben – sei es der repräsentative Marktplatz einer Stadt, der Quartiersplatz in einem Wohnviertel, sei es der Dorfplatz mit Maibaum oder der Anger in einer Siedlung. Stadtparks, Promenaden und öffentliche Grünflächen jeder Art sind beliebte Orte der Erholung und Freizeitgestaltung. Ziel muss es sein, diese für das öffentliche Leben wichtigen Orte auch für Menschen mit Behinderungen zugänglich und uneingeschränkt nutzbar zu gestalten.

Hohe Bordsteinkanten oder tiefe Ablaufrinnen für das Regenwasser können für Rollstuhlfahrer oder Gehbehinderte die selbständige Nutzung erschweren oder gar unmöglich machen. Orientierungshilfen und Beschilderungen, die kontrastreich und taktil wahrnehmbar sind, helfen Blinden und Sehbehinderten, sich zurechtzufinden. Hör- und Kommunikationshilfen erleichtern hörbehinderten Menschen die Teilhabe am sozialen Leben. Eine ausreichende Zahl von Ruhebänken und barrierefreie öffentliche Toiletten kommen allen Stadtbewohnern und -besuchern zugute.

- 1 Neumarkt in der Oberpfalz, Stadtpark mit Wasserspielplatz
- 2 Neumarkt in der Oberpfalz, Stadtpark mit Lothar-Fischer-Museum
- 3 Höchstädt, Neugestaltung Marktplatz
- 4 Neumarkt in der Oberpfalz, Tastmodell Altstadt

2



3



5



1



4

Wege und Verkehrsanlagen

Das alltägliche Leben in der Stadt oder Gemeinde ist mit vielen Wegen verbunden: von der Wohnung zur Arbeitsstelle, zum Einkauf oder zum Arzt, zum Spaziergang in den Park, zur Information ins Rathaus oder nur zum Treffen mit Freunden. Wege, die von vielen Menschen selbstverständlich genutzt werden, können für andere große Hindernisse darstellen. Die Querung von Straßen wird zu einer Herausforderung für Menschen mit Mobilitätseinschränkung oder fehlendem oder geringem Sehvermögen. Abgesenkte, visuell kontrastierende Bordsteine an Überquerungsstellen, taktile Bodenleitsysteme und akustische und taktile Signalgeber bei Lichtsignalanlagen für blinde und sehbehinderte Menschen sorgen für Barrierefreiheit und Sicherheit beim Überqueren der Straße. Für hörbehinderte Menschen wird die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs erschwert, wenn neben Durchsagen nicht gleichzeitig gut erkennbare Anzeigetafeln etwa auf Verspätungen oder Zugausfälle hinweisen.

Barrierefreiheit ist insbesondere dort unverzichtbar, wo wichtige Wegeverbindungen zu viel genutzten Orten führen und der Abbau von Barrieren zur Erfüllung alltäglicher Bedürfnisse erforderlich ist.

- 1 Wassertrüdingen, Ortsbegehung
- 2 Litzendorf, barrierefreie Ufergestaltung am Ellerbach, Umfeld Bücherei
- 3 Litzendorf, Ortsbegehung
- 4 Günzburg, Bahnhof
- 5 Grafenau, Busbahnhof

Haltestellen und Bahnsteige im öffentlichen Personennahverkehr

Bei größeren Entfernungen innerhalb einer Stadt oder zu einem Nachbarort – z. B. von der Wohnung zum Einkauf, zum Arzt oder zu Freunden – ist ein barrierefreier öffentlicher Personennahverkehr von größter Bedeutung. Bereits die Haltestellen sind oft ein Hindernis: Höhenunterschiede zwischen Fahrzeug und Bahnsteig stellen große Hürden, insbesondere für Menschen mit Gehbehinderungen oder mit Rollstuhl dar. Barrierefreiheit kann nur hergestellt werden, wenn Fahrzeug und Haltestelle baulich aufeinander abgestimmt sind oder zumindest Hilfen zur Überwindung des Höhenunterschieds bereitgestellt werden. Von überdachten Warteflächen und Sitzgelegenheiten profitieren alle Bus- und Bahnreisenden. Für Blinde und Sehbehinderte sind taktile Leitlinien und Aufmerksamkeitsfelder notwendig, um sich zu orientieren und den öffentlichen Personennahverkehr nutzen zu können.

Der Abbau von Barrieren auf Straßen, Wegen und Plätzen ermöglicht Menschen mit Einschränkungen eine eigenständige Mobilität

Vor allem auf wichtigen, stark frequentierten Wegebeziehungen sind Barrieren durchgehend abzubauen

Punktuelle Lösungen bringen Betroffenen nur wenig Nutzen



**Öffentliche Gebäude:
Barrierefrei zugänglich und nutzbar**

„Bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, müssen in den dem allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr dienenden Teilen barrierefrei sein“
Art. 48 Abs. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO)

Zu diesen baulichen Anlagen zählen Gebäude der kommunalen Infrastruktur, wie zum Beispiel Rathäuser und andere Verwaltungsgebäude, Schulen, Krankenhäuser, Kindertageseinrichtungen, Schwimmbäder und sonstige kommunale Freizeit- und Sportstätten. Werden öffentlich zugängliche bauliche Anlagen neu errichtet oder umgebaut, bedeutet barrierefreie Zugänglichkeit in diesen Fällen die Einhaltung der Anforderungen, die sich aus der technischen Regel DIN 18040 Teil 1 ergeben, die baurechtlich als Technische Baubestimmung eingeführt ist (siehe Hinweise, Exkurs zu BayBO). Konkret heißt dies beispielsweise: Rampen mit rutschsicherer Oberfläche und Handläufen, Aufzüge mit ausreichenden Bewegungsräumen, Türen mit ausreichender lichter Breite und eine barrierefreie Toilette. Außerdem muss eine ausreichende Anzahl von Pkw-Stellplätzen für Menschen mit Behinderung zur Verfügung stehen. Besucherleitsysteme mit Übersichtsplänen bzw. Übersichtstafeln sollten in taktil erfassbarer bzw. großer, klarer Schrift verfasst sein, dass sie auch blinden und sehbehinderten Menschen Informationen und Orientierung bieten.

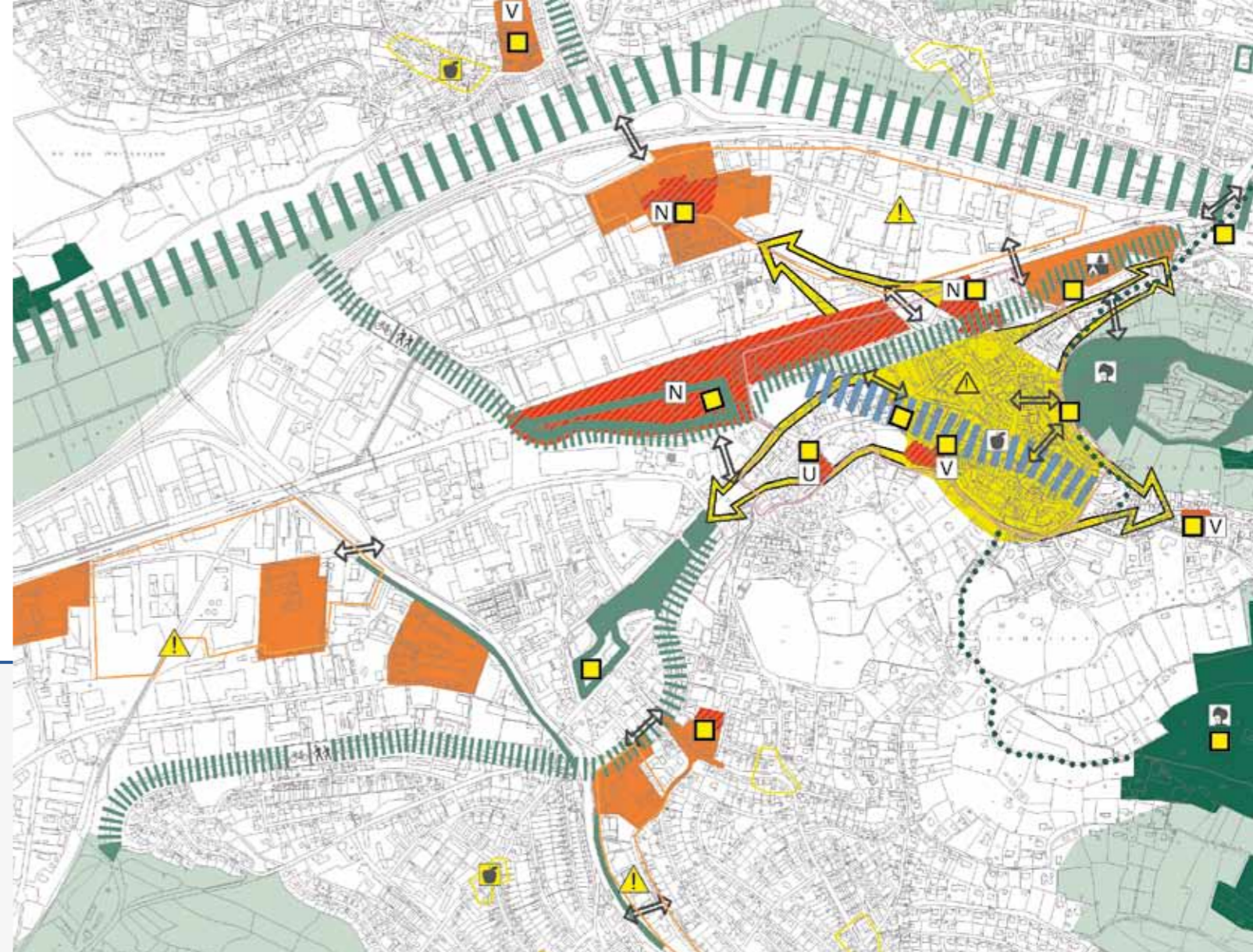
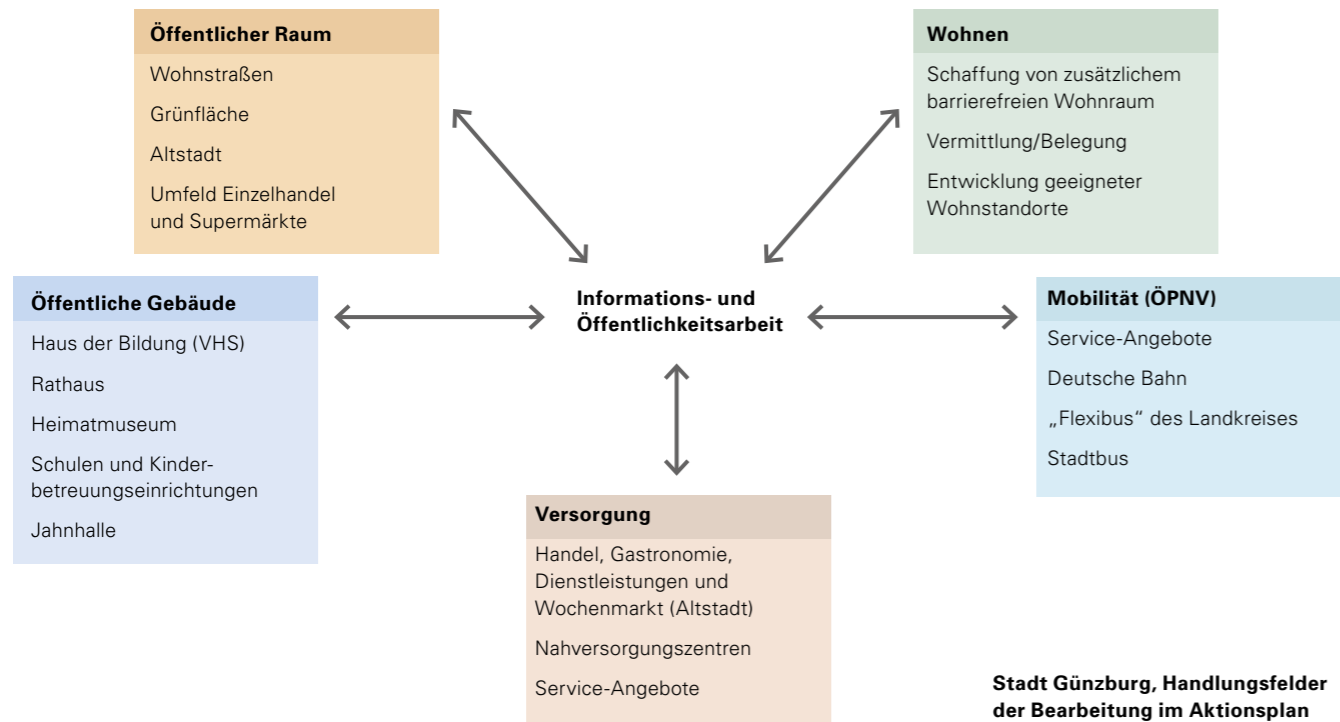
- 1 Wassertrüdingen, Zugang Bürgersaal
- 2 Neumarkt in der Oberpfalz, Zugang Schulamt
- 3 Höchstädt, Umfeld Schloss
- 4 Eggenfelden, Hofmark Gern, Bibliothek und Musikschule

Erreichbarkeit privater Einrichtungen von besonderer Bedeutung

Insbesondere in Innenstädten mit kleinteiliger Einzelhandelsstruktur gibt es immer noch Ladenlokale, die nur über Stufen erreichbar sind. Doch oft lässt sich mit überschaubarem Aufwand Barrierefreiheit herstellen. Viele Einzelhändler haben bereits stufenlose Zugangsmöglichkeiten geschaffen, Eingänge wurden zusätzlich mit Rampen und/oder selbsttätig öffnenden Türen versehen. Ein barrierefreier Zugang gilt heute als branchenüblicher Standard, der auch von der Kundschaft erwartet wird. Wer nachträglich einen barrierefreien Zugang anlegt, wie er bei jedem Neubau inzwischen vorgeschrieben ist, investiert nachhaltig in die Zukunft seines Geschäfts, Lokals oder Hotels.

Neben dem Einzelhandel sollten auch häufig frequentierte Einrichtungen privater Träger wie beispielsweise Seniorenheime, Vereinsräumlichkeiten und Arztpraxen, die noch nicht barrierefrei erreichbar sind, entsprechend nachgerüstet werden. Dies gilt vor allem dann, wenn Alternativangebote fehlen.

- 5 Neumarkt in der Oberpfalz, Erhebung der barrierefreien Geschäftszugänge im Rahmen des Aktionsplans
- 6 Perlesreut, barrierefreier Umbau der Gebäudezugänge im Rahmen der Neugestaltung des Marktplatzes
- 7 Marktoberdorf, Inklusionsprojekt Herzklopfen



Aktionsplan – der Planungsprozess

Aktionsplan und Planungskontinuität

Notwendigkeit des Aktionsplans

In allen beteiligten Städten und Gemeinden wurden bereits Maßnahmen zur Schaffung von Barrierefreiheit durchgeführt, oft lediglich als Einzelmaßnahmen oder in Verbindung mit ohnehin realisierten städtebaulichen Projekten. In der Regel fehlt jedoch ein Gesamtkonzept als Grundlage für eine systematische Umsetzung. Diese Lücke soll der „Aktionsplan“ schließen. Auf der Grundlage einer systematischen Analyse und eines intensiven öffentlichen Dialogs formuliert der Aktionsplan Leitziele und Handlungskonzepte, ohne die Einzelmaßnahmen im Detail zu planen. Auf einem breiten öffentlichen Konsens fußend zeigt er eine langfristige Strategie zur Schaffung von Barrierefreiheit auf. Erfahrene städtebauliche Planungsbüros unterstützen die Städte und Gemeinden bei der fachlichen Erarbeitung des Aktionsplans. Zur Gestaltung des Ablaufs und der Verwendung der Planungsinstrumente lassen sich folgende Empfehlungen zusammenfassen:

Bestehende Konzepte als Basis

Bei der Sichtung der Aktionspläne der 16 Modellkommunen hat sich gezeigt, wie sehr Barrierefreiheit mit anderen Themen vernetzt ist – mit Bildung und Weiterbildung, Gesundheit und Sport, Kultur und Tourismus, Wohnen und Arbeiten, um nur die wichtigsten zu nennen. In diesem Sinne ist Barrierefreiheit ein Querschnittsthema in einem integrierten Verständnis von Stadt- und Gemeindeentwicklung. Barrierefreiheit kann im Einklang mit bestehenden Stadtentwicklungskonzepten umgesetzt werden, indem sie in die Fortschreibung der integrierten Stadtentwicklungskonzepte eingebracht wird. Isolierte Aktionspläne sollen die bestehenden Konzepte in der Planung berücksichtigen, damit Ideen und Zielsetzungen nicht verloren gehen.

Bestehende Ideen und Konzepte im Aktionsplan berücksichtigen
Ideen sollen nicht verloren gehen
Konzepte bauen aufeinander auf

Stadt Kulmbach, Rahmenplan Zentrenkonzept (ISEK)





Den Planungsprozess organisieren

Um den Planungsprozess erfolgreich zu gestalten, sind frühzeitig Fragen nach Arbeitsorganisation und Zuständigkeiten, Koordination und fachlicher Abstimmung, Zeitplanung und Arbeitsschritten, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zu beantworten. Die Erfahrungen der Modellgemeinden zeigen, dass insbesondere folgende Themen für eine erfolgreiche Gestaltung des Planungs- und Umsetzungsprozesses relevant sind:

Von der Initiative zur organisierten Zusammenarbeit

Am Anfang steht der Konsens, Barrierefreiheit in einer Stadt oder Gemeinde umzusetzen. Die Initiative kann von den Betroffenen selbst ausgehen, Menschen mit Behinderung oder nicht-behinderten Personen, aber auch von Politik und Verwaltung als kommunales Entwicklungsziel formuliert werden. In jedem Fall sollte die Initiative rasch in eine organisierte Zusammenarbeit übergehen und ein kommunales Gesamtkonzept in den Fokus der Diskussion rücken. Dieses stellt sicher, dass später alle geplanten Einzelmaßnahmen sinnvoll ineinander greifen.

Arbeits-/Projektgruppe einrichten

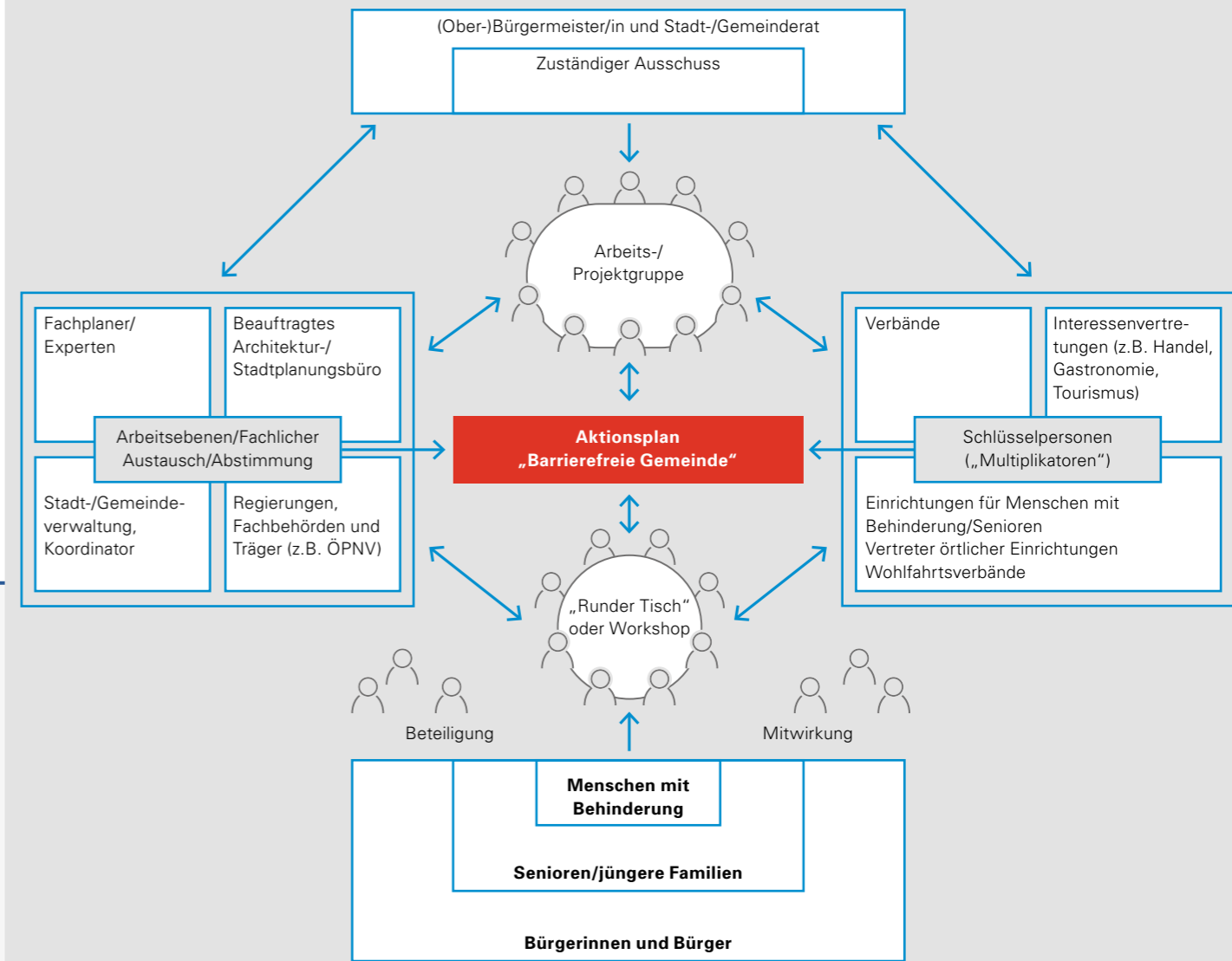
Um die Umsetzung des Gesamtkonzepts „Barrierefreie Gemeinde“ inhaltlich zu begleiten, haben sich Projekt- oder Arbeitsgruppen bewährt. Ihre Aufgabe ist es, die unterschiedlichen Interessen innerhalb einer Gemeinde zu bündeln, gegeneinander abzuwägen und für den Stadt- bzw. Gemeinderat eine Vorbewertung und Empfehlung vorzunehmen.

Eine Projekt- oder Arbeitsgruppe kann sich zum Beispiel aus einzelnen Mitgliedern des Stadtrats, Vertretern der Fachbereiche der Bau- und Sozialverwaltung und der öffentlichen Verkehrsbetriebe, der/dem örtlichen Behindertenbeauftragten, Vertretern von Behindertenverbänden, der Wohlfahrtsverbände und des Seniorenbeirats sowie der Gastronomen und Gewerbetreibenden zusammensetzen. Entscheidend ist die Teilnahme von sogenannten „Multiplikatoren“. Das sind Bürgerinnen und Bürger, die relevante Interessengruppen vertreten und als Sprachrohr in beide Richtungen agieren können. Sie bringen die Belange ihrer Interessengruppe ein und tragen zugleich die Informationen und Ideen der Projektgruppe in wichtige Bereiche des öffentlichen Lebens weiter.

Die richtige Zusammensetzung muss jede Gemeinde individuell bestimmen. Als unverzichtbar hat sich herausgestellt, dass Fachwissen und das Erfahrungswissen der Betroffenen in der Projektgruppe gleichermaßen vertreten sind. Bei Bedarf können zu bestimmten Fragestellungen auch Fachvertreter, wie zum Beispiel des Denkmalschutzes oder der Straßenbauverwaltung, hinzugezogen werden.

- 1 Litzendorf, Ortsbegehung
- 2 Neumarkt in der Oberpfalz, Informationsstand und Bürgerbeteiligung auf dem Marktplatz zur Erarbeitung des Aktionsplans

Infobox | Zusammenwirken der Akteure



Konstruktive Zusammenarbeit von Anfang an

Häufig treffen in der Projektgruppe unterschiedliche Sichtweisen und Interessen aufeinander. Die besten Lösungsansätze für mögliche Konflikte sind in der Regel Kompromisse, die allen Belangen entgegenkommen. Sie müssen von Anfang an konstruktiv gemeinsam entwickelt werden. Wenn frühzeitig geklärt wird, wie beispielsweise auf einem neu zu gestaltenden Platz die Flächen für Außengastronomie, die Warenpräsentation der Geschäfte, die notwendige Parkierung und die barrierefreie Erschließung bestmöglich zugeordnet werden, ist eine Umsetzung aller geplanten Maßnahmen zügig und reibungslos möglich. Ungelöste Konflikte hingegen verzögern den Planungs- und Umsetzungsprozess oder bringen ihn zum Erliegen.

Bestehende Strukturen nutzen

Erfahrungen zeigen, dass sich das Einbinden bereits bestehender, in der Gemeinde gewachsener Organisationsstrukturen vorteilhaft auf den Erfolg des Projekts auswirkt. So kann zum Beispiel eine bestehende Agenda 21-Gruppe „Barrierefreie Gemeinde“ oder eine Bürgergruppe aus der Stadt- oder Gemeindeentwicklungsplanung in den Prozess integriert werden.

Koordinator und Ansprechpartner

Neben der Einrichtung einer Projekt- oder Arbeitsgruppe empfiehlt es sich, einen Mitarbeiter der Stadt- oder Gemeindeverwaltung als Projektverantwortlichen zu benennen. Er ist zum einen für die innere Koordination der Projektgruppe zuständig. Zum anderen wirkt er nach außen, ist Anlaufstelle für Anregungen, Ideen und Beschwerden aus der Bürgerschaft und zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit.



- 1 Bad Kissingen, Bürgerworkshop
- 2 Bad Kissingen, Plakat für Bürgerbeteiligung
- 3, 4 Traunstein, Informationsstand in der Fußgängerzone, Sammeln von Anregungen, Problemen und Wünschen
- 5 Kronach, Stadtspaziergang

Planung im Dialog

Intensive Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit sind Voraussetzung für einen nachhaltigen Erfolg des Projekts. Schon vor dem Start sollte daher überlegt werden, in welcher Form die Öffentlichkeitsarbeit erfolgen soll und welche Beteiligungsmöglichkeiten während des gesamten Planungs- und Realisierungsprozesses angeboten werden können.

In vielen Kommunen gibt es bereits Personen und Verbände, die sich ehrenamtlich für Barrierefreiheit engagieren. Für den Erfolg eines Aktionsplans ist es wichtig, diese aktiven Menschen und Gruppen frühzeitig in die Planungen einzubeziehen. Die Beteiligung soll darüber hinaus auf eine möglichst breite Basis gestellt werden und nicht nur die Betroffenen, einschlägige Institutionen und Wohlfahrtsverbände, sondern auch die interessierte Bürgerschaft sowie alle Akteure vor Ort einbinden. Dabei ist auf das unterschiedliche Vorwissen und Problembewusstsein der einzelnen Gruppen einzugehen. Es gilt, möglichst viele Menschen zu erreichen, mitzunehmen und einzubinden. Die Bürger tragen wertvolle Informationen bei. Aufgrund ihrer Alltagserfahrungen sind sie „Experten in eigener Sache“ und möchten aktiv mitgestalten.

Zur Gestaltung angemessener Beteiligungsformate liegt umfassendes Erfahrungswissen vor. Vor der Festlegung der Beteiligungsformen und -instrumente sind die Ziele zu präzisieren: Geht es primär um „Sensibilisierung und Information“, „Austausch und Diskussion“ oder um „Beratung und Lösungsfindung“? In der Regel kommen alle Formen der Beteiligung – also von der reinen Information bis zur aktiven Mitgestaltung – zur Anwendung.

Die konkrete Auswahl der sich anbietenden Beteiligungsformen ist vor dem Hintergrund der besonderen Ausgangssituation und der konzeptionellen Ziele im Einzelfall vorzunehmen. Über das geeignete Beteiligungsformat sollte jeweils neu nachgedacht werden. Der Anspruch ist, alle Altersgruppen und Bevölkerungsteile zu erreichen, zum Beispiel durch die Einbindung von Kindergärten, Schulen oder Jugendzentren. Oft sind gerade Menschen mit Behinderungen eher zurückhaltend bei der Wahrnehmung von Beteiligungsangeboten. Diese Gruppen benötigen Beteiligungsformen ohne Zugangsschwelle.

Die Beteiligung ist ein zentraler Bestandteil des Planungsprozesses, der für eine nachhaltige Akzeptanz der Maßnahmen unverzichtbar ist. Auch eine möglicherweise geringe Resonanz zu Beginn oder Rückschläge im Beteiligungsprozess sollten nicht entmutigen. Hier sind Geduld und Experimentierfreude auch mit eher unkonventionellen Angeboten gefragt.

Bei der Ausgestaltung des Dialogprozesses ist es wichtig, dass dieser möglichst barrierefrei gestaltet wird. Barrierefreie Veranstaltungsräume, ggf. Gebärdensprachdolmetscher bei Informationsveranstaltungen und späteren Diskussionen, aber auch schriftliches Informationsmaterial in leichter Sprache und ein barrierefrei gestalteter Internetauftritt erleichtern den Zugang zur Planung im Dialog.

Beteiligung und Dialog sind entscheidend für den Erfolg des Vorhabens

Es geht darum:
 Möglichst viele zu erreichen,
 Sie mitzunehmen und einzubinden,
 Sich nicht entmutigen zu lassen, wenn die Resonanz am Anfang ausbleibt

Mitglieder der Projektgruppe

Die Zusammensetzung ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und der Größe einer Gemeinde. Sie kann daher variieren und muss nicht alle der unten aufgeführten Vertreter umfassen. Die Mitgliederzahl der Arbeits-/Projektgruppe darf nicht zu hoch werden, damit die Diskussions- und Arbeitsfähigkeit der Gruppe erhalten bleibt. Bei Bedarf kann eine Organisation in thematischen Untergruppen oder Foren erfolgen. In der Phase der Umsetzung des Aktionsplans können bei der Planung der konkreten Einzelprojekte auch andere Akteure, z.B. Sprecher der Anlieger, in der Arbeits-/Projektgruppe vertreten sein. Die Auflistung ist nicht abschließend.

(Ober-) Bürgermeister/-in

Baureferent/-in bzw. Stadtbaumeister/-in oder Leitung der gemeindlichen Bauverwaltung

Einzelne Vertreter des Stadt-/Gemeinderats (z.B. Fraktionsvorsitzende)

Projektverantwortliche/-er der Gemeindeverwaltung

Behindertenbeauftragte/-r

Vertreter der örtlichen Behindertenverbände

Sprecher der Wohlfahrtsverbände und Stiftungen (z.B. Caritas, Diakonie, Lebenshilfe, Arbeiterwohlfahrt u.a.)

Seniorenbeauftragte/-r, Jugend-/Familienbeirat

Sprecher des Einzelhandels und der Gastronomie sowie von touristischen Einrichtungen (Hotels, Museen u.a.)

Sprecher für Bildungseinrichtungen (z.B. Kindergärten, Schulen, Kindertagesstätten) und öffentliche Einrichtungen (z.B. Sportanlagen, Jugendzentren, Badeanstalten, Bibliotheken u.a.)

Vertreter von Alten- und Pflegeeinrichtungen, Sozialstationen, Tageseinrichtungen sowie Kliniken, Arztpraxen und Therapieangeboten

Sonstige Schlüsselpersonen des öffentlichen Lebens als Multiplikatoren (abhängig von örtlicher Struktur)

Verkehrsbetriebe bzw. Betreiber der ÖPNV-Angebote (z.B. Bahn und Bus)

Beauftragte Fachplaner

ggf. weitere Mitglieder

**Behörden und Fachstellen,
die in der Regel zu beteiligen sind**

Die Beteiligung ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und den berührten Themenstellungen. Die Auflistung ist nicht abschließend.

Alle beteiligten Ämter der Gemeindeverwaltung (z.B. Stadtplanung, Stadtentwicklung, Hoch- und Tiefbau, Bildung und Soziales, Untere Denkmalschutzbehörde, Ordnungsamt)

Landratsamt (z.B. Kreisbaumeister/-in, Denkmalschutz, ÖPNV, Naturschutz, Untere Wasserbehörde)

Förderstellen (z.B. Regierung, Sachgebiete „Städtebau, Bauordnung“ und „Verkehrswesen“)

Behindertenbeauftragte/-r

Zuständige Straßenbaulastträger (Gemeinde/Landkreis/Staatliches Bauamt)

Örtliche Behindertenverbände

Verkehrsbetriebe bzw. Betreiber der ÖPNV-Angebote (z.B. Bahn und Bus)

Landesamt für Denkmalpflege

Wasserwirtschaftsamt (z.B. bei Hochwasser)

Bezirk

ggf. weitere Mitglieder

Öffentlichkeitsbeteiligung

Wenn mehrere verschiedene Instrumente der Öffentlichkeitsbeteiligung verwendet werden, kann eine größere Bandbreite an Gruppierungen erreicht werden. Die Instrumente sollten auf die Zielgruppen abgestimmt werden. Die Auflistung ist nicht abschließend.

Menschen mit Behinderungen

Bürgerinnen und Bürger (Allgemeinheit)

Lokale Presse- und Medienvertreter

Stadt-/ Gemeinderat

Behindertenbeauftragte/-r

Beiräte (Behinderten-, Senioren-, Jugendbeirat)

Örtliche Behindertenverbände

Kirchen

Wohlfahrtsverbände und Stiftungen

Einrichtungen für Senioren, Gesundheit und Pflege, Sozialstellen und Tageseinrichtungen

Öffentliche und private Bildungseinrichtungen (z.B. Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen)

Öffentliche und private Freizeiteinrichtungen (z.B. Sport, Kino u.a.)

Vereine

Einzelhandel, Gastronomie und Hotelgewerbe

Grundstückseigentümer, Anlieger

Banken

ggf. weitere Mitglieder

	Startphase	Analysephase	Konzeptphase	Umsetzungsphase
Sensibilisierung und Information (informative Beteiligung) prozessbegleitend	<ul style="list-style-type: none"> – Bürgerversammlung (informativ) – Hintergrundgespräch mit Medienvertretern/Pressekonferenz – Fachvorträge – Kampagne/Öffentlichkeitsarbeit – Projektveranstaltungen in Schulen und Kindergärten – „Hindernisparcour“ ... 	<ul style="list-style-type: none"> – Bürgermeisterschreiben mit Hintergrundinformationen – Fachvorträge ... 	<ul style="list-style-type: none"> – Thematische Ausstellungen – Aushängen von Plänen ... 	<ul style="list-style-type: none"> – Jährliche Prämierung von beispielhaften baulichen und sozialen Leistungen – Bürgerversammlung mit Fortschrittsbericht – Spatenstiche/Einweihungsfeiern/Stadtfest ...
	Berichterstattung in Presse, Rundfunk und Fernsehen – Plakate und Flyer, Homepage und „Social Media“-Angebote			
Austausch und Diskussion (konsultative Beteiligung) prozessbegleitend	<ul style="list-style-type: none"> – „Experten“-Befragung – Marktstand/Bürgerbefragung in der Innenstadt – Postkartenaktion „Ich packs an“ zur Rücksendung von Anregungen – Stadtspaziergänge ... 	<ul style="list-style-type: none"> – „Experten“-Befragung – „Betroffenen-Interviews“ – Bürgermeisterschreiben mit Fragebogen – Stadtspaziergänge/Bürgerbegehungen zur Bestandsaufnahme – Marktstand/Bürgerbefragung in der Innenstadt – Bürgerversammlung mit Bürgerbefragung ... 	<ul style="list-style-type: none"> – „Stadtspaziergänge“/Bürgerbegehungen – Marktstand/Bürgerbefragung in der Innenstadt – Bürgerversammlung mit Bürgerbefragung ... 	<ul style="list-style-type: none"> – Feedbackveranstaltungen – Integration der Barrierefreiheit in Stadt-, Tourismus- und Einzelhandelsmarketing ...
	Einrichtung einer Projektgruppe, Einrichtung eines Beirats für Barrierefreiheit, Rückkoppelung des Arbeitsstandes in Expertengesprächen, Durchführung von „Runden Tischen“ mit maßgeblichen Akteuren			
Beratung und Lösungsfindung (kooperative Beteiligung) prozessbegleitend	<ul style="list-style-type: none"> – Dialog/Zusammenarbeit mit bestehenden Arbeitskreisen/Beiräten – Zukunftswerkstatt (Bürgerwerkstatt) oder Zukunftskonferenz ... 	<ul style="list-style-type: none"> – Zukunftswerkstatt (Bürgerwerkstatt) oder Zukunftskonferenz – Gezielte Ortsbegehungen mit ausgewählten Kleingruppen ... 	<ul style="list-style-type: none"> – Konsens-Konferenz mit „Rundem Tisch“ – Planungsworkshop mit Bürgern zum Konzept (Bürgergutachten) – Charrette-Verfahren, World-Café, o. ä. – Themenspezifische Gesprächskreise mit maßgeblichen Akteuren (z.B. Einzelhandel) ... 	<ul style="list-style-type: none"> – Planungsworkshop mit Bürgern zu Einzelprojekten (Bürgergutachten) – Fachliche Beratung privater Baumaßnahmen ...
	Benennung eines öffentlichen Ansprechpartners – Einrichten einer „Hotline“ – Einrichten einer Funktions-Emailadresse und eines Briefkastens bei der Gemeinde, „Social Media“-Angebote			

Die Auflistung ist beispielhaft und nicht abschließend.



TRAUNSTEIN IST MODELLSTADT – WAS BEDEUTET DAS?

Die ausgewählten Modellkommunen erarbeiten bis Ende 2014 Aktionspläne, die den Bedarf der jeweiligen Stadt oder Gemeinde erfassen und notwendige Schritte zur Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum darstellen. Wichtig ist dabei, dass anhand der Ergebnisse eine Bewertung und Gewichtung der erforderlichen Maßnahmen möglich wird.

Die im Rahmen der Modellphase erstellten Aktionspläne sollen schließlich als eine Art roter Faden für alle bayerischen Städte und Gemeinden dienen: Die Erfahrungen und Erkenntnisse werden zusammengefasst und sollen dann eine Hilfestellung für die anderen Kommunen sein. Der Freistaat Bayern möchte anhand der Ergebnisse zudem den Finanzbedarf ermitteln, um so ein maßgeschneidertes Förderprogramm zur Unterstützung der Städte und Gemeinden auflegen zu können.

In der Modellkommune Traunstein unterstützt ein Planungs- und Architekturbüro die Stadtverwaltung bei der Bestandsaufnahme und Erstellung der Übersicht notwendiger Maßnahmen. Es erfolgt eine Begutachtung aller Straßen und Wege im Innenstadtbereich. So wird anschaulich und umfangreich aufgezeigt, an welchen Stellen Barrieren im Stadtgebiet bestehen und wie sie beseitigt werden können.

Von großer Bedeutung sind zudem die Erfahrungen der Bürger – denn niemand kennt die Stadt so gut wie die Einwohner selbst. Und Barrierefreiheit ist ein Thema, das alle angeht.



WAS KANN ICH BEITRAGEN?

Egal ob Eltern mit Kleinkindern, ältere Mitbürger oder Menschen mit Handicap – Barrierefreiheit betrifft jeden in der Gesellschaft. Sicherlich lassen sich nicht alle Hindernisse und Hürden sofort beseitigen. Wichtig ist aber, sie zu erkennen und darauf hinzuwirken, sie schließlich zu überwinden.

Deshalb sind alle Bürger auf dem täglichen Leben die Augen offen zu halten: sei es auf Straßen und Plätze, Einrichtungen wie dem Rathaus, Restaurants und Geschäften. Von großer Bedeutung ist es, das eigene Verhalten zu prüfen, auf Probleme hinzuweisen und zusammen mit den Verantwortlichen zu überlegen, wie sie beseitigt werden können. Oft sind schon kleine Veränderungen, die Barrierefreiheit zu schaffen.

Sie haben Fragen, Anregungen? Schreiben Sie der Stadtverwaltung. Mehr Informationen unter www.hoechststadt.de



Sensibilisierung und Information

Eine kontinuierliche Information der Öffentlichkeit begleitet den gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess. Laufende Berichterstattung und wiederholte Beteiligung tragen dazu bei, dass sich die Bürgerinnen und Bürger informiert und eingebunden fühlen. Insbesondere Erfolgsmeldungen sind geeignet, ein positives Klima für die Barrierefreiheit zu erzeugen.

Artikel in den lokalen Medien, Kommunikationsangebote in den sozialen Netzwerken, Informationsflyer oder -broschüren, Plakate oder ein Informationsstand auf dem Marktplatz sind Angebote, die über die reine Information hinaus auch geeignet sind, für das Thema zu sensibilisieren, Akzeptanz zu erzeugen und zum Mitmachen anzuregen. Projekte mit Schulen und Kindergärten, Fotowettbewerbe, Auszeichnungen für gelungene private Maßnahmen, „Barrierefrei“-Aufkleber für Geschäfte und Lokale – es gibt viele Möglichkeiten, das Thema dauerhaft im öffentlichen Bewusstsein zu verankern. Mehr und mehr gewinnen in diesem Zusammenhang auch die Online-Informationen wie der digitale Newsletter oder ein eigener Internetauftritt des Projekts an Bedeutung.

- 1 Traunstein, Informationsflyer »Zusammen Barrieren beseitigen«
- 2 Höchstädt, Informationsflyer »Ich pack's an!«



www.hoechststadt.de

Wir sind Modellgemeinde des Pilotprojektes 'Bayern barrierefrei 2023'

Ich pack's an!

Gemeinsam für ein barrierefreies Höchstädt, Deisenhofen, Oberglauheim, Schwennenbach und Sonderheim!

Höchstädt barrierefrei! Packen Sie's an!



2

Ja, ich packe mit an und unterstütze meine Stadt für ein barrierefreies Höchstädt, Deisenhofen, Oberglauheim, Schwennenbach und Sonderheim! Meine persönliche/n Maßnahme/n lautet/n:

Bitte heimachen

Höchstädt barrierefrei 2023

Ich packe mit an!

Meine Maßnahmen zur Erinnerung:

Name _____
 Adresse _____
 Telefonnummer _____
 E-Mail _____
 Ort, Datum _____
 Unterschrift _____

Stadt Höchstädt a. d. Donau
 Stadtbaumeister Thomas Wanner
 Herzog-Philipp-Ludwig-Str. 10
 89420 Höchstädt

Austausch und Diskussion

Erfolg und Akzeptanz eines Projekts hängen wesentlich von einem guten Dialog zwischen Planern, Verwaltung und Politik sowie den Bürgerinnen und Bürgern ab. Basis für diesen Dialog bilden vor allem gute Fachkenntnisse über den Stand der Entwicklung. Die Beteiligungsformate und Hilfsmittel sollten so gewählt werden, dass möglichst alle Bevölkerungsgruppen erreicht werden. Zu den bewährten Instrumenten für einen solchen Dialog zählen Veranstaltungen wie Fachvorträge, Bürgerforen, Podiumsdiskussionen oder auch Interviews und Befragungen. Eine wachsende Bedeutung haben in den letzten Jahren Online-Angebote wie Internetforen, Blogs oder Social Media erlangt. Die gezielte Nutzung moderner Kommunikationsmittel kann dazu beitragen, den Informations- und Meinungsaustausch zu intensivieren und zu verstetigen und kontinuierlich hilfreiche Anregungen für die Planungen zu erhalten.

Im Zusammenhang mit dem Thema Barrierefreiheit haben sich klassische Formate wie zum Beispiel öffentliche Stadtrundgänge oder Ortsbegehungen besonders bewährt, bei denen beispielsweise Straßenabschnitte, Grünanlagen oder auch Haltestellen und Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs besichtigt werden. Zur Identifikation von Problemen werden mitunter Hilfsmittel wie Simulationsbrillen unterschiedlicher Sehbehinderungen, Langstöcke, Rollstuhl und Rollator eingesetzt.

Beratung und Lösungsfindung

„Gemeinsam Lösungen zu erarbeiten“ ist die intensivste Form der Beteiligung. Mögliche Formen der Zusammenarbeit sind beispielsweise Konferenzen und Workshops. Eine gemeinsame Lösungsfindung setzt bei allen Beteiligten Engagement und Gesprächsbereitschaft voraus.

Eine beliebte Form der kontinuierlichen Kooperation ist der sogenannte „Runde Tisch“. Der Teilnehmerkreis sollte in Abstimmung mit den Organisationen festgelegt werden. Seine Zusammensetzung kann entsprechend den zu diskutierenden Fragen variieren. Der „Runde Tisch“ kann sich aus Vertretern der Menschen mit Behinderung, externen Interessierten und Engagierten sowie aus den Vertretern der relevanten Ämter der Stadt zusammensetzen.

Insbesondere in der Startphase bietet es sich an, eine externe Moderation zu Rate zu ziehen, um eventuelle Interessensdivergenzen aus einer neutral-sachlichen Perspektive zu bewerten und zu einem Konsens zu führen. Ist eine effektive Arbeitsatmosphäre hergestellt, kann die Moderation auch intern vereinbart werden.

Startphase: Der rote Faden

1. Grundsatzbeschluss des Stadt-/Gemeinderats

2. Entscheidung über die Organisation

- Benennung eines Ansprechpartners in der Gemeindeverwaltung
- Beauftragung eines Architektur-/Stadtplanungsbüros
- Einrichtung einer Projektgruppe

3. Strukturierung des Prozesses

- Erstellung eines Zeitplans
- Erarbeitung eines Beteiligungskonzepts

4. Abstimmung in der Projektgruppe und im Stadt-/Gemeinderat

Ablauf des Planungsprozesses

Die Gestaltung eines Planungsprozesses ist individuell auf zahlreiche Faktoren abzustimmen, wie Gemeindegröße und Siedlungsstruktur, bereits vorliegende Konzepte, Planungen und Maßnahmen, die Verwaltungsstruktur oder das bereits bestehende Bürgerengagement. Es ist von vier Planungsphasen auszugehen.

Startphase

Am Anfang des Planungsprozesses steht in der Regel die politische Willensbekundung (Grundsatzbeschluss des Stadt-/Gemeinderats) und die Organisation des Planungsprozesses: die Ernennung eines Projektverantwortlichen und die Einrichtung einer Projektgruppe sowie in der Regel das Hinzuziehen externer Planungskompetenz (Stadtplanungs-/Architekturbüros mit Kenntnissen und Erfahrungen bei der Gestaltung von Barrierefreiheit). Schon in der Startphase gilt es, die Öffentlichkeit für das Thema Barrierefreiheit zu sensibilisieren, zum Beispiel auf einer Informationsveranstaltung, in der den Bürgerinnen und Bürgern Themen, Arbeitsziele und Vorgehensweise vorgestellt werden. Über die öffentliche Sensibilisierung für das Thema sind möglichst viele Menschen für eine Mitwirkung am Planungsprozess zu gewinnen.

Analysephase

In der Analysephase erfolgt die intensive Auseinandersetzung mit der Ausgangssituation. Es gilt, systematisch den Bestand zu erfassen. Die Analyse zeichnet sich insbesondere aus durch

- eine Orientierung an den Zielen: Mit welchen Merkmalen muss sich die Bestandsanalyse befassen, um die Teilhabe der Menschen mit Behinderungen sicherzustellen? Welche Themen (Wohnen, Arbeiten, medizinische Versorgung, Dienstleistungen, Kultur, Mobilität ...) stehen dabei im Vordergrund?
- eine räumliche Abstufung: in welchen Teilräumen der Stadt oder Gemeinde sind die Erhebungen zu vertiefen, weil hier ein besonderer Handlungsbedarf besteht? Dies können etwa der Ortskern sein mit seiner Konzentration von öffentlichen und privaten Angeboten oder die Hauptwegebeziehungen zwischen den Wohnquartieren und dem Zentrum.

Analysephase: Erfassung und Bewertung

5. Bestandserhebung

- Auswertung vorliegender Planungen und Erhebungen
- Bestandserhebung für den Gesamort (Siedlungsbereich), ggf. mit quartiersbezogener oder fachlicher Vertiefung (z.B. ÖPNV)
- Einholen von Bürgeranregungen

6. Bewertung und Gewichtung

- Begehungen zur Identifizierung und Gewichtung des Handlungsbedarfs
- Bürgerworkshops „Wir planen die Barrierefreiheit“
- Runder Tisch „Barrierefreie Gemeinde“

7. Zusammenfassende Darstellung im Bestands- und Mängelplan

8. Rückkopplung und Diskussion in der Projektgruppe

- eine Beteiligung der betroffenen und interessierten Bürgerinnen und Bürger: Zur Identifizierung und Bewertung der Mängel sollten neben dem fachlichen Blick auf die Ausgangssituation unbedingt Behindertenvertreter und die interessierte Bevölkerung eingebunden werden. Dies kann in vielfältiger Form geschehen. Besonders hilfreich sind gemeinsame Begehungen, ergänzt um weitere Instrumente wie etwa (Online-)Befragungen.

Die Ergebnisse der Erhebungen und Bewertungen laufen in der Projektgruppe zusammen. Aus der zusammenfassenden Auswertung der Analyse sind Hinweise auf den Handlungsbedarf für die Konzeptphase abzuleiten.

Konzeptphase Ziele und Maßnahmen

9. Diskussion und Festlegung der übergeordneten Ziele und Leitlinien

10. Zusammenfassende Darstellung im Ziel- und Konzeptplan

11. Maßnahmen

- Formulierung von baulich-investiven sowie organisatorischen und beratenden Maßnahmen
- Priorisierung der Maßnahmen hinsichtlich Bedeutung und Frequenz der Nutzung
- Priorisierung der Maßnahmen hinsichtlich der zeitlichen Umsetzung
- Benennung von Impulsprojekten und Leuchtturmprojekten
- Benennung von Beispiellösungen für wiederkehrende Problemstellungen

12. Zusammenfassende Darstellung im Maßnahmenplan

13. Rückkopplung und Diskussion in der Projektgruppe

14. Verabschiedung des Aktionsplans mit einem Gemeinderats-/Stadtratsbeschluss

Konzeptphase

Zu Beginn der Konzeptphase gilt es, übergeordnete Zielstellungen zu erarbeiten. In welchen Teilräumen ist die Barrierefreiheit vorrangig herzustellen, weil sich hier etwa die kommunale und soziale Infrastruktur konzentrieren? Auf welchen Hauptwegeverbindungen sind in Zukunft barrierefreie Wegeachsen durch den Ort unerlässlich? Zur Zieldiskussion zählt auch das Diskutieren und Abwägen möglicherweise konträrer Interessen, zum Beispiel wenn sich die Wünsche nach Parkplätzen einerseits und ausreichend breiten Gehstreifen andererseits widersprechen. Zur Erörterung und Lösungsfindung solcher Konflikte bietet sich die Projektgruppe an.

Breiten Raum in der Konzeptphase nimmt die Bestimmung von Maßnahmen ein. Das Maßnahmenkonzept

- unterscheidet zwischen baulich-investiven sowie organisatorischen und beratenden Maßnahmen,
- setzt Prioritäten hinsichtlich der Bedeutung (hohe, mittlere, geringe Bedeutung) und der zeitlichen Abfolge (kurz-, mittel- und langfristig) der Maßnahmen.

Es bietet sich an, ein oder zwei „Leuchtturmprojekte“ zu entwickeln, die eine besondere Strahlkraft besitzen. Mit Impulsprojekten, die schnell und einfach umsetzbar sind und die gleichzeitig eine große Wirkung an neuralgischen Punkten erzeugen, können frühzeitig erste Erfolge dokumentiert werden.

Damit die Bürgerinnen und Bürger erfahren, wie sich ihre Anregungen in der Planung niederschlagen, sollte das Konzept mit den Betroffenen diskutiert und öffentlich vorgestellt werden. Nach der Beteiligung erfolgt der Stadt- oder Gemeinderatsbeschluss als verbindliche Grundlage für die folgende Umsetzung.

Kontinuität bei der Umsetzung
Verstetigung des Prozesses
Regelmäßige Erfolgskontrolle

Umsetzungsphase Barrierefreiheit in Schritten

15. Umsetzung der Maßnahmen (insbesondere Impulsprojekte, Leuchtturmprojekte)

16. Fortführung der Öffentlichkeitsarbeit

17. Erfolgskontrolle

18. Anpassung, ggf. Überarbeitung und Nachjustierung des Aktionsplans

19. Begleitung der Umsetzung durch Projektgruppe und Stadt-/Gemeinderat

Umsetzungsphase

Der Konzeptbeschluss des Stadt- oder Gemeinderats sollte die Selbstverpflichtung enthalten, bei allen zukünftigen städtebaulichen und baulichen Projekten die Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Die Umsetzung des Aktionsplans startet idealerweise mit einem Impulsprojekt, gefolgt von weiteren Projekten, die für die erste Phase vorgesehen waren.

Die Projektgruppe begleitet auch die Umsetzungsphase: Im Jahresrhythmus werden dem Stadt- oder Gemeinderat weitere Projekte für die Aufnahme in die Haushaltsplanung vorgeschlagen. Verbunden mit der Fortschreibung ist eine regelmäßige Erfolgskontrolle und Veröffentlichung des bereits Erreichten. Die Erfolgskontrolle ist auch sinnvoll, um ggf. Planungen zu modifizieren, falls sich Rahmenbedingungen oder Bedarfe verändert haben. Die fertig gestellten Maßnahmen sollten in den lokalen Medien vorgestellt werden.

**Stadt Neumarkt in der Oberpfalz,
Bewertung Infrastruktureinrichtung Altstadt/Seelstraße**

Infrastruktureinrichtung	Pkw-Stellplätze für Menschen mit Behinderung			Erreichbarkeit des Eingangs			barrierefreie Nutzung innen		Sonstige Bemerkungen	Handlungsbedarf	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/Rampen	Türen	Klingel	Fahrstuhl	barrierefreies WC			
Altstadt/Seelstraße											
Residenzsäle	2	☹️	☹️	😊	☹️	☹️	😊	😊	Pkw-Stellplätze für Menschen mit Behinderung sind von der Anzahl und Ausführung nicht ausreichend (...)	gering	
Musikschule		☹️		☹️	☹️	😊	☹️	☹️	Kein barrierefreier Zugang durch die Pulverturm-gasse, keine Pkw-Stellplätze für Menschen mit Behinderung auf dem Grundstück, kein barrierefreies WC, Fahrstuhl fährt nicht in den Keller (...)	hoch	



**Stadt Kronach, Mängelsteckbrief
Melchior-Otto-Platz**

schlecht, bis nicht berollbarer Belag
Geländegestaltung und Stufen stellen Hindernis dar

Gefahrenstellen identifizieren

unübersichtliche Straßenführung
schmäler Gehsteig nach alter Torwache

Der Melchior-Otto-Platz verbindet im Süden der oberen Altstadt die Lucas-Cranach-Straße, die Amtsgerichtsstraße und die Stadtpfarrkirche.



Aktionsplan – die Planungsinstrumente

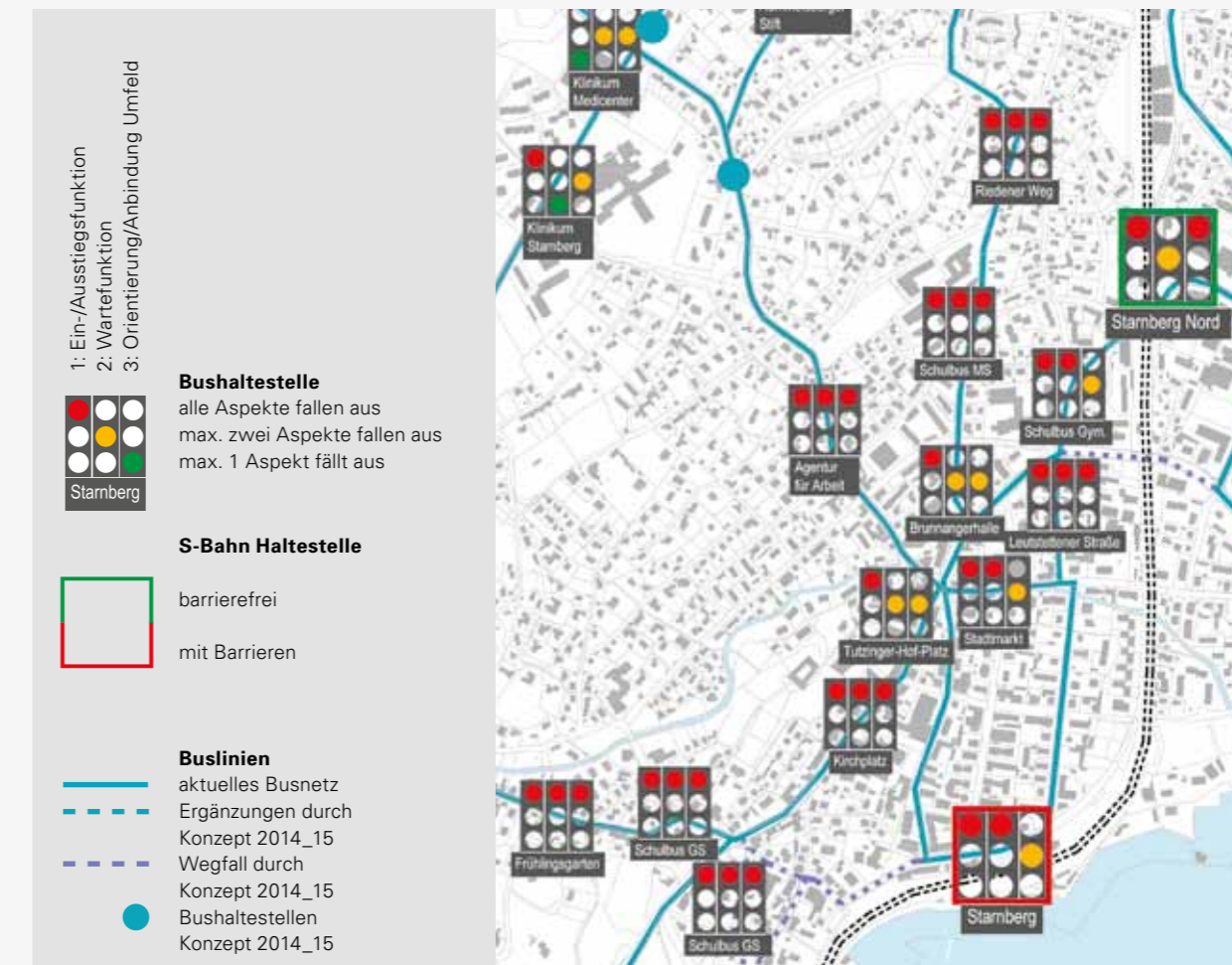
Bestand und Mängel dokumentieren

Alltagserfahrung und Expertenwissen zusammenbringen

Um möglichst früh zu einem Konsens über Probleme, Ziele und Prioritäten zu gelangen, sollten die Betroffenen so früh wie möglich in den Prozess eingebunden werden. Sie können ihre eigenen Erfahrungen mit in den Prozess einbringen, sodass insgesamt ein bestmögliches Ergebnis erzielt wird, das allen Einwohnern der Stadt oder Gemeinde zugute kommt. Die alltäglichen Praxiserfahrungen der Betroffenen ergänzen die systematische, fachkundige Mängelerhebung durch ein städtebauliches Planungsbüro.

Parallel zur lokalen Erhebung können die Kenntnisse von Institutionen und Forschern in den Planungsprozess eingebunden werden. Die Erfahrungen von Fachdienststellen und Behörden (z. B. Regierungen, Sachgebiet Städtebau), die eine Vielzahl von Prozessen und Projekten überblicken, sind eine wichtige Informationsquelle und Hilfestellung im kommunalen Dialog über die Barrierefreiheit. Mit der Bereisung gelungener Praxisbeispiele können Lösungen anderer Städte und Gemeinden für vergleichbare Problemstellungen besichtigt und verglichen werden. Dies kann als Impulsgeber für den eigenen Planungsprozess dienen und ggf. Hemmschwellen abbauen. Wenn es gelingt, die Erfahrung vor Ort mit dem Fachwissen von Wissenschaftlern und Planern zu verbinden, ist es wesentlich einfacher, den notwendigen Konsens herzustellen.

Stadt Starnberg, ÖPNV Einzelbewertung Stadtgebiet





Engstelle von knapp 1 m Breite mit Leitpfosten sowie Bewuchs und Querneigung von 3 %



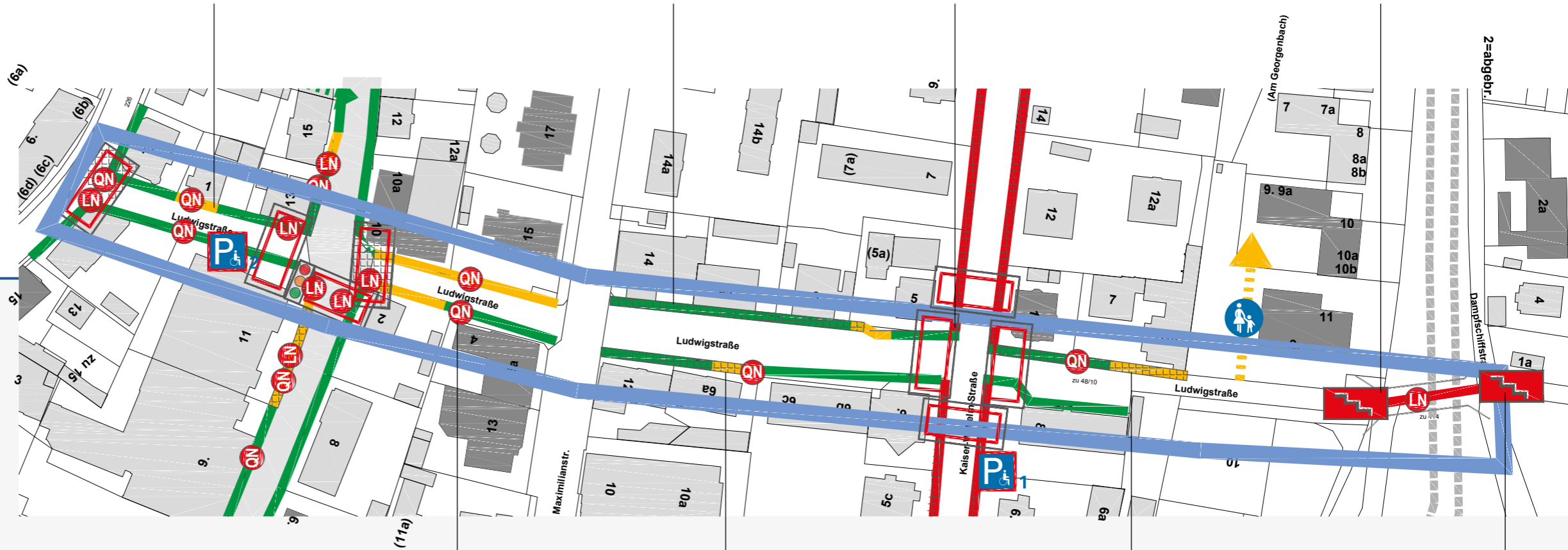
Engstellen und Stolperschwellen aufgrund von Bauschäden schränken Barrierefreiheit ein



Engstelle knapp über 1 m mit Verschwenkung und Kleinsteinpflaster, welche die Barrierefreiheit einschränken



Dunkle Beleuchtung in zu schmaler und zu niedriger Unterführung



Mängel erfassen und gewichten

Erfahrungsgemäß mündet die Bestandserhebung in einer langen Mängelliste mit Fotodokumentation. Um diese Übersicht im weiteren Verfahren handhabbar zu machen, empfiehlt es sich, diese Auflistung zu strukturieren und zu gewichten. Die Kartierung in einem Übersichtsplan zeigt den Handlungsbedarf im räumlichen Zusammenhang. In dieser Darstellung lassen sich die Orte und Wege im Überblick darstellen, Lücken im System identifizieren und Synergien aufzeigen.

Die räumliche Darstellung ist eine wesentliche Grundlage für die Gewichtung der Defizite nach Dringlichkeit, zum Beispiel in Form von

- Gefahrenstellen (hohe Defizitstufe),
- Problemstellen (mittlere Defizitstufe) und
- Schwachstellen (geringe Defizitstufe).

Neben den Mängeln sollte auch erfasst werden, wo bereits Barrierefreiheit geschaffen wurde, um über die Dokumentation des Erfolgs zur Fortsetzung des Engagements zu motivieren.



ausreichend breiter Gehweg, allerdings Engstellen durch Be- und Entladen der parkenden Autos im Seitenbereich der Ludwigstraße



ausreichend breiter Gehbereich, allerdings Bauschäden und dadurch Stolperschwellen



zu schmaler Gehweg mit Bauschäden und Stolperschwellen, der unvermittelt endet



Treppe und zu steil geneigte Rampe am Zugang zur Unterführung, Querunginsel im Bereich des Durchgangs zum See schränkt durch unebenes Pflaster Barrierefreiheit ein

Stadt Starnberg, Bestandsanalyseplan Ludwigstraße

- Hindernis/Treppe
- Pkw-Stellplatz für Menschen mit Behinderung (Anzahl)
- Fußweg
- Unterführung
- öffentliche bzw. versorgungsrechtliche Nutzung

- Kriterium 1: Breite**
- Ausführung in Ordnung breiter 1,6 m
 - Ausführung mit Mängeln 1 m bis 1,6 m
 - Ausführung unzureichend bis 1 m
 - (Quer-)verbindungen

- Kriterium 2: Übergänge**
- gesichert mit Ampel
 - gesichert mit Zebrastreifen
 - gesichert mit Insel
 - ungesichert

- Kriterium 3: Gefälle**
- Längsneigung > 3 %
 - Querneigung > 3 %

- Kriterium 4: Oberfläche**
- Stolperschwellen bzw. gehunfreundliche Fläche



Bewertung, flächenhafte Darstellung

Durchschnittsbewertung aus fußläufigen Wegeverbindungen in den Verkehrsräumen

- positiv
- durchschnittlich
- negativ

Bewertung, öffentliche und private Einrichtungen

Durchschnittsbewertung aus Eingang/Tür

- positiv
- durchschnittlich
- negativ

Bewertung, öffentliche und private Einrichtungen

Durchschnittsbewertung aus fußläufigen Wegeverbindungen

- positiv
- durchschnittlich
- negativ

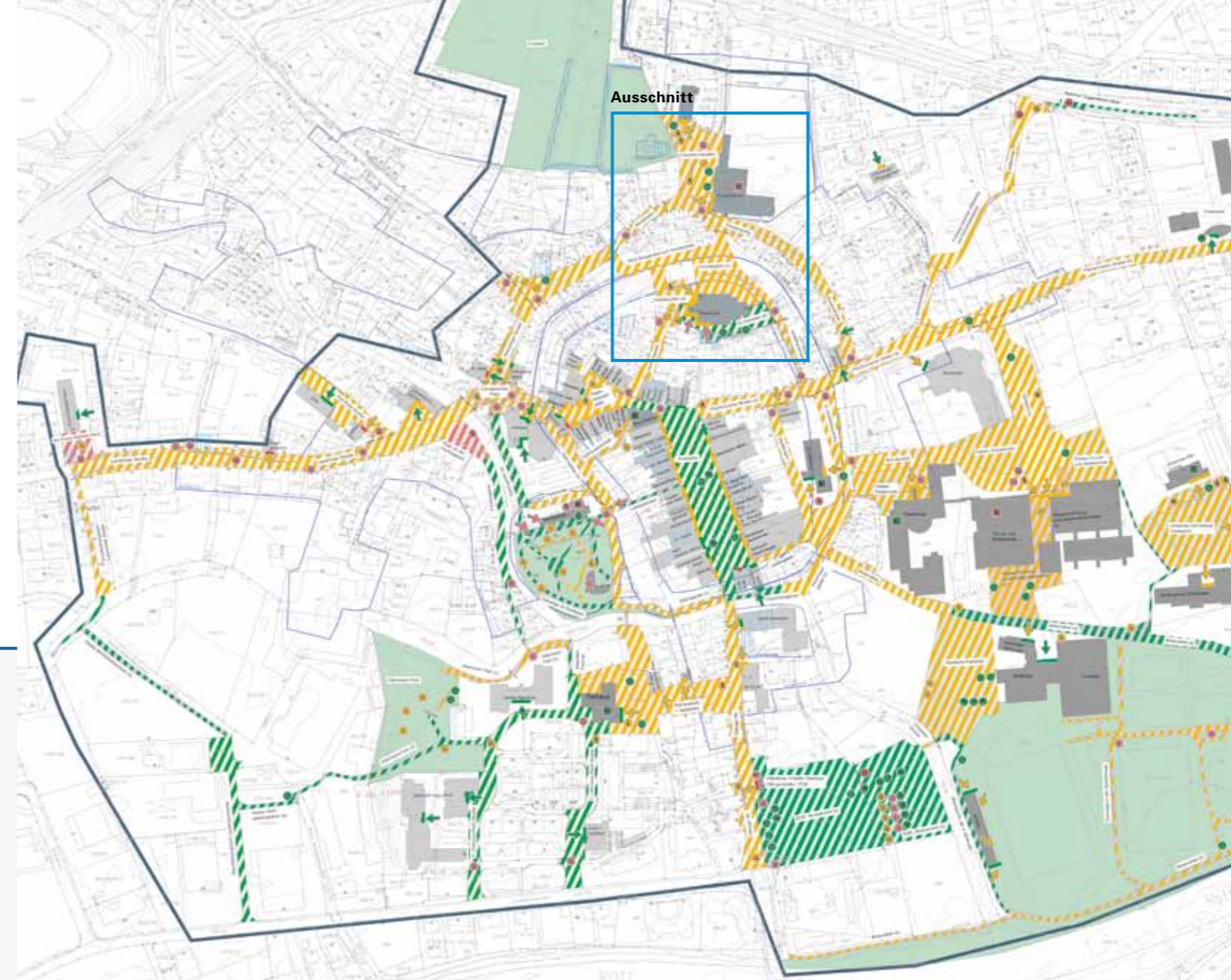
Bewertung, symbolhafte Darstellung

grün = positiv
gelb = durchschnittlich
rot = negativ

- Pkw-Stellplatz für Menschen mit Behinderung
- zu überwindender Höhenunterschied (Rampe, Treppe)
- Querungshilfe
- barrierefreie öffentliche Toilette
- Haltestelle des ÖPNV
- Informationsstellen
- Sitzmöglichkeit

Ergänzende Informationen

- Fahrstuhl im Gebäude, Bestands-erhebung in öffentlichen Gebäuden durch die Stadt Eggenfelden (grün = vorhanden; rot = nicht vorhanden, jedoch erforderlich)



Bestands- und Mängelplan

Der Bestands- und Mängelplan informiert über Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken. Der Maßstab ist frei wählbar: Er hängt ab von der Gemeindegröße. Neben einem Übersichtsplan des gesamten Stadtgebiets kann es sinnvoll sein, Pläne für räumliche Teilbereiche (Stadtzentrum, einzelne Quartiere, dörfliche Siedlungen bis zu einzelnen Straßenzügen, Liegenschaften oder Gebäuden) in einem größeren Maßstab abzubilden. Bei komplexen und dichten Informationen bieten sich zur besseren Lesbarkeit auch einzelne Themenpläne an – zum Beispiel für die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs.

Mögliche Inhalte eines Bestands- und Mängelplans sind:

- Markierung von barrierefreien Bereichen oder Gebäuden,
- Ergebnisse von Begehungen oder Befragungen,
- historisch bedeutsame Zentren und Denkmalensembles,
- Probleme bei geplanten barrierefreien Wegeverbindungen,
- nicht barrierefrei zugängliche, wichtige Einrichtungen,
- Mängel bei ÖPNV-Haltestellen (Erreichbarkeit, Zugänglichkeit), oder -linien,
- topografische Hindernisse,
- Gefahrenstellen,
- Zielkonflikte mit anderen Belangen (wie z.B. Verkehrssicherheit, Parkdruck, Freischankflächen).

Die Aufzählung ist nicht abschließend, die Auswahl der Merkmale hängt von den örtlichen Befunden ab.

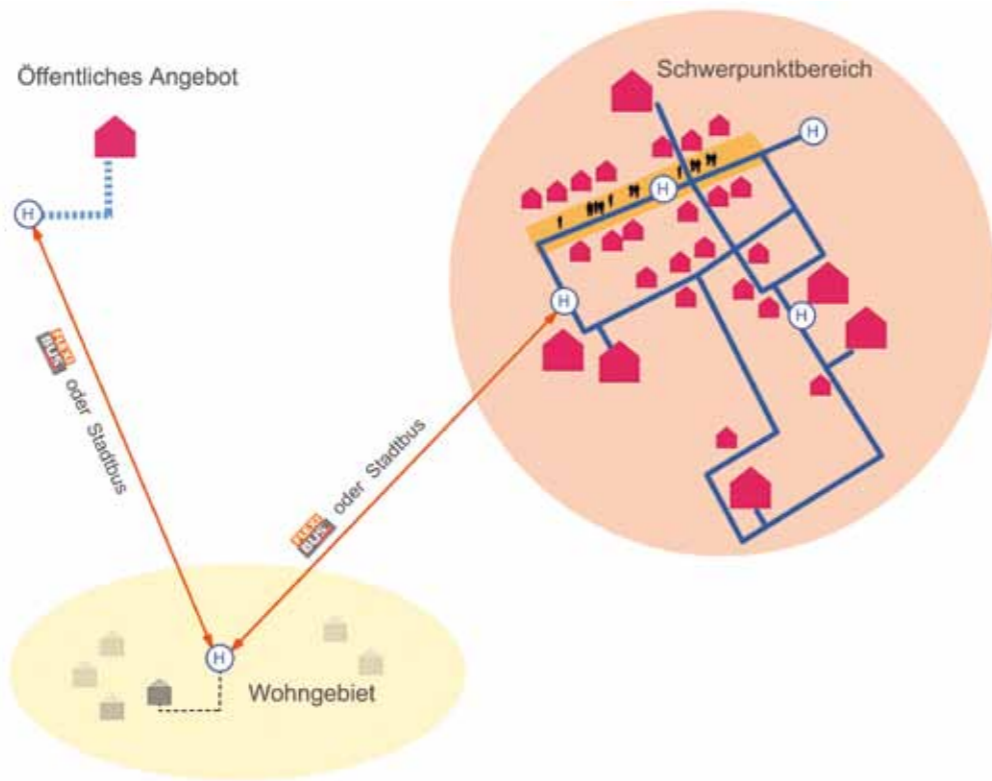
Bei der Plandarstellung haben sich Signalfarben bewährt (zum Beispiel Ampelfarben), die Hinweise auf die Gewichtung eines Problems geben. Sinnvoll ist ebenso die Verwendung von Piktogrammen bzw. Icons mit der analogen farblichen Kennzeichnung für einzelne Maßnahmenbereiche (etwa Haltestellen, Treppen oder Rampen). Gefahrenstellen sollten zusätzlich gekennzeichnet sein.

Der gewichtete Bestands- und Mängelplan bildet die Grundlage für die Entwicklung des Handlungskonzepts. Die Gewichtung der Mängel kann jedoch endgültig erst nach der Festlegung der strategischen Ziele erfolgen. Dabei ist auch zu beachten, dass eine „normgerechte“ Beseitigung der Mängel nicht die einzig denkbare Lösung ist. In Ziffer 1 der DIN 18040-3 ist angemerkt, dass die mit den Anforderungen nach dieser Norm verfolgten Schutzziele „auch in anderer Weise als in der Norm festgelegt“ erfüllt werden können.

Weiter geht die DIN davon aus, „dass im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum konkurrierende Nutzungsansprüche auftreten können, die im Rahmen des Planungsprozesses untereinander abgewogen werden“. Die Norm gilt für den Neubau von Verkehrs- und Außenanlagen. Im Bestand sollte sie gemäß Ziffer 1 bei Aus- und Umbauten, Modernisierungen und Nutzungsänderungen sinngemäß angewendet werden.

Stadt Eggenfelden, Bestands- und Mängelplan

- Geltungsbereich
- Abgrenzung unterschiedlicher Bewertungsabschnitte
- Baudenkmal mit Nummer
- Bodendenkmal mit Nummer
- Ensemble mit Nummer
- Höhenlinien
- Bauliche Einrichtungen**
- Gebäude, Sportstätten (Tribünen etc.), Einrichtungen im Freien (Freilichtbühne etc.)
- Gebäude, privat
- Verkehrsraum**
- Plätze
- Straße
- Flächen des ruhenden Verkehrs bzw. des öffentlichen Personennahverkehrs
- Wege
- Fußwege bzw. Fuß- und Radwege, öffentliche Grünflächen, nachrichtliche Darstellung



Stadt Günzburg,
Strategie „Mobilität im Stadtgebiet“

Ziele festlegen

Leitziele definieren

Eingebunden in die kommunalen Entwicklungsziele sind auf der Grundlage der Bestandsanalyse Leitziele zu formulieren, in denen sich die Kommune „Leitplanken“ für ihre spätere Entwicklung setzt. Diese sollten mit den lokalen Akteuren (Verbände, Beauftragte und Beiräte sowie Vertreterinnen und Vertretern aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung) erarbeitet und abgestimmt werden. Sie sind Grundlage für alle nachfolgenden Entscheidungen.

Die Leitziele erfüllen folgende Aufgaben:

- Sie übertragen die allgemeinen Grundsätze des barrierefreien Zugangs zu Gebäuden, öffentlichen Räumen und Verkehrsmitteln auf die lokale Situation.
- Sie geben einen räumlichen inhaltlichen Orientierungsrahmen vor, der in seinen Grundaussagen stabil und gleichzeitig flexibel für Anpassungen ist.
- Sie formulieren die räumlichen Schwerpunkte und die zeitliche Abfolge der Maßnahmen (zum Beispiel Vorrang für Maßnahmen mit hoher Effizienz an neuralgischen Punkten; effiziente Mittelverwendung).
- Um den Leitzielen der barrierefreien Kommune Rückhalt zu verleihen, gehen inzwischen auch Städte und Gemeinden dazu über, die Grundsätze der Barrierefreiheit über Zielvereinbarungen zwischen den Akteuren auf der lokalen Ebene abzusichern – eine mit dem Behindertengleichstellungsgesetz geschaffene

Möglichkeit (§ 5 BGG). In den Zielvereinbarungen, die zwischen Behindertenverbänden, öffentlichen und privaten Einrichtungen und den Kommunen in eigener Verantwortung geschlossen werden können, wird niedergelegt, welche Maßnahmen in welchem Zeitraum umgesetzt werden sollen.

Strategie bestimmen

In der Strategie zeigt die Kommune auf, wie die Ziele der barrierefreien Stadt oder Gemeinde unter Berücksichtigung von Kooperation und Partizipation erreicht werden können. Zentrale Elemente einer Strategie können sein:

- die Hervorhebung besonders wichtiger Bereiche, in denen die Schaffung von Barrierefreiheit Vorrang hat (zum Beispiel Konzentration bedeutender Infrastruktureinrichtungen, Denkmalensembles, topografische Geländekanten, Erholungsräume, wesentliche Erschließungsachsen und durchgehende Wegeketten),
- die Möglichkeiten der Zusammenarbeit: Einbindung von Verkehrsbetrieben, Unternehmen, Wohnungsbau-gesellschaften, Werbegemeinschaften, Tourismus-Agenturen u. a.,
- die Festlegung eines „Fahrplans“ zur Umsetzung der Maßnahmen mit Etappen und „Meilensteinen“. Die planerische Strategie kann am besten in einem thematischen Plan dargestellt werden, der in schematischer Form die übergeordnete Idee des Aktionsplans verdeutlicht,
- die Berücksichtigung des barrierefreien Umbaus bei ohnehin anstehenden bzw. erforderlichen Maßnahmen der Erneuerung und Verbesserung von Straßen, Wegen und Plätzen.



Stadt Grafenau,
Ziel- und Konzeptplan

Der rote Faden als Handlungsschnur
Denken vom Allgemeinen ins Detail
Leitziele bieten langfristig Orientierung
Leitziele binden alle Akteure ein
Leitziele formulieren Prioritäten
Eine Zielvereinbarung sorgt für Verbindlichkeit

Ziel- und Konzeptplan

Der Ziel- und Konzeptplan zeigt mit verständlichen Planzeichen möglichst für das gesamte Gemeindegebiet Leitziele und planerische Strategien in schematischer, abstrakter Form auf. Abhängig von Größe und Siedlungsstruktur der Stadt oder Gemeinde können sich hier auch ergänzende Planausschnitte für eine genauere Darstellung anbieten. Mögliche Inhalte des Ziel- und Konzeptplans sind zum Beispiel die Darstellung von:

- Stadtquartieren oder sonstigen Bereichen, in denen Barrierefreiheit besonders bedeutsam ist,
- Haupt-Wegeverbindungen mit dem Ziel durchgehend barrierefreier Verbindungen,
- wichtige (öffentliche) Einrichtungen, die barrierefrei (erreichbar) sein müssen,
- ÖPNV (Bahnhof, Haltestellen, ...),
- wichtige Informationen, die die Ziele verdeutlichen und zum Verständnis des Plans erforderlich sind, wie beispielsweise die topographische Situation (z. B. Zäsuren), Ensembles (Denkmalschutz) oder historisch bedeutsame Zentren und zentrale Versorgungsbereiche.












Stadt Neumarkt in der Oberpfalz, Ziel- und Konzeptplan

- ↔ Zielnetz
- — — — — Straßenunabhängiges Zielnetz
- ☉ Besondere Ziele
- 📍 Zielorte
- — — — — Bahnstrecke
- 🌿 Öffentliche Freifläche
- 🌊 Gewässerfläche



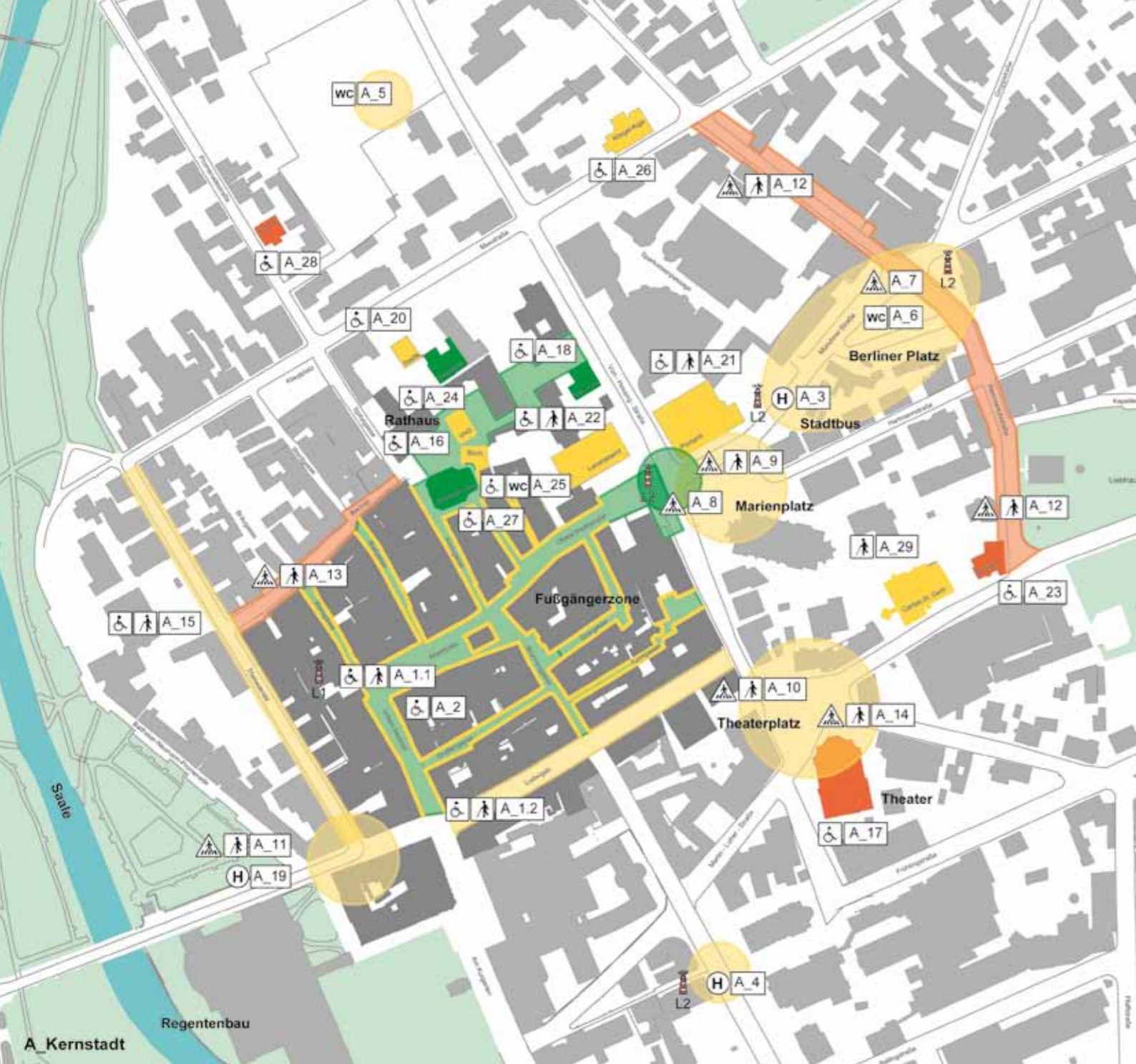
Zielplan großräumig

Stadt Mitterteich, Zielplan

-  öffentliche Gebäude, barrierefrei
-  öffentliche Freifläche, barrierefrei
-  öffentliche Verkehrsfläche, barrierefrei
-  Gehweg, abgesetzt, barrierefrei
-  Bürgersteig, Wohnstraße, barrierefrei
-  Straßenquerung, barrierefrei
-  Haltestelle, barrierefrei, optische Information
-  Parkplatz, barrierefrei
-  Ampel mit akustischem Signal



Der Maßstab des Ziel- und Konzeptplans ist frei wählbar und abhängig von der Gemeindegröße. Bei größeren Gemeinden sind Detailpläne für Ortszentrum, Quartiere oder Ortsteile sinnvoll. Detailpläne in einem größeren Maßstab bieten eine gute Möglichkeit, spezifische örtliche Situationen, die in der Öffentlichkeit von großer Bedeutung sind, lesbar und allgemeinverständlich darzustellen. Die Darstellungsform sollte abstrahierend sein.

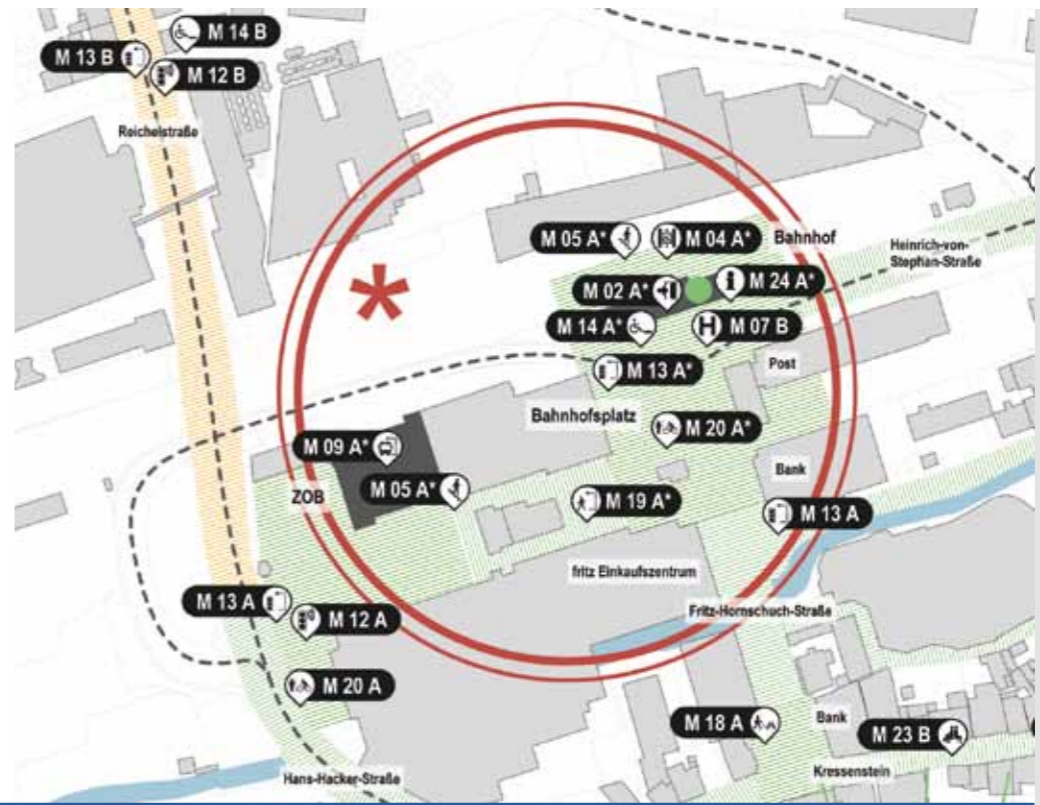


Stadt Bad Kissingen, Maßnahmenplan

- barrierefreie Haltestelle
 - barrierefreie Querung
 - barrierefreies WC
 - Maßnahmen für körperlich Beeinträchtigte
 - Maßnahmen für visuell Beeinträchtigte
 - Untersuchungsgebiet
 - Leuchtturmprojekt
- | | | | |
|---------------------|-------------|---------------|-------------|
| Umsetzung | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| öffentliche Gebäude | | | |
| öffentlicher Raum | | | |

Maßnahmen

- | | |
|---|---------------------------------------|
| A_1.1 Fußgängerzone – Bereich Neue Altstadt | A_14 Theaterplatz |
| A_1.2 Fußgängerzone – Ludwigstraße | A_15 Theresienstraße |
| A_2 Geschäftseingänge | A_16 Volkshochschule/Feserhaus |
| A_3 Bushaltestelle Berliner Platz/Stadtbushaltestelle Münchner Straße | A_17 Theater |
| A_4 Haltestelle Erlöserkirche | A_18 Vermessungsamt |
| A_5 Zentrale WC-Anlage | A_19 Haltestelle westliche Innenstadt |
| A_6 WC-Anlage Busbahnhof Berliner Platz | A_20 Stadtkasse |
| A_7 Berliner Platz | A_21 Postamt |
| A_8 Kreuzung Von-Hessing-Straße/Münchner Straße | A_22 Landratsamt |
| A_9 Marienplatz | A_23 Schülerhilfe |
| A_10 Kreuzung Von-Hessing-Straße/Kapellenstraße | A_24 Stadtsaal |
| A_11 Kreuzung Ludwigstraße/Theresienstraße | A_25 Stadtbücherei |
| A_12 Hemmerichstraße | A_26 Kliegel-Kindergarten |
| A_13 Bachstraße | A_27 Jakobuskirche |
| | A_28 Jüdisches Gemeindehaus |
| | A_29 Caritas Haus St. Gertrudis |



Maßnahmen erarbeiten

Maßnahmenplan

Als Arbeitsgrundlage zur Planung und Umsetzung dient der Maßnahmenplan mit der räumlichen Verortung aller vorgesehenen Maßnahmen. Es handelt sich um einen Übersichtsplan und ggf. weitere Pläne auf Quartiers-ebene sowie eventuell Einzelpläne für Gebäude oder Liegenschaften von zentraler Bedeutung. Der Maßstab ist abhängig von Ortsgröße und Planaussage.

Mögliche Inhalte des Maßnahmenplans sind die Markierung von

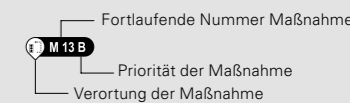
- allen Maßnahmen analog zur Nummerierung in der tabellarischen Erfassung (siehe Maßnahmensteckbrief S. 46 sowie Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht S. 48),
- ein bis zwei geeignete Leuchtturmprojekte (z. B. mit einem Stern als Symbol),
- Impulsprojekte (z. B. farblich oder mit anderem Symbol).

Je nach Zahl und Komplexität der Maßnahmen bietet sich für die Plandarstellung ggf. die Aufteilung auf (fachliche) Teilpläne an, um die Lesbarkeit zu verbessern.

Stadt Kulmbach, Ausschnitt Maßnahmenplan

- Stadt-, Landschafts- und Infrastruktur**
 - Gebäude mit herausragender Bedeutung und hoher Besucherfrequenz
 - Stadtbushaltestellen
 - Gewässer
- Zieldefinition Barrierefreiheit im Stadt- und Grünraum**
 - Barrierefreie Plätze mit einfacher Niveauüberwindung und funktionierendem Leitsystem Priorität A – „Muss“
 - Barrierefreie Straßen und Wege mit guter Orientierung und sicheren Querungen Priorität A – „Muss“
 - Barrierearme Straßen und Wege mit sicheren Querungen Priorität B – „Soll“
- Zieldefinition Barrierefreiheit in wichtigen Gebäuden**
 - Kurzfristiger vollständig barrierefreier Ausbau Priorität A – „Muss“
- Zieldefinition im öffentlichen Nahverkehr**
 - Stadtbushaltestellen mit barrierefreien Fahrzeugen und barrierefreien Haltestellen Priorität A – „Muss“
- Übergeordnete Maßnahmen**
 - Maßnahme mit großer Bedeutung, großem Potenzial und hoher Strahlkraft Priorität A* – „Leuchtturmprojekt“

- Maßnahmen in Zugänglichkeit und Nutzbarkeit**
Schaffung einer barrierefreien Zugangssituation mittels einer Rampe(nanlage und/oder einem elektrischen Türantrieb
- Maßnahmen in der Höhenüberwindung**
Schaffung einer barrierefreien Niveauüberwindung mittels einer Rampe(nanlage und/oder einem elektrischen Türantrieb
- Maßnahmen in der Höhenüberwindung**
Ergänzung eines Aufzugs oder einer Rampe(nanlage
Visuelle und taktile Kennzeichnung einer bestehenden Treppenanlage
- Maßnahmen im öffentlichen Verkehr**
Errichtung einer barrierefreien Bushaltestelle
- Maßnahmen im öffentlichen Verkehr**
Ergänzung einer bestehenden Bushaltestelle mit einem Leitsystem
- Maßnahmen im Bereich von Querungen**
Ergänzung von Akustik-/Vibrations-Signalgebern an Lichtsignalanlagen
- Maßnahmen im Bereich von Querungen**
Kennzeichnung einer bestehenden Querungsstelle mit einem Leitsystem
- Maßnahmen im Bereich von Querungen**
Barrierefreier Umbau einer bestehenden Querungsstelle mittels differenzierter Bordhöhen
- Maßnahmen in der nicht-motorisierten Fortbewegung**
Neuordnung der Außenmöblierungsflächen von Gastronomie und Einzelhandel
- Maßnahmen in der nicht-motorisierten Fortbewegung**
Ausbildung eines kontrastierenden Orientierungssystems nach dem Zwei-Sinne-Prinzip
- Maßnahmen in der nicht-motorisierten Fortbewegung**
Schaffung zusätzlicher visueller und taktile Kontraste zwischen Fuß- und Radweg
- Maßnahmen in Infrastruktur und Ausstattung**
Ergänzung von Sitz- und Verweilmöglichkeiten
- Maßnahmen in Infrastruktur und Ausstattung**
Errichtung von Infopunkten mit taktilen und akustischen Informationen



Stadt Wassertrüdingen, Steckbrief

Maßnahme Barrierefreie Gestaltung des Erdgeschosses im Neubau Altstadtzentrum mit barrierefreiem ÖPNV-Plan

Ein Altstadtzentrum am ehemaligen Standort des Café Planlos wird ab 2015 die Innenstadt Wassertrüdingens aufwerten. Im Erdgeschoss sind neben einem großzügigen Foyer das Amt für Tourismus und ein Saal für rund 100 Besucher geplant. Die Obergeschosse bieten Raum für ein Notariat und unterschiedliche VHS-Gruppen.

Maßnahme geschätzte Kosten 50.000 Euro

Projektverantwortlicher: Kommune



1



2



3



4



5

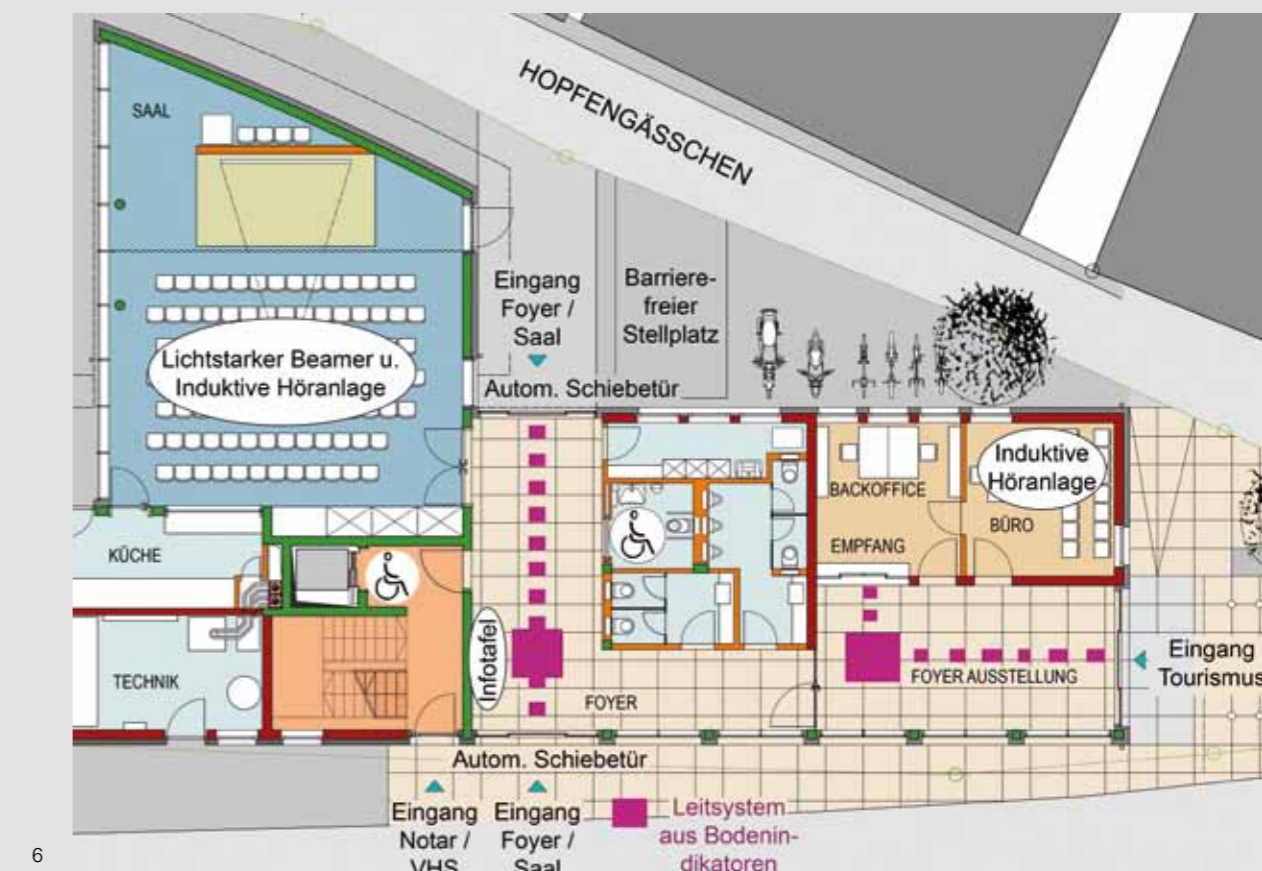
Maßnahmensteckbriefe

Maßnahmensteckbriefe konkretisieren ausgewählte Leuchtturm- und Impulsmaßnahmen. In Form illustrierender Pläne, Zeichnungen, Skizzen oder räumlicher Darstellungen geben sie eine anschauliche Kurzinformation zu den bedeutendsten geplanten Projekten. In den Steckbriefen können auch vor Ort entwickelte Beispiellösungen für wiederkehrende Situationen wie Straßenquerungen dargestellt werden. Mögliche Inhalte der Maßnahmensteckbriefe sind

- ein Planausschnitt oder ein Foto der Bestandssituation,
- ein prägnanter Projektname,
- die Darstellung des Projekts als Zeichnung oder Skizze einschließlich einer Kurzbeschreibung,
- die Angabe von Schätzkosten,
- die Nennung des Projektverantwortlichen (in der Regel der Eigentümer).

Die Angaben sollten in übersichtlicher Form mit den wesentlichen Aussagen zum Beispiel auf einer DIN A4-Seite zusammengefasst werden. Die Maßnahmensteckbriefe dienen auch als Diskussionsgrundlage im Stadt- oder Gemeinderat, um Projekte mit Priorität zu beraten.

- 1 Schnitt Treppenhaus – Saal
- 2 Ansicht von Süden
- 3 Beispiel Hörgerät
- 4 Tastplan
- 5 Brailleschrift
- 6 Grundriss Erdgeschoss Altstadtzentrum



6

Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht listet in übersichtlicher Form sämtliche Maßnahmen auf. In tabellarischer Aufstellung gibt sie unter anderem Auskunft über

- die Art der Maßnahme, zum Beispiel baulich-investiv, organisatorisch oder beratend,
- die Zuständigkeit für die Durchführung der Maßnahme, also in der Regel den Eigentümer,
- Benennung von ein bis zwei Leuchtturmprojekten sowie Impulsprojekten,
- die Rangfolge der Maßnahmen (Priorisierung),
- Kosten, Trägerschaft und Fördermöglichkeiten,
- Realisierungszeitraum.

Die Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsliste ist ein wichtiges Arbeitsmittel und sollte im gesamten Planungs- und Durchführungsprozess gepflegt und kontinuierlich fortgeschrieben werden. Sie ist im Bedarfsfall jährlich anzupassen, falls sich Prioritäten oder Realisierungszeiträume verschieben.

Umsetzung und Erfolgskontrolle

An die Erarbeitung des kommunalen Aktionsplans schließt sich die Umsetzungsphase an. Das Maßnahmenkonzept des Aktionsplans zeigt Prioritäten und Reihenfolge der Maßnahmen auf und sieht in der Regel eine Realisierung in Etappen vor, die sich über mehrere Jahre hinziehen kann. Eine schrittweise Realisierung eröffnet die Chance, in regelmäßigen Abständen den Erfolg der einzelnen Maßnahmen zu messen, um ggf. die Planungen und die Umsetzungsstrategie zu modifizieren.

Empfehlenswert ist die separate Darstellung der Maßnahmen, die im nächsten Jahr beabsichtigt sind, sowie eine Planung der unmittelbar darauffolgenden Jahre. So können entsprechende Mittel in den gemeindlichen Haushalt eingeplant und ein „Fahrplan“ für die Beantragung von Fördermitteln aufgestellt werden. Die zuständigen Stellen (z. B. Regierungen) informieren über die Bewerbungsfristen.

Ein zentraler Ansprechpartner und Projektverantwortlicher in der Gemeinde stellt sicher, dass diese Aufgaben nicht aus dem Blick geraten.

Maßnahmen (nicht abschließend)

Vorbereitende Maßnahmen

- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
- Aktionsplan
- Wettbewerbe
- Öffentlichkeitsarbeit
- Arbeits- oder Projektgruppe
- ...

Organisation und Betrieb

- Einkaufsführer, Tourismusführer, Informationssystem – analog und digital
- Kennzeichnung und Beschilderung
- Verzeichnis barrierefreier Stellplätze
- Vermeidung von Objekten im Verkehrsraum (Außengastronomie, Auslagen, Gehwegparker, Werbeaufsteller,...)
- Winterdienst
- Pflege Oberflächen, Bauunterhalt
- Sicherung von Baustellen
- Öffentlichkeitsarbeit, Lenkungsgruppe
- ...

Baulich-technische Maßnahmen, Mängelbeseitigung

- Sanierung Oberflächen und Querungshilfen
- Absenkung Bordsteine, Stufen
- Anlage von Korridoren mit ebener, erschütterungsarm berollbarer Oberfläche
- Versetzen von Verkehrsschildern
- Aufzugsanlagen
- Türen und Zugänge
- Beleuchtung
- ...

Neugestaltungen, Umgestaltungen

- Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
- Öffentliche Infrastruktur (z. B. barrierefreie Toiletten, Spielplätze, Sport- und Freizeiteinrichtungen)
- Straßen, Wege, Plätze, Grünanlagen, Radwege
- Stellplätze
- Bahnhof, Haltestellen ÖPNV
- öffentliche Gebäude
- Zugänge zu privaten Anwesen
- ...

Finanzierung

- Kreditbeschaffung
- Fördermittel
- Beiträge (z.B. Straßenausbaubeiträge)
- öffentlich-private Kooperationen
- Kommunales Förderprogramm für barrierefreie Zugänge privater Anwesen
- ...

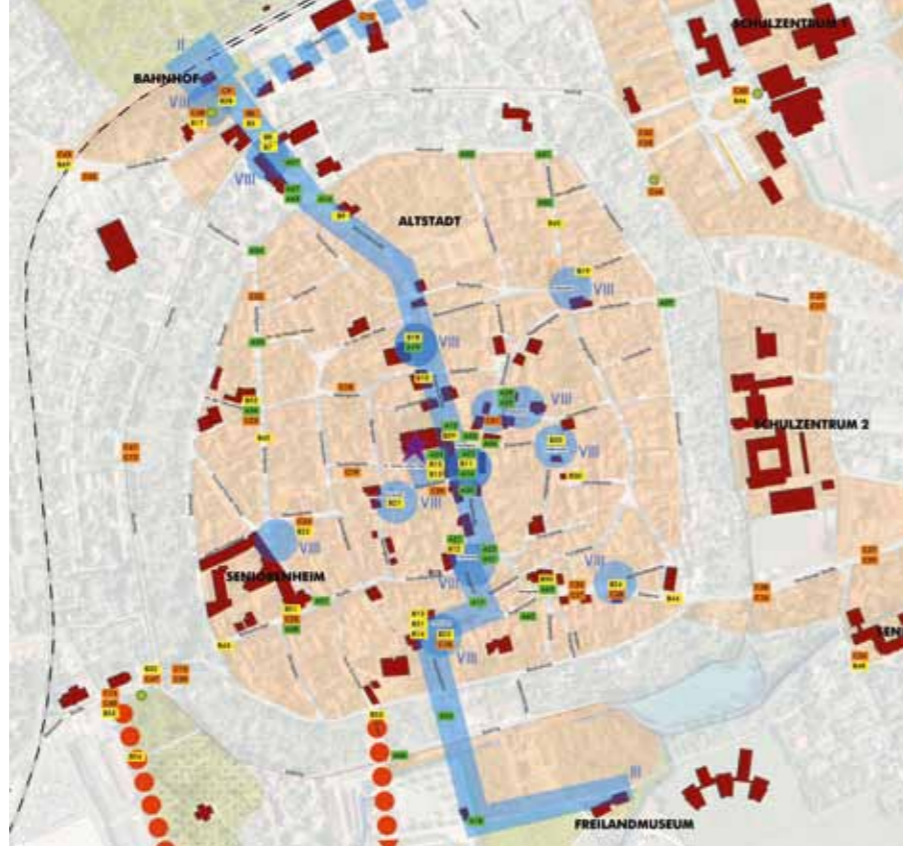
Zeitraum Kosten ...



1



2



3



5



4



6

Maßnahmentypen

- 1-3 Bad Windsheim, geplante barrierefreie Wegekette Bahnhof – Altstadt – Freilandmuseum
- 4 Kronach, barrierefreie Geschäftszugänge
- 5, 6 Traunstein, Objekte im Verkehrsraum verringern die nutzbare Gehwegbreite

Bauliche und investive Maßnahmen

Bauliche Veränderungen stehen im Vordergrund bei der Schaffung von Barrierefreiheit. Aufgrund der teilweise erheblichen Kosten und des Planungsvorlaufs sind baulich-investive Maßnahmen in der Regel nur etappenweise umzusetzen. Typische bauliche Maßnahmen sind beispielsweise die barrierefreie Gestaltung

- von Wegen und Oberflächen,
- von Rampen oder sonstigen Hilfsmitteln zur Überwindung von Höhenunterschieden,
- von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs,
- von Fußgängerüberwegen an Verkehrsstraßen,
- von Parkplätzen,
- von Zugängen zu Gebäuden.

Für die Durchführung der Maßnahmen im öffentlichen Raum ist in der Regel die Gemeinde zuständig. Darüber hinaus sind jedoch auch private Aktivitäten unverzichtbar, um zum Beispiel die Zugänglichkeit von Läden barrierefrei zu gestalten.

Organisatorische Maßnahmen und Regelungen

Häufig sind es „mobile“ Hindernisse, die sich einer barrierefreien Verbindung in den Weg stellen: wenn Bürgersteige zugeparkt sind oder private Sondernutzungen wie Gastronomiebestuhlung, ausgestellte Waren oder aufgestellte Werbeanlagen zu Stolperfallen werden und das Passieren erschweren. In solchen Fällen reichen organisatorische Maßnahmen oder Regelungen, um Barrierefreiheit herzustellen. Mit einer gezielten Parkraumüberwachung lässt sich das „Wildparken“ insbesondere in den sensiblen Bereichen eindämmen. Eine Werbeanlagensatzung oder eine Sondernutzungssatzung bieten die Möglichkeit, die private Nutzung des öffentlichen Raums auf ein sinnvolles Maß zu begrenzen bzw. räumlich zu ordnen.

Die kommunale Verwaltung muss sich der Aufgabe stellen, die eine oder andere Sondernutzungserlaubnis für die Aktivitäten im öffentlichen Raum aus der Perspektive der Barrierefreiheit (selbst)kritisch zu hinterfragen. Altstadtflair und Barrierefreiheit dürfen allerdings nicht in Konflikt geraten.

Sensibilisieren und beraten

Barrierefreiheit sollte bei allen öffentlichen und privaten Baumaßnahmen, die der Nutzung durch die Öffentlichkeit dienen, als Selbstverständlichkeit begriffen werden. Neben baulichen Maßnahmen sind hierzu auch nicht-investive Maßnahmen erforderlich. Dazu zählen eine allgemeine Sensibilisierung für das Thema, eine intensive

Öffentlichkeitsarbeit und laufende Information genauso wie eine frühzeitige Einbindung von möglichst vielen Akteuren und Betroffenen in den laufenden Planungs- und Umsetzungsprozess.

Menschen mit Behinderung sind in ihrem alltäglichen Leben unmittelbar von fehlender Barrierefreiheit betroffen. Nicht unmittelbar betroffene Menschen hingegen müssen zunächst für das Thema Barrierefreiheit sensibilisiert werden, so zum Beispiel Einzelhändler oder Gastronomen. Denkbar sind auch Projekte an Kindergärten oder Schulen, um so neben den Eltern auch die Kinder für das Thema zu gewinnen.

Beratungs- und Schulungsangebote können die Sensibilisierung erleichtern. Neben theoretischen Kenntnissen zum Thema Barrierefreiheit können auch praktische Erfahrungen vermittelt werden. Teilnehmer können mit einem Rollstuhl, einem Rollator oder Simulationsbrillen ansatzweise in die Lage von Menschen mit Mobilitäts- oder Sehbehinderungen versetzt werden und so aus eigener Anschauung die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen begreifen.

Neben den privaten Akteuren sollten sich auch Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung in diesen Lernprozess einbringen, um dazu beizutragen, dass das Thema im allgemeinen Bewusstsein verankert und vor Ort „gelebt“ wird.

Barrierefreiheit ist nicht ausschließlich baulich lösbar

Wichtig sind auch nicht-investive Maßnahmen:

Organisatorische Maßnahmen

Sensibilisieren und Beraten

Information und Kommunikation



2



1



3



4

Kommunikation

Bei langfristig angelegten Prozessen besteht die Gefahr, dass das Interesse erlahmt. Barrierefreiheit muss also im Gespräch bleiben. Für eine Verstärkung der Gesprächskultur kann etwa der projektverantwortliche Mitarbeiter der Stadt- bzw. Gemeindeverwaltung sorgen, der gleichzeitig als Ansprechpartner und „Beschwerdestelle“ fungieren kann. Empfohlen wird die Einrichtung einer eigenen Emailadresse, Telefonnummer (Hotline) sowie einer eigenen Rubrik auf der Homepage.

Informieren und werben

Regelmäßige Informationskampagnen, Veranstaltungen in Verbindung mit aktuellen Planungen und die Berichterstattung in den lokalen Medien fördern Interesse und Akzeptanz. Informationen für Bürger, Besucher und Touristen sind selbstverständlich barrierefrei zu gestalten. Jeder Interessierte sollte möglichst schnell und komfortabel an die Information gelangen, die er für seinen Aufenthalt in der Stadt oder Gemeinde benötigt. Hierzu zählen etwa Stadtpläne und Stadtführer für Menschen mit Behinderung. Diese beinhalten sämtliche barrierefrei zugänglichen Angebote vor Ort – beginnend mit den Arztpraxen, Behörden, Einzelhandel, Gastronomie- und Freizeitangeboten bis hin zu öffentlichen Rollstuhlparkplätzen und barrierefreien Toiletten. Denkbar sind auch barrierefreie Einzelhandelsführer.

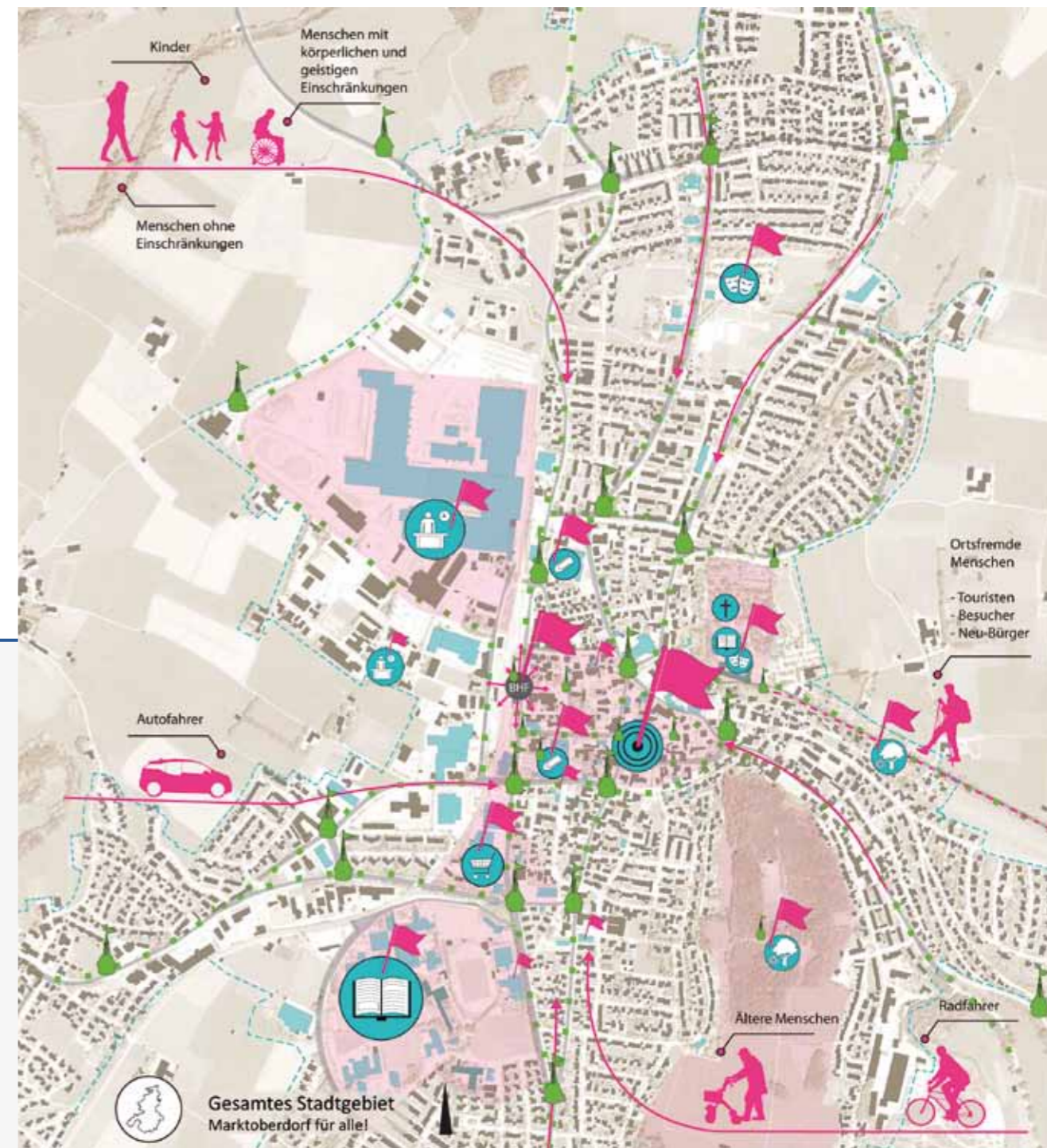
Neben den üblichen Printmedien werden zukünftig auch barrierefrei gestaltete Informationen in Internet-, Smartphone- und sonstigen Anwendungen, etwa bei

Navigationsystemen an Bedeutung gewinnen. Idealerweise sollte schriftliches Informationsmaterial auch in leichter Sprache vorhanden sein und Internetauftritte grundsätzlich barrierefrei gestaltet werden. Barrierefreie Kommunikation ist ein entscheidender Schritt auf dem Weg zur barrierefreien Gemeinde.

Anreize schaffen

Die durchgehende Barrierefreiheit wird nur dann gelingen, wenn sich auch Private beteiligen. Neben der allgemeinen Sensibilisierung können Anreize helfen, private Maßnahmen anzustoßen: Mit Auszeichnungen oder Prämien können vorbildliche private Maßnahmen honoriert und öffentlich herausgestellt werden. Vorstellbar wäre beispielsweise eine jährliche Auszeichnung der besten barrierefreien Umbauten, ggf. mit Ausstellung der eingegangenen Bewerbungen und Meldung in der örtlichen Tagespresse.

Mit einem kommunalen Förderprogramm können auch mit überschaubaren Zuschüssen vermehrt private barrierefreie Umbauten angeregt werden. Gleichzeitig wird erreicht, dass auch gestalterische Regeln eingehalten werden: So kann in der Summe aller privaten und öffentlichen Maßnahmen eine abgestimmte und harmonische Gestaltung erzielt werden.



- 1 Aufgreifen überregionaler Initiativen, z. B. „Nette Toilette“
- 2 Traunstein, kooperative Online-Plattform „wheelmap.org“
- 3 Sympathieblume, Auszeichnung der Stadt Neumarkt in der Oberpfalz, vergeben durch den Beirat für Menschen mit Behinderung
- 4 Grafenau, Ortsbegehung, Erhebung von Barrieren bei Zugängen zu Läden, Geschäften und Gastronomie

Stadt Marktoberdorf, Leuchtturmprojekt „Orientieren in Marktoberdorf“

Erschließung
Alle Ortszugänge müssen übersichtlich zu wichtigen Stationen führen und dabei barrierefrei für alle nutzbar sein. Wichtig: Es soll eine in sich stimmige und funktionierende Vernetzung entstehen

wichtige Ziele
Verbesserung für...

Benötigt

Wege
barrierefrei geleitet, beschilbert und beleuchtet, ausgestattet mit: Fahrradwegen, Sitzmöglichkeiten, Informationen

„Bojen-System“
Leiten durch Orientierungspunkte mit Wiedererkennungswert

- Schwerpunkte setzen
- Nicht überall gleichzeitig beginnen
- Vorrang für Brennpunkte und Hilfestellungen für viele

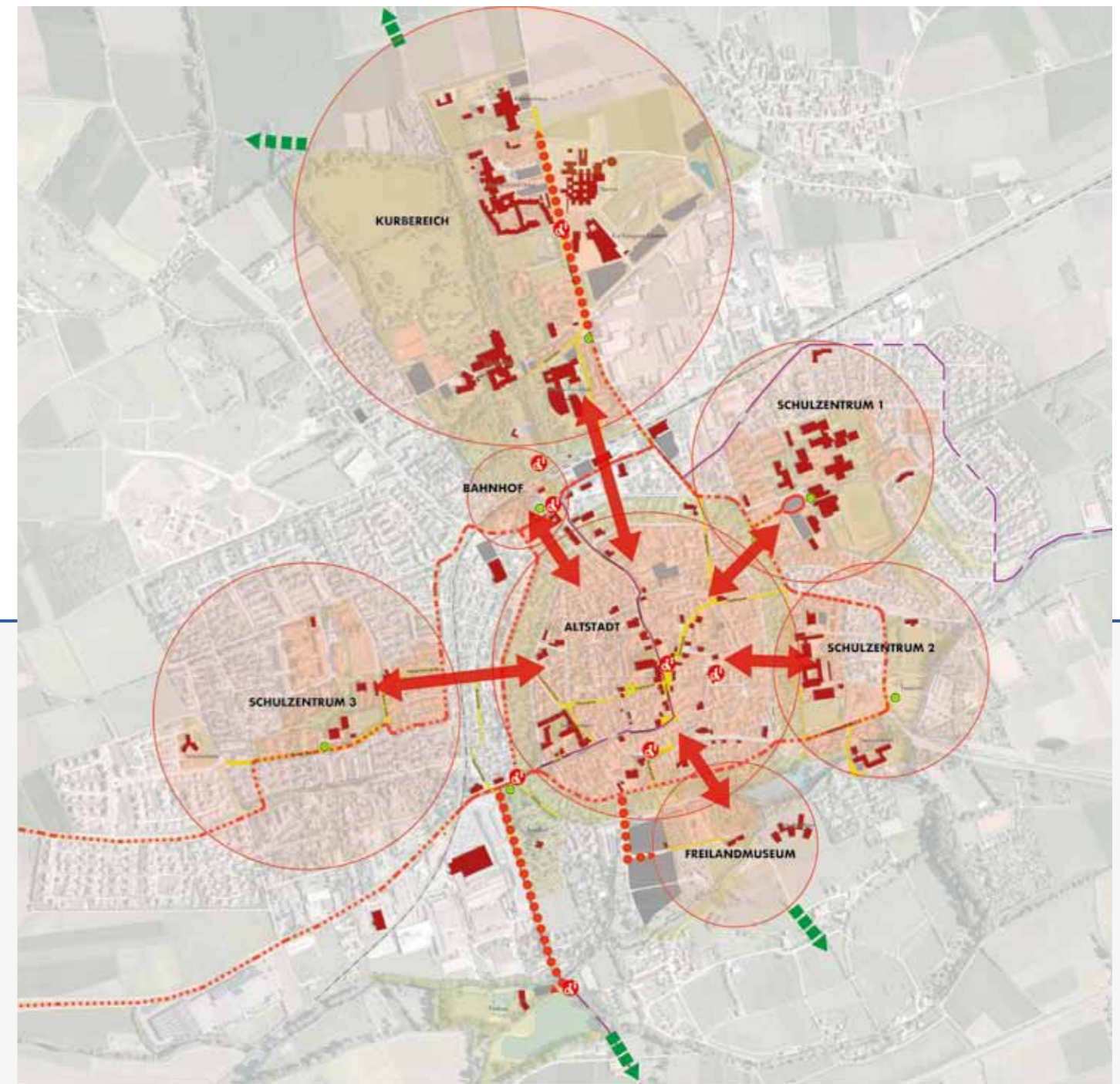
Strategien zur Umsetzung

Prioritäten setzen

Flächendeckende Barrierefreiheit in den Städten und Gemeinden ist nicht in einem Schritt zu erreichen. Planungsaufwand, personelle Ressourcen und begrenzte finanzielle Mittel lassen in der Regel nur eine schrittweise Umsetzung zu. Umso wichtiger ist es, im Konzept zur Barrierefreiheit räumliche und sachliche Schwerpunkte zu setzen. Welche Maßnahmen sind besonders dringlich, wo konzentrieren sich Probleme, welche Maßnahmen versprechen die größte Wirkung und Hilfestellung für viele Menschen?

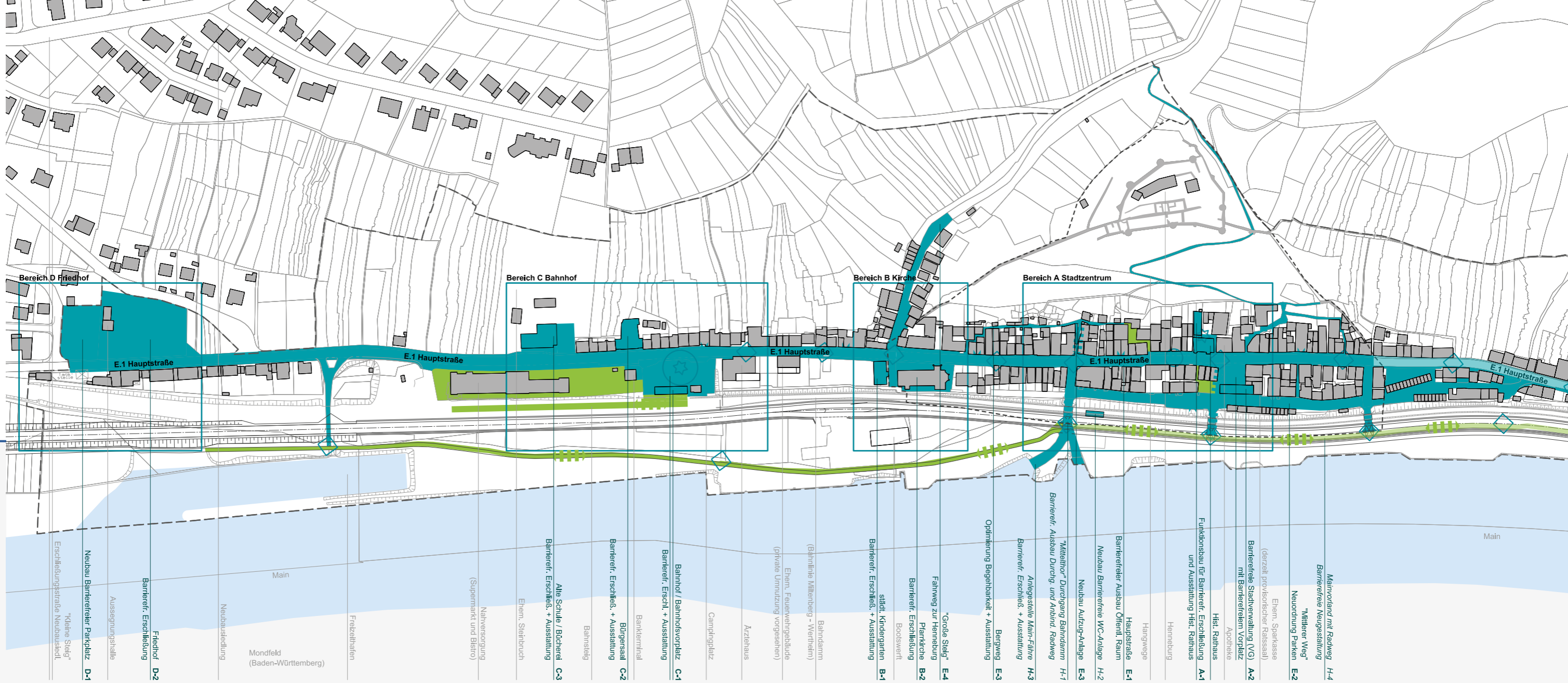
Barrierefreiheit soll mit Priorität dort geschaffen werden, wo hohe Publikumsfrequenzen vorliegen und der Abbau von Barrieren zur Erfüllung alltäglicher Bedürfnisse zwingend erforderlich ist. Dies ist in der Regel in den Stadt- und Ortszentren der Fall, wo sich öffentliche und private Angebote konzentrieren und viele Menschen unterwegs sind, um diese Angebote in Anspruch zu nehmen. Aber auch Schulstandorte, Kurzentren oder touristische Attraktionen zählen dazu. Dabei ist auch zu berücksichtigen, ob zur Nutzung von privaten oder öffentlichen Einrichtungen alternative Möglichkeiten zur barrierefreien Erschließung bestehen.

Neben diesen häufig aufgesuchten Orten verdienen wichtige Wege und Straßen sowie die Verkehrsinfrastruktur besondere Aufmerksamkeit. Priorität sollten durchgängige Wegeverbindungen (Wegekettens) erhalten. Es bietet sich an, diese hoch frequentierten Bereiche schon in der Bestandsaufnahme festzulegen und in den konzeptionellen Überlegungen mit Vorrang zu bearbeiten.



Stadt Bad Windsheim, Ziel- und Konzeptplan mit Schwerpunktgebieten

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Wichtige Wegeverbindungen zwischen/zu öffentlichen Gebäuden barrierefrei ausbauen |  | Fehlende Anbindung an ÖPNV herstellen |
|  | Barrierefreie Stadtquartiere |  | Verlauf des bestehenden ÖPNV |
|  | Vernetzung der einzelnen Stadtquartiere |  | Fokusbereiche auf Kurbereich, Bahnhof, Altstadt, Schulzentrum 1 und 2 und 3, Freilandmuseum |
|  | Barrierefreier landschaftsbezogener Rundwanderweg |  | Haltestellen ÖPNV |
|  | Barrierefreie Informationspunkte |  | Grünflächen |
| | |  | Aischtal-Radweg Rothenburg – Bamberg |



Stadt Stadtprozelten, Maßnahmenplan

Leitziel der Stadt Stadtprozelten ist die Verbesserung der Barrierefreiheit in der Altstadt. Hierzu sind mit dem historischen Ensemble und den topographischen Bedingungen zu vereinbarende Lösungen zu entwickeln.

Es werden fünf Schwerpunktbereiche ausgewiesen, in denen Barrierefreiheit besonders bedeutsam ist:

Bereich A Stadtzentrum (mit Stadtverwaltung, historischem Rathaus, Apotheke und Durchgang zum Main)

Bereich B Kirche (mit Kindergarten und Anbindung an die goldene Steig)

Bereich C Bahnhof (mit Vorplatz, zentraler ÖPNV-Anbindung, Stadthalle und Bücherei)

Bereich D Friedhof

Bereich E Hauptstraße und Mittlerer Weg (als übergreifende, lineare Verkehrsräume)

- Umgriff Untersuchungsgebiet „Bayern barrierefrei“
- Umgriff denkmalgeschütztes Ensemble

Vorgesehene Maßnahmen zur Schaffung von Barrierefreiheit

- Kennung der Maßnahme
- Maßnahme Gebäude
- Maßnahme Freiflächen
- Maßnahme Haupt-Wegeverbindungen
- Maßnahme topografische Situation
- Maßnahmen ÖPNV/Zielkonflikt/Gefahrenstellen
- Geeignete Leuchtturmprojekte
- Barrierefreiheit bereits vorhanden

Stadt Marktoberdorf, Leuchtturmprojekt

Verkehrssicherheit für Alle – Neugestaltung des Bahnhofsumfelds

1. Der Zugang zum Bahnhofsgebäude ist nicht schwellen- und stufenlos. Der Busbahnhof ist unübersichtlich, es fehlen Wartebereiche, Informationen und geeignete Bodenbeläge. Ein alternatives Buslinien-System sollte in Betracht gezogen werden (Flexi-Bus).

2. Um den barrierefreien Zustieg in Züge zu ermöglichen, wird eine Anhebung der Gleise nötig werden. Die Querung der Gleise ist momentan eingeschränkt möglich, wird dann aber auf eine alternative Überquerungsart ausweichen müssen. Hierzu wird eine Unter- oder Überführung vorgeschlagen. Die im Raum stehende Lösung über eine Querung am nördlich gelegenen Kreisverkehr wird ausgeschlossen.

Der Fußweg ist zu lang und die Verkehrssituation an beschriebener Stelle nicht sicher.


Hier fehlen:

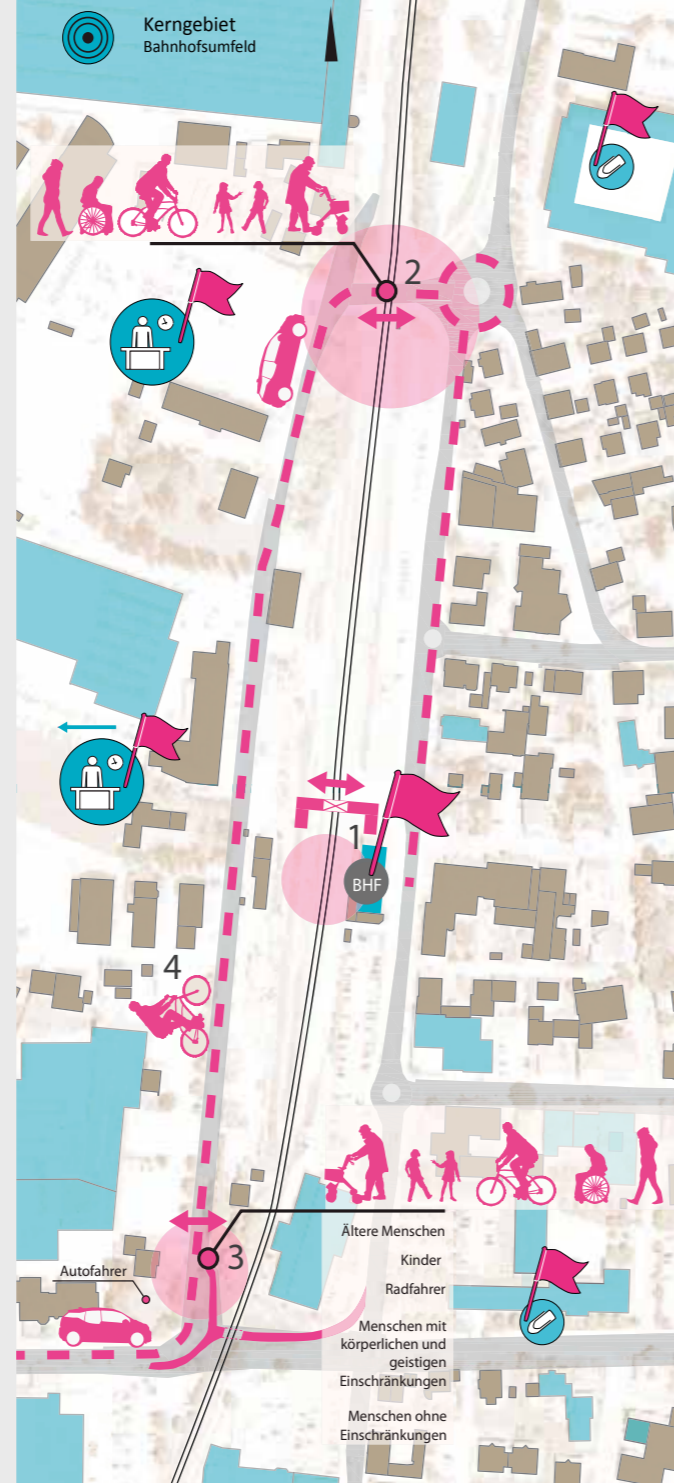
- Fußwege
- Querungshilfen
- abgesenkte Bordsteine
- Hinweis- und Warnschilder

3. Desweiteren können die Bahngleise mithilfe einer Unterführung überquert werden. Diese wird von Radfahrern und Fußgängern insbesondere von Schülern und Mitarbeitern der Wertachtalwerkstätten benutzt.

Hauptprobleme an dieser Stelle sind:

- Gefahr durch eingeschränkte Sicht und hohes Verkehrsaufkommen
- kein Fußweg vorhanden
- keine Querungshilfen vorhanden
- keine Orientierungshilfen vorhanden
- keine Warnhinweise
- ungenügende Beleuchtung
- falsch gesetzte Umlaufsperrn
- keine Radwege – Behinderung der Fußgängerbereiche durch Radfahrer

-  wichtige Ziele
-  problematische Strecke
-  Problemstelle für ...
-  Barrierefreie Unterführung
-  Barrierefreie Überführung, ggf. Unterführung
-  Barrierefreie Querungen



Leuchtturmprojekte

Barrierefreiheit ergibt sich aus der Summe vieler, auch kleiner und manchmal auch eher unauffälliger Veränderungen: Bordsteinabsenkungen, Leitstreifen auf Gehwegen oder signaltechnische Maßnahmen. Um das Anliegen der Barrierefreiheit im öffentlichen Bewusstsein zu verankern und zu befördern, bedarf es besonderer Projekte, die auch nach außen Zeichen setzen (Leuchtturmprojekte). Gemeint sind damit vorbildliche, meist größere Vorhaben, die eine besondere Ausstrahlung besitzen und mit ihrer Signalwirkung für das Thema Barrierefreiheit werben. Sie stellen einen besonderen „Meilenstein“ in der Umsetzungsphase dar.

Stadt Eggenfelden, Impulsprojekt

Einrichtung von barrierefreien öffentlichen Toiletten

Im Aktionsplan wurde festgestellt, dass bezogen auf das Untersuchungsgebiet mindestens drei barrierefreie WC-Anlagen vorhanden sein sollten, so dass innerhalb einer annehmbaren Entfernung Sanitäreinrichtungen zur Verfügung stehen.

Bisher gibt es nur eine entsprechende WC-Anlage bei der öffentlichen Tiefgarage der Stadt Eggenfelden. Diese ist mit dem Schlüsselsystem für Euro-WC-Schlüssel ausgestattet. Auch die neuen WC-Anlagen sollen für Euro-WC-Schlüssel ausgestattet werden.

Die Stadt beabsichtigt, mit dem Bau einer WC-Anlage beim Theatron im Ortsteil Gern zu beginnen. Als weiterer Standort ist der Zentrale Omnibusbahnhof vorgesehen.

Als Kalkulationsgrundlage wird der Flächenbedarf einer Anlage mit 24 m² Bruttogrundfläche angesetzt. Bei den Kosten werden ca. 7.000 Euro pro m² Bruttogrundfläche angegeben. Die Maßnahmenbeschreibung des Aktionsplans enthält Kriterien für barrierefreie WC-Anlagen und soll beispielhaft für weitere Anlagen in Eggenfelden gelten.



Auf Initiative des Darmstädter Clubs Behinderter und ihrer Freunde e.V. (CBF) gibt es den Euro-WC-Schlüssel, um Vandalismus und Verschmutzung der Behindertentoiletten zu vermeiden. Die Standorte der Toiletten, die sich mit dem Euro-WC-Schlüssel öffnen lassen, können über eine Online-Datenbank und App erfahren werden.

Impulsprojekte

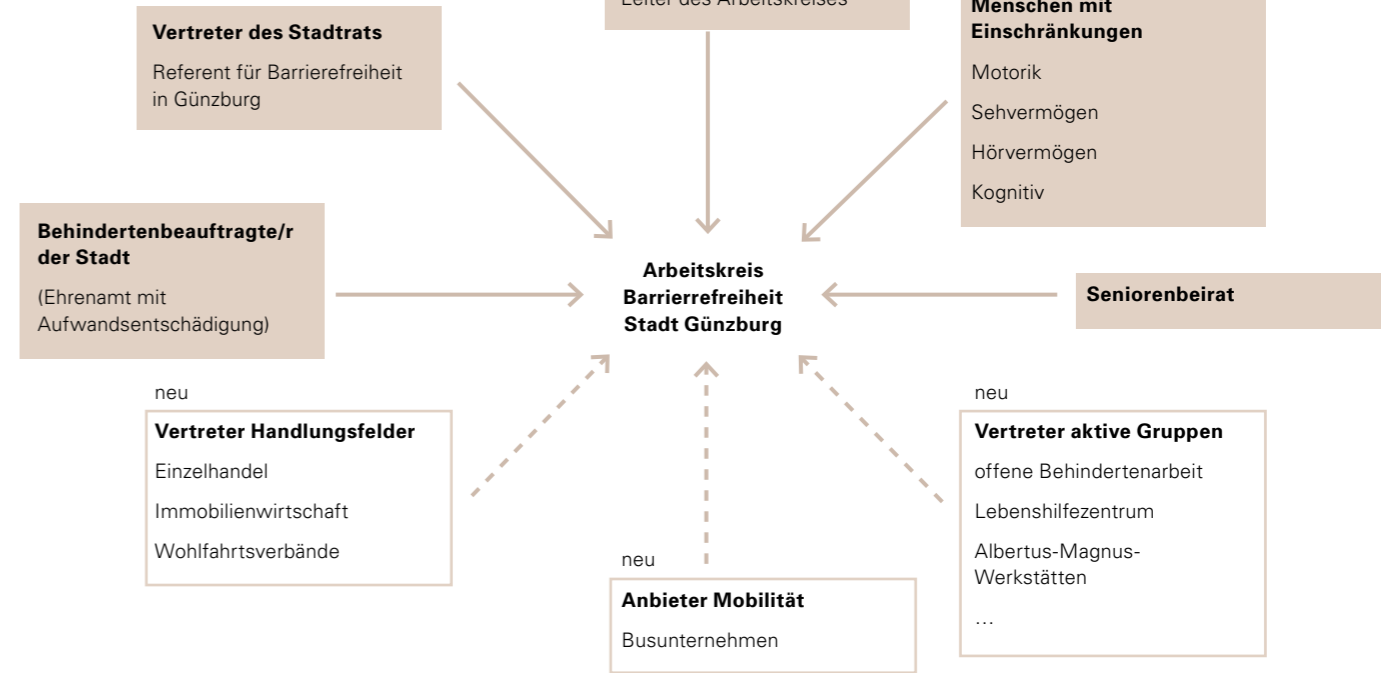
Impulsprojekte sind kurzfristig durchführbare Maßnahmen, die den Umsetzungsprozess starten und dies der Öffentlichkeit plakativ vermitteln. Sie lenken die Aufmerksamkeit auf das Programm, erzeugen ein positives Klima in der Kommune und motivieren öffentliche und private Akteure zur Mitwirkung.

Stadt Starnberg, Stufenmodell
Beispiel für die barrierefreie
Gestaltung einer Unterführung

Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<ul style="list-style-type: none"> - Hinweise an den Zugängen: geringe Höhe - Verbesserung Beleuchtung - heller Anstrich - Handläufe in normgerechter Ausführung 	<ul style="list-style-type: none"> - Anbringen optischer (farbiger) Kontrastierungen an Stufen - Einfräsen eines Aufmerksamkeitsfeldes vor den Zugängen 	<ul style="list-style-type: none"> - Neugestaltung Höhe, Breite und Oberfläche - normgerechte Treppen (Handlauf, Stufenzahl und Verhältnis) und Rampen - optische und taktile Leitlinien - Beleuchtungskonzept



Stadt Günzburg, Einrichten einer
dauerhaften Arbeitsgruppe
bestehend aus neuen und bestehenden Mitgliedern



Stufenweise Verbesserung

Da die normgerechte Barrierefreiheit aus Kostengründen nicht in einem Zug hergestellt werden kann, ist eine stufenweise Verbesserung in Betracht zu ziehen.

- In einer ersten Maßnahmenstufe können zum Beispiel spürbare Erleichterungen der Alltagsfunktionalität und eine punktuelle Verbesserung der Barrierefreiheit erzielt werden.
- In der zweiten Maßnahmenstufe gelangen deutliche Erleichterungen und eine weitgehende Verbesserung der Barrierefreiheit.
- Schließlich gelingt in der dritten Maßnahmenstufe die Barrierefreiheit ohne Einschränkungen.

Bei zahlreichen Maßnahmen insbesondere im Bestand stellt sich die Herausforderung, eine Kompromisslösung zu finden, da eine hundertprozentige Barrierefreiheit nicht zu erreichen ist, weil nicht veränderbare Aspekte, wie z. B. die Topographie vorliegen. Daneben können in anderen Situationen auch andere Belange, wie etwa Verkehrssicherheit von ganz besonderer Bedeutung sein. Dann müssen – und dies erkennt die DIN 18040-3 auch an – konkurrierende Nutzungsansprüche untereinander abgewogen werden.

Verhältnismäßigkeit von Lösungen

Wie schwerwiegend ist eine Barriere? Welche Bedeutung hat die Beseitigung in der Gesamtschau, also etwa im Zuge einer Wegeketten? Macht es Sinn, eine schon vorhandene Lösung mit hohem finanziellen Aufwand zu optimieren, oder kann der Mitteleinsatz gegenwärtig an anderer Stelle mehr bewirken? Das Verhältnis von Kosten und Nutzen ist angesichts begrenzter Ressourcen ein wichtiges Kriterium bei der Priorisierung von Maßnahmen.

- Aufwand und Nutzen abwägen
- Wie schwerwiegend ist eine Barriere?
- Welche Bedeutung hat ihre Beseitigung in der Gesamtschau?
- Gibt es Maßnahmen höherer Priorität?

Barrierefreiheit als Daueraufgabe

Fühlen sich die Betroffenen verstanden? Finden sie sich in den Planungen wieder? Kommt die Umsetzung in der Bevölkerung an? Wie gut wirken die Maßnahmen? Was lässt sich besser machen? Die Zielgenauigkeit der Maßnahmen wird letztlich über den Erfolg der Barrierefreiheit entscheiden. Ausschließlich kurzfristige Aktivitäten zur Erstellung eines Konzepts, die danach wieder „einschlafen“, führen zu Enttäuschungen und mindern das zukünftige Engagement.

Eine regelmäßige Erfolgskontrolle – verstanden als begleitende Erfassung und Beobachtung des Ideenfindungs-, Planungs- und Realisierungsprozesses mittels technischer Hilfsmittel oder anderer Beobachtungssysteme – ist deshalb ein essentieller Bestandteil auf dem Weg zu einer barrierefreien Kommune. Die Auswertung der Zwischenergebnisse ermöglicht es den Akteuren zu intervenieren und ggf. umzusteuern, sollte der Prozess nicht den gewünschten Verlauf nehmen. Anzustreben ist eine regelmäßige Fortschreibung des Konzepts.

Es ist den Kommunen zu empfehlen, schon in der ersten Phase des Prozesses zu klären, wie die Nachhaltigkeit der baulichen Maßnahmen gesichert werden kann. Mit Blick auf die vorhandenen Ressourcen sollte der investierte Aufwand sorgfältig abgewogen werden. Effizienz bedeutet darüber hinaus auch, dass bei allen städtebaulichen und baulichen Planungen und Entscheidungen Barrierefreiheit von Anfang an mitgedacht werden muss. So entfallen teure Nachbesserungen.

Alleine durch das einmalige Abarbeiten einer Maßnahmenliste wird in einer Stadt oder Gemeinde keine hundertprozentige Barrierefreiheit erreicht werden können. Die Schaffung von Barrierefreiheit muss letztlich eine gemeindliche Daueraufgabe.

Synergien nutzen

Erfahrungsgemäß lassen sich Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit im Zuge von sowieso anstehenden bzw. erforderlichen Maßnahmen der Erneuerung und Verbesserung von Straßen, Wegen und Plätzen leichter und kostengünstiger umsetzen. Durch die Berücksichtigung der Thematik bei allen laufenden Baumaßnahmen kann das Ziel der barrierefreien Gemeinde rascher umgesetzt werden.



1



2

3



4



5



6

Alternative Lösungen und häufige Themenstellungen

- 1, 2 Kronach, Einzelhandelsführer mit Informationen zur barrierefreien Zugänglichkeit von Läden und Gastronomie, Freizeitangebote und Veranstaltungsräume
- 3 Deiningen, Karl-Stirner-Platz
- 4 Kulmbach, Rathaus
- 5 Mitterteich, Mehrgenerationenhaus
- 6 Mitterteich, Bahnhofstraße, Verbindungsweg Bahnhof – Altstadt, taktil erfassbarer Materialwechsel

Für die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wurden eine Reihe von Lösungsansätzen entwickelt, die insbesondere in der DIN 18040 – 3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ ihren Niederschlag gefunden haben. Örtliche Verhältnisse, wirtschaftliche Zwänge oder auch besondere Gestaltungsansprüche aus Respekt vor der Gestaltungsqualität einer Stadt oder eines Dorfes erfordern bei der Auswahl örtlich angepasster Lösungen aber nach wie vor eine besondere Sensibilität. Die DIN 18040-3 eröffnet ausdrücklich diese Möglichkeiten: „Die mit den Anforderungen nach dieser Norm verfolgten Schutzziele können auch auf andere Weise als in der Norm festgelegt erfüllt werden“ (Ziffer 1).

Manche „Standardlösungen“ sind gerade in städtebaulich sensiblen Bereichen kritisch zu sehen. Hier sind fallweise alternative Lösungen gefragt, die dennoch die Schutzziele erfüllen. Unerlässlich ist es, auch die Wirkung auf das Stadt- und Ortsbild zu bedenken. Im Umfeld von Baudenkmälern und in historischen Stadt- und Ortskernen gilt es, mit ortsspezifischen und denkmalgerechten Lösungen Barrierefreiheit herzustellen.

Kreativität in der Findung von Lösungen

Auf den Ort und auf spezielle Problemlagen eingehen

Intelligent mit dem Bestand umgehen, statt teure

„Standardlösungen“ umsetzen

Ansprechenden öffentlichen Raum schaffen, mit dem

alle Bürgerinnen und Bürger gut zurecht kommen

Passgenaue Lösungen in Stadt und Dorf

Ob Metropole, Großstadt, Kleinstadt, Markt oder Dorf – der Anspruch auf barrierefreie Lebensräume gilt für alle Siedlungstypen gleichermaßen. Die Herausforderungen sind jedoch unterschiedlich: Sind in der dicht bebauten, lauten und verkehrsreichen Stadt Orientierung und Sicherheit wichtige Themen für behinderte Menschen, so ist in einem Dorf die Erreichbarkeit von Versorgungsangeboten und öffentlicher Infrastruktur ein besonderes Problem. Gibt es ein barrierefreies Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs, um im benachbarten Zentrum Einkäufe zu erledigen, den Arzt zu besuchen oder einen Behördengang zu erledigen?

Die barrierefreie Gestaltung von öffentlichen Räumen in Stadt und Dorf unterliegt zwar denselben technischen Standards, die Gestaltung der Anlagen sollte jedoch auf die besonderen gestalterischen Anforderungen, etwa eines repräsentativen Stadtplatzes im Vergleich zu einem ländlichen Dorfplatz oder einer städtischen Hauptverkehrsstraße im Vergleich zu einer Dorfstraße reagieren. Wie technische Anforderungen mit besonderen gestalterischen Qualitäten in Einklang zu bringen sind, lässt sich am besten im Dialog zwischen allen Beteiligten klären. Hilfreich sind Erfahrungen mit guten realisierten Beispielen („Best Practice“).

Barrierefreiheit und historisches Ortsbild

Die Suche nach einer Lösung, die den Interessen der behinderten Mitbürger und den besonderen Gestaltungsansprüchen gleichzeitig genügt, gilt auch in stadtgestalterisch anspruchsvolleren Situationen, etwa in historischen Stadt- und Ortskernen, wo der Erhalt und die Pflege des Ortsbilds oft von besonderer Bedeutung sind. Die historischen Stadt- und Ortskerne sind die Visitenkarte der jeweiligen Gemeinde, mit denen sich die Bürger in besonderer Weise identifizieren. Hier stellt sich zum Beispiel die Aufgabe, im öffentlichen Raum erschütterungsarme, ebene Flächen herzustellen, ohne den historisch begründeten Material- und Farbkanon außer Kraft zu setzen. So können etwa bei neuen Pflasterflächen gesägte und engverfugte Steine eingesetzt werden, oder es könnte statt mit taktile erfassbaren Leitelementen („Rippen und Noppen“) mit Materialwechseln oder erfassbaren Gebäudekanten agiert werden. Um denkmalgeschützte Gebäude und Ensembles in der Zukunft barrierefrei nutzen zu können, bedarf es stets besonderer planerischer Kreativität und Qualität. Beide Anforderungen sind aber durchaus in Einklang zu bringen. Dies zeigen viele gute und oft einfach zu realisierende Beispiele, in denen Menschen mit Behinderung und Planer gemeinsam nach passenden technischen und gestalterischen Lösungen gesucht haben.



1



3



2

4



5



6



Umgang mit bestehenden Gestaltungskonzepten

Die barrierefreie Umgestaltung des öffentlichen Raums ist nicht gleichzusetzen mit einer grundlegenden Neugestaltung. Viele Städte haben ein seit langer Zeit abgestimmtes Gestaltungskonzept, in vielen Fällen sind Straßen und Plätze vor nicht allzu langer Zeit anspruchsvoll neu gestaltet worden. Barrierefreie Anpassung bedeutet in diesen Fällen eine Umgestaltung unter Wahrung der ursprünglichen Gestaltungsideen, am besten unter Mitwirkung des verantwortlichen Planers. So können zum Beispiel „Laufbänder“ in bestehende Pflasterflächen integriert werden, ohne einen Platz vollständig und kostspielig neu umgestalten zu müssen. Allerdings ist darauf zu achten, dass die notwendige Anpassung nicht zu einem „Flickwerk“ gerät. Wo dieser Negativeffekt einzusetzen droht, kann sich auch eine komplette Überplanung als sinnvoll erweisen.

Barrierefreiheit und Topographie

Der städtebauliche Reiz vieler bayerischer Städte und Gemeinden ist in ihrer Einbettung in die häufig bewegte Landschaft begründet. Einige Städte haben sich in Form von Unterstadt und Oberstadt auf mehreren Ebenen entwickelt, andere befinden sich insgesamt in einer Hanglage.

Die Überwindung der zum Teil beachtlichen Höhenunterschiede stellt nicht nur für Menschen mit Behinderungen eine besondere Herausforderung dar. In topografisch bewegtem Gelände wird es nicht durchgehend möglich sein, Wege mit gemäßigten Steigungen zu bauen. Hier gilt es, andere Lösungswege anzubieten, z. B. alternative Wegführungen, ÖPNV-Angebote oder im Einzelfall auch kostenintensivere Aufzüge o. ä. zu installieren, und gemeinsam nach Kompensationsmöglichkeiten zu suchen. Handläufe in besonders steilen Streckenabschnitten oder Sitzgelegenheiten für Ruhepausen können wertvolle Hilfen anbieten. Insbesondere bei der Überwindung von starken Höhenunterschieden, die nicht durch gemäßigte Rampen zu lösen sind, gilt es, gemeinsam im Gespräch nach phantasievollen Lösungen zu suchen. Immer gilt: die Reduzierung von Barrieren ist möglich und sinnvoll, auch wenn nicht in jedem Einzelfall normgerechte Lösungen umsetzbar sind.

- 1 Grafenau, Scharrerstraße, starkes Straßengefälle
- 2, 3 Stadtprozelten, Lage zwischen Mainufer und Spessarthängen, starke Hanglage
- 4 Kronach, Stadt auf drei Ebenen
- 5 Günzburg, Turniergarten
- 6 Traunstein, öffentlicher Schrägaufzug am Rathaus verbindet Ober- und Unterstadt



- 1 Litzendorf, Ortsdurchfahrt
- 2 Kronach, Spitalstraße
- 3 Marktobendorf, Stadtbus
- 4 Günzburg, Flexibus, bedarfsorientierte Form des ÖPNV, flächendeckendes Angebot im Landkreis Günzburg
- 5 Günzburg, Mobilitätsdrehscheibe

Verkehr und Verkehrssicherheit

Neben der allgemeinen Zugänglichkeit und dem Benutzungskomfort von Straßen, Wegen und Plätzen für Menschen mit Behinderungen hat Sicherheit oberste Priorität. Starker Verkehr stellt Menschen mit Behinderung nicht selten vor Probleme: Denn verzögerte Wahrnehmung, langsamere Bewegungen oder die Benutzung eines Rollstuhls erhöhen das Risiko um ein Mehrfaches. Hohes Verkehrsaufkommen, hohe Fahrgeschwindigkeiten sowie verbotswidriges Parken oder Radfahren sind eine permanente Gefahrenquelle. Aber auch der ruhende Verkehr ist zu untersuchen. Zu enge oder zugeparkte Fußwege bilden nicht nur ein ärgerliches Hindernis, sondern gleichzeitig eine Gefahrenquelle für alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, insbesondere dann, wenn diese auf die Fahrbahn ausweichen müssen. In diesen Fällen können auch restriktive Maßnahmen, z.B. in Form von Parkverboten bzw. Parkraumüberwachung erfolversprechend sein.

Der begrenzte Verkehrsraum stellt Städte und Gemeinden bezüglich Barrierefreiheit vor besonders schwierige Aufgaben. Lösungsmöglichkeiten sind in enger Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger zu erarbeiten. Ein möglicher Ausweg kann hier das Angebot einer barrierefreien alternativen Wegeverbindung darstellen, die beispielsweise parallel „in zweiter Reihe“ verläuft.

Mobilitätskonzept

Für Menschen mit Behinderungen ist der öffentliche Personennahverkehr von großer Bedeutung. Für zahlreiche Wege zwischen ihrem Wohnort und Bildungs- und Verwaltungseinrichtungen, Einrichtungen des Kultur- und Gesundheitswesens, kirchlichen Einrichtungen, Nahversorgungsangeboten, Freizeiteinrichtungen, Parks und öffentlichen Grünflächen sind sie auf die Nutzung von Bus oder Bahn angewiesen. Ein wichtiges Element des kommunalen Aktionsplans ist daher ein Mobilitätskonzept.

Zu prüfen ist, ob Liniennetz, Haltestellendichte und Fahrplan den Bedürfnissen der Menschen mit Behinderungen entsprechen oder ob besondere Angebote wie zum Beispiel ein Rufbusssystem oder alternative Angebote das reguläre ÖPNV-Angebot ergänzen sollten. In diesem Zusammenhang ist auch der barrierefreie Ausbau der Haltestellen zu beachten – mit Vorrang derjenigen Haltestellen, die an bedeutenden Wegeverbindungen und wichtigen Zielorten platziert sind.

Neben dem Angebot spielt auch die zeitliche Verfügbarkeit eine Rolle. Fahrpläne, die sich im Wesentlichen am Transport der Schulkinder ausrichten, sperren Menschen mit Behinderung, aber auch Senioren oder Familien ohne eigenes Fahrzeug von kulturellen Angeboten an Sonn- und Feiertagen aus. Damit das nicht so bleibt, sollte das Mobilitätskonzept eines Aktionsplans die zeitliche Dimension der Mobilitätsangebote in die Überlegungen einbeziehen.

Hinweise

Auflistung nicht abschließend

Werkbericht zum Modellvorhaben

Die einzelnen Aktionspläne der Modellgemeinden werden in einem eigenen Werkbericht dokumentiert. Dargestellt werden darin die wesentlichen Aspekte der Arbeiten der sechzehn Städte und Gemeinden, die individuellen, örtlichen Besonderheiten und Schwerpunktthemen, aber auch übertragbare Ansätze und Ideen, die anderen Gemeinden mit ähnlichen Fragestellungen als Beispiel und Impulsgeber dienen können. Für die Erarbeitung der Aktionspläne wurden vor Ort Beteiligungsprozesse organisiert, die in Umfang und Intensität deutlich über konventionelle Beteiligungsformen hinausgehen. Die Modellgemeinden wurden durch die Sachgebiete 34 „Städtebau, Bauordnung“ der zuständigen Bezirksregierungen begleitet und fachlich beraten.

Broschüren können kostenfrei bestellt werden unter www.stmi.bayern.de/assets/stmi/sug/werkbericht_modellvorhaben_aktionsplan_barrierefrei.pdf

Ansprechpartner und Förderung

Regierungen

Aufgrund der Bündelungsfunktion als staatliche Mittelbehörden bieten die Regierungen eine umfassende ressortsübergreifende Beratung zu Fördermöglichkeiten. Zu ihren Aufgaben zählt die fachliche Beratung von Städten und Gemeinden, auch im Rahmen von Fördermaßnahmen.

insbesondere

- Sachgebiete 34 „Städtebau, Bauordnung“: fachliche Beratung zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums im Rahmen von Fördermaßnahmen (Städtebauförderung sowie Zuschüsse des Landes zu modellhafter städtebaulicher Planung und Forschung)
- Sachgebiete 21 bzw. 23 (in Oberbayern, Schwaben und Mittelfranken): ÖPNV-Förderung
- Sachgebiete 35 „Wohnungswesen“ sowie Landeshauptstadt München, Städte Nürnberg und Augsburg als Ansprechpartner und Bewilligungsstellen der Mietwohnraumförderung
- ...

Weitere Informationen unter

www.bayern.de/freistaat/staat-und-kommunen/

Landratsämter und kreisfreie Städte

insbesondere

- Behindertenbeauftragte/-r des Landkreises
- Aufgabenträger ÖPNV
- Bewilligungsstellen für Eigenwohnraumförderung
- ...

Staatliche Förderbanken

Im Rahmen ihrer Möglichkeiten bieten die staatlichen Förderbanken BayernLabo, LfA und KfW günstige Darlehen für Gemeinden.

„Beratungsstellen Barrierefreiheit“ der bayerischen Architektenkammer

Die Beratung umfasst über den Baubereich hinaus alle Fragen der Barrierefreiheit. Als Partner des Programms „Bayern barrierefrei 2023“ wird das Angebot mit Mitteln des Freistaats Bayern, vertreten durch das Bayerische Staatsministerium für Arbeit und Soziales, Familie und Integration unterstützt.

Die Beratung erfolgt kostenlos sowie produkt- und dienstleistungsneutral.

Weitere Informationen unter

www.byak.de/start/architektur/barrierefreies-bauen

Rechtliche Rahmenbedingungen, Normen und Richtlinien

- Art. 3 Grundgesetz (GG)
- Art. 118a Bayerische Verfassung
- Sozialgesetzbuch IX (2001)
- Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (2002)
- Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz (2003/2008)
Ratifizierung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderung durch die Bundesrepublik Deutschland (2009)
- § 3 Abs. 1 S. 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG)
- Art. 9 Abs. 1 Satz 5 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG)
- Einführung der DIN 18040-1 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude“ als Technische Baubestimmung in Bayern (2013)
- Einführung der DIN 18040-2 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 2: Wohnungen“ als Technische Baubestimmung in Bayern (2013)
- Veröffentlichung der DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ durch das Deutsche Institut für Normung (DIN) (2014).

Weitere vom Deutschen Institut für Normung veröffentlichte einschlägige Normen:

- DIN 32974: 2000-02 Akustische Signale im öffentlichen Bereich – Anforderungen
- DIN 32975: 2009-12 und Berichtigung 1:2012-07 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32976: 2007-08 Blindenschrift – Anforderungen und Maße
- DIN 32984: 2011-10 und Berichtigung: 2012-10 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- DIN 32986: 2015-01 Taktile Schriften und Beschriftungen – Anforderungen an die Darstellung und Anbringung von Braille- und erhabener Profilschrift

Leitfäden „Barrierefreies Bauen“ der Bayerischen Architektenkammer – Erläuterungen zur Anwendung der DIN 18040

Die Leitfäden werden von der Bayerischen Architektenkammer in Kooperation mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr und dem Bayerischen Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Integration herausgegeben.

Broschüren können kostenfrei bestellt werden unter:
<http://www.byak.de/start/informationen-fur-bauherren/weitere-informationen/barrierefreies-bauen/broschuren>
sowie unter
<http://www.bestellen.bayern.de>
(Eingabe unter Stichworte/Titel: barrierefreies bauen)

Exkurs: Barrierefreies Bauen nach der Bayerischen Bauordnung (BayBO)

Seit 1974 sind in der Bayerischen Bauordnung (BayBO) Vorschriften zum barrierefreien Bauen verankert. Ge-regelt waren zunächst nur die öffentlich zugänglichen baulichen Anlagen, wie Einrichtungen des Kultur- und Bildungswesens, des Gesundheitswesens oder Verkaufsstätten. Unabhängig davon, ob es sich um Bauten der öffentlichen Hand oder um Anlagen und Einrichtungen Privater handelt, die der Öffentlichkeit gewidmet sind, müssen sie in den dem allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr dienenden Teilen barrierefrei sein. Seit 1982 werden mit der Regelung von Einrichtungen für behinderte und alte Menschen zusätzlich auch deren Wohn- und Arbeitsbereiche, wie in Behindertenwerkstätten oder in Altenheimen, erfasst. Im Jahr 2003 sind mit dem ersten Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetz die bauordnungsrechtlichen Anforderungen noch einmal nachgebessert und insbesondere auf den Wohnungsbau ausgeweitet worden. Bezüglich der öffentlich zugänglichen Anlagen werden seither nicht nur Warenhäuser oder Krankenhäuser, sondern alle Arten von Verkaufsstätten oder auch Arztpraxen zu den barrierefrei zu errichtenden Anlagen gerechnet.

Heute sind diese gesetzlichen Regelungen sowie notwendige Ausnahmeregelungen zum barrierefreien Bauen in Art. 48 BayBO zusammengefasst. Ergänzt werden die bauordnungsrechtlichen Anforderungen durch konkrete Detailanforderungen, die sich aus den Sonderbau-Verordnungen, wie der Versammlungsstättenverordnung, ergeben, und durch das technische Regelwerk der DIN 18040 Teil 1 für öffentlich zugängliche Gebäude und Teil 2 für Wohnungen, soweit diese Normteile mit Wirkung zum 1. Juli 2013 als Technische Baubestimmungen eingeführt worden sind. Beispielsweise gibt DIN 18040 Teil 1 für die öffentlich zugänglichen Gebäudebereiche und für die Außenanlagen, die Besucher und Benutzer auf dem Weg von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zum Ort der zweckentsprechenden Nutzung begehen, genaue Maße vor. Damit gelten verbindliche technische Standards, deren Beachtung bei der Errichtung oder der Änderung der entsprechenden Bauvorhaben vorgeschrieben ist.

Weitere Informationen unter
www.innenministerium.bayern.de/buw/baurechtundtechnik/bauordnungsrecht/technischebestimmungen/index.php

Herausgeber

Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium
des Innern, für Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München

Redaktion

Sachgebiet IIB6 Städtebau
Dipl.-Ing. Stephan Lintner, Ministerialrat
Dipl.-Ing. Anita Guthy, Bauoberrätin
Sachgebiet IIC6 Städtebauförderung
Dipl.-Ing. Armin Keller, Ministerialrat
Dipl.-Ing. Ulrike Mannhart, Bauoberrätin

Bearbeitung

pp a|s pesch partner
architekten stadtplaner BDA SRL
Prof. Dr. Franz Pesch
Dipl.-Ing. Horst Schönweitz
Dipl.-Ing. Sebastian Allhoff
Holger Everz (Redaktion)
Mörikestraße 1 | 70178 Stuttgart
Fon 0711/2200763.10
Fax 0711/2200763.90
pps@pesch-partner.de
www.pesch-partner.de

Gestaltung

Büro für Gestaltung
Wangler & Abele, München
Juliane Handschuh
Jennifer Kupschis
www.wangler-abele.de

Druck

Gotteswinter und Aumaier GmbH,
München



Wollen Sie mehr über die Arbeit der
Bayerischen Staatsregierung erfahren?

BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur
Bayerischen Staatsregierung.

Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail
an direkt@bayern.de erhalten Sie Informations-
material und Broschüren, Auskunft zu aktuellen
Themen und Internetquellen sowie Hinweise
zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprech-
partnern bei der Bayerischen Staatsregierung.

www.innenministerium.bayern.de

Hinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffent-
lichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung
herausgegeben. Sie darf weder von Parteien
noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfern im
Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum
Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden.
Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal-
und Europawahlen. Missbräuchlich ist während
dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf
Wahlveranstaltungen, an Informationsständen
der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken
und Aufkleben parteipolitischer Informationen
oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls
die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahl-
werbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer
bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift
nicht in einer Weise verwendet werden, die als
Parteinahme der Staatsregierung zugunsten
einzelner politischer Gruppen verstanden
werden könnte. Den Parteien ist es gestattet,
die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen
Mitglieder zu verwenden.

Piktogramme Umschlag: Schegk, Haimhausen/Memmingen

S. 2 Geschäftsstelle der Bayerischen Behindertenbeauftragten

S. 7 Wangler & Abele, München

S. 8/9 Piktogramme: Schegk, Haimhausen/Memmingen, oben rechts: designgruppe
koop, Rückholz

S. 10/11 Abb. 1–2: Stadt Neumarkt i. d. OPf., Abb. 3: Stadt Höchstädt,

Abb. 4: raum+prozess, Hamburg und BIP, Berlin

S. 12/13 Abb. 1: Büro PLANWERK, Nürnberg und Holzinger-Eberl-Fürhäußer, Ansbach,

Abb. 2: Gemeinde Litzendorf, Abb. 3: Wittmann, Valier &

Partner, Bamberg und Büro PLANWERK, Nürnberg, Abb. 4: Skorka, Neuried mit

M. Schneider, München, Abb. 5: Regierung von Niederbayern

S. 14/15 Abb. 1: Stadt Wassertrüdingen, Abb. 2: raum+prozess, Hamburg und BIP, Berlin,

Abb. 3: Stadt Höchstädt, Abb. 4: Regierung von Niederbayern, Abb. 5: raum+prozess,

Hamburg und BIP, Berlin, Abb. 6, Markt Perlesreut, Abb. 7: Monika Schubert, Marktobendorf

S. 16/17 links: Skorka, Neuried mit M. Schneider, München, rechts: H2M, Kulmbach

S. 18 Abb. 1: Wittmann, Valier & Partner, Bamberg und Büro PLANWERK, Nürnberg,

Abb. 2, raum+prozess, Hamburg und BIP, Berlin

S. 20/21 Abb. 1: Saale-Zeitung, Abb. 2: Dr. Hartmut Holl, Würzburg, Abb. 3–4: Schober,

München und Urbanwerk, Landsberg a. L., Abb. 5, Stadt Kronach

S. 26/27 links: Schober, München und Urbanwerk, Landsberg a. L., rechts: Wartner &

Zeitler, Landshut

S. 32/33 links: raum+prozess und BIP, Berlin, rechts oben: Schober, München,

rechts unten und **S. 34/35** Raab + Kurz, München

S. 36/37 wp, Regen und Jocham + Kellhuber, Iggenbach/Altötting

S. 38/39 links: Skorka, Neuried mit M. Schneider, München, rechts: gls Architekten,

Büchlberg

S. 40/41 raum+prozess, Hamburg und BIP, Berlin

S. 42/43 Wenzl Architekten, Passau

S. 44/45 links: H2M Architekten + Stadtplaner GmbH, Kulmbach mit silands, Ulm, rechts:

Dr. Hartmut Holl, Würzburg

S. 46/47 Büro PLANWERK, Nürnberg und Holzinger-Eberl-Fürhäußer, Ansbach,

Abb. 3: kobinet-nachrichten, www.kobinet-nachrichten.org, Abb. 4: raumkonzepte, Ulrike

Rau Dipl.-Ing. Architektin, Abb. 5: blindenfreunde, [http://www.blindenfreunde.de/](http://www.blindenfreunde.de/wir-ueber-uns/historie/1931-1960.html)

wir-ueber-uns/historie/1931-1960.html

S. 50/51 Abb. 1, 3: arc.grün, Kitzingen, Abb. 2: Günter Blank, Abb. 4–5: Schober, München

und Urbanwerk, Landsberg a. L., Abb. 6: Stadt Kronach

S. 52/53 Abb. 1, Skorka, Neuried mit M. Schneider, München, Abb. 2: Screenshot, www.wheelmap.org,

Abb. 3: Stadt Neumarkt i. d. OPf., Abb. 4 Lebenshilfe Grafenau e.V.,

rechts: Schegk, Haimhausen/Memmingen

S. 55 arc.grün, Kitzingen

S. 56/57 Harald Neu, Darmstadt

S. 58/59 links: Schegk, Haimhausen/Memmingen, rechts: wp, Regen und Jocham +

Kellhuber, Iggenbach/Altötting

S. 60/61 links: Raab + Kurz, München, rechts: Skorka, Neuried mit Martina Schneider,

München

S. 62/63 Abb. 1–2: Stadt Kronach, Abb. 3: Hubert Koukol, Deiningen, Abb. 4, Stadt

Kulmbach, Abb. 5, Edwin Kunz, Architekturfotografie, Berg, Abb. 6 Regierung der Oberpfalz

S. 64/65 Abb. 1: Regierung von Niederbayern, Abb. 2–3: Harald Neu, Darmstadt,

Abb. 4: Stadt Kronach, Abb. 5: Stadt Günzburg, Abb. 6: Stadt Traunstein

S. 66/67 Abb. 1: Wittmann, Valier & Partner, Bamberg und Büro PLANWERK, Nürnberg,

Abb. 2: Schober, München, Abb. 3: Stadt Marktobendorf, Abb. 4: BBS Schapfl KG,

Krumbach, Abb. 5: Stadt Günzburg

**Die Bildrechte aller nicht aufgeführten Bilder und Grafiken liegen beim
Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr.**

Bayern.
Die Zukunft.

