

Leben oder Überleben – Dimensionen der Barrierefreiheit im Stadtraum

Vortrag im Rahmen der Ringvorlesung „Behinderung ohne Behinderte“ des
Zentrum für Disability Studies (ZeDiS) der Universität Hamburg; WS 2008/2009

Einleitung



Das Verkehrsschild, das sie hier sehen – ein auf der Basis stehendes Dreieck mit einem großen Ausrufungszeichen in der Mitte – kennen sicher viele von Ihnen. Es ist in der Straßenverkehrsordnung als Zeichen Nr. 101 definiert und signalisiert eine „Gefahrstelle“

Mit den auf dem Zusatzschild zu sehenden drei schwarzen Punkten auf gelbem Grund, die ihrerseits ein auf der Spitze stehendes Dreieck bilden, wurden und werden meist blinde Menschen gekennzeichnet. Es weist aber auch generell auf behinderte Menschen hin. Das Schild warnt also vor einer Gefahrstelle im Zusammenhang mit behinderten Menschen.

Sind also behinderte Menschen besondere Gefahrenträger? Gefährden sie den Straßenverkehr und die öffentliche Sicherheit? Sollte man also möglichst schnell das Weite suchen, wenn man behinderte Menschen sieht, oder zumindest einen respektvollen Bogen um sie machen?

Zugegeben: das ist gemein. Aber es zeigt vielleicht zu einem Teil die Unsicherheit, mit der Menschen mit Behinderung immer noch konfrontiert sind und dass sie als ein bisschen unberechenbar gelten. Mindestens drückt es aus, dass Menschen mit Behinderung eher behütet und beschützt werden müssen, anstatt dass man sie aktive und selbst bestimmte Mitglieder der Gesellschaft sein lässt.

Es soll in diesem Vortrag darum gehen, welcher Art die Barrieren sind, von denen behinderte Menschen in der Stadt betroffen sind, was aus Sicht der Stadtplanung

dagegen unternommen werden kann und was eine Disziplin „Disability Studies“ dazu beitragen kann.

Hier werde ich mich nicht in erster Linie mit den physischen Barrieren befassen wie Kanten, Treppen, nicht blindengerechten Verkehrsampeln etc., sondern mit solchen, die schwerer zu fassen und auch schwerer zu beseitigen sind, die aber gleichzeitig eine aktive und gleichgestellte Teilhabe behinderter Menschen an der Gesellschaft verhindern.

Trotzdem will ich das überaus wichtige Problem der gebauten Barrieren, die das Leben in Teilen der Stadt für Menschen mit Behinderung oft so schwer oder gar unmöglich macht, nicht außer Acht lassen.

Physisch-materielle Barrieren

Physische Barrieren gibt es in der Stadt in großer Menge, Treppen und Stufen, die für Menschen mit eingeschränkter Mobilität unüberwindbar sind, Schilder, die in den Gehweg hineinragen und Menschen mit einer Sehschädigung gefährden, zu dunkel (oder zu hell) ausgeleuchtete Bahnhöfe, unverständliche oder fehlende Ansagen in Bussen und Bahnen, fehlende Informationen in leichter Sprache usw. usw.

So zahlreich wie diese Barrieren, so zahlreich sind mittlerweile die Konzepte, die helfen sollen, diese zu überwinden. Eine ganze Reihe von rechtlichen Normen und technischen Arbeitshilfen widmet sich diesem Thema, und so viel in den letzten Jahren erreicht wurde, so groß und umfangreich sind weiterhin die Hindernisse, die Menschen mit Beeinträchtigungen im Weg stehen, die sie „behindern“.

Ich werde auf die einzelnen Barrieren hier nicht weiter eingehen – man könnte ein ganzes Seminar allein hierüber machen. Aber einige Sätze zu dem, was im Laufe der Zeit getan wurde, um diese Barrieren kleiner zu machen, sollen nicht fehlen.

Auf der Ebene der technischen Konzepte möchte ich die Normen des deutschen Instituts für Normung, die DIN-Normen nennen, die es zu diesem Thema gibt. Das Wort „Norm“ oder gar „Normung“ ist unter behinderten Menschen mit Recht verpönt, ist es doch gerade das, was wir nicht wollen: Normen zu entsprechen oder gar den normierten Menschen zu schaffen. Dennoch können Normen ganz sinnvoll sein. Wer stand nicht schon einmal vor dem Computerdrucker und hat böse Worte verwendet, weil es für jeden Drucker von jeder Marke eigene Druckerpatronen gibt. Diese sind nämlich nicht genormt. Wie wohltuend, dass wir wenigstens ein bestimmtes Papierformat in jeden Drucker oder Kopierer packen können. Hierfür gibt es eine Normung, nämlich DIN A 4.

Folgende DIN-Normen, sind im Zusammenhang mit dem barrierefreien Bauen in erster Linie interessant:

Die DIN 18024 (Teil 1), die sich der Barrierefreiheit von Straßen, Plätzen, Wegen, öffentlichen Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätzen widmet,

Die DIN 18024 (Teil 2), in der es um öffentlich zugängliche Gebäude und Arbeitsstätten geht,

Die DIN 18025 (Teil 1), in der die technischen Voraussetzungen für rollstuhlgerechte Wohnungen beschrieben werden, und schließlich

Die DIN 18025 (Teil 2), in der es um „barrierefreie Wohnungen“ geht. Der Begriff „barrierefrei“ ist an dieser Stelle sehr irreführend, denn es handelt sich um Wohnungen, die nicht einmal rollstuhlgerecht sind, es handelt sich bei diesem zweiten Teil der DIN 18025 um eine abgespeckte Version von Teil 1.

Diese Normen sind grundsätzlich eine gute Arbeits- und Argumentationshilfe für das barrierefreie Bauen, aber sie sind auch mit Vorsicht zu genießen, denn sie gehen von menschlichen Standardmaßen aus. Ein gutes Beispiel ist die Standardgreifhöhe von 85 cm, die bei vielen Festsetzungen der genannten Normen eine Rolle spielen. In 85 cm Höhe sollen sich viele Bedienelemente, wie Türdrücker, Lichtschalter etc. befinden, auch die Arbeitshöhe z.B. bei Küchenelementen oder im Sanitärbereich beträgt 85 cm. Diese Höhe soll sowohl für Menschen im Rollstuhl, als auch für den „normal großen Erwachsenen“ gut erreichbar sein. In der Regel stimmt das sogar, aber es gibt auch Beeinträchtigungen, die es den Menschen erschweren sich zu bücken, auch Menschen mit verkürzten Armen, z.B. Conterganbehinderte haben mit dieser Höhe Schwierigkeiten. Das ist dann ein großes Problem, wenn z.B. die Förderung barrierefreien Wohnraums eng mit der Einhaltung der entsprechenden DIN-Normen verknüpft ist und auch begründete Abweichungen hiervon zu einer Minderung oder gar dem Ausfall der Förderung führen. Insgesamt ist es sehr sinnvoll, flexible Lösungen vorzusehen, also möglichst höhenverstellbare Einrichtungen, Tür- und Fenstergriffe, die in einer gewissen vertikalen Bandbreite bedienbar sind und z.B. Lichtschalter, die ohne große Probleme in ihrer Höhe verändert werden können, z.B. durch die Vorhaltung entsprechender zusätzlicher Anschlussdosen unter dem Wandputz.

Weiterhin gibt es eine Reihe von gesetzlichen Vorschriften im Bauwesen, die die Belange behinderter Menschen mindestens im Ansatz berücksichtigen.

Ich möchte Sie nicht über Gebühr mit den doch recht sperrigen Gesetzestexten strapazieren, aber doch versuchen, Ihnen einen Einblick zu verschaffen

Ein neu zu errichtendes Gebäude muss u.a. der „Bauordnung“ entsprechen. In der Hamburger Bauordnung werden Teile der eben beschriebenen DIN-Normen aufgegriffen. Hier heißt es unter der Überschrift „barrierefreies Bauen“ (§ 52 HBauO):

(1) Gebäude mit mehr als vier Wohnungen sowie die Wohnungen eines Geschosses müssen barrierefrei erreichbar sein. In diesen Wohnungen müssen die Wohn- und Schlafräume, eine Toilette, ein Bad sowie die Küche oder der Kochplatz mit dem Rollstuhl zugänglich sein. § 37 Absatz 4 bleibt unberührt. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, soweit Anforderungen wegen schwieriger Geländeverhältnisse, wegen des Einbaus eines sonst nicht erforderlichen Aufzugs oder wegen ungünstiger vorhandener Bebauung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand erfüllt werden können.

...

Man beachte hier die Ausnahmeregelung aufgrund „ungünstiger Bebauung“ oder eines „unverhältnismäßig hohen Mehraufwandes“, die oft auch in anderen, vergleichbaren Normen auftauchen. Diese Begriffe sind natürlich recht dehnbar und führen oft zu einer Aushebelung der rechtlichen Vorgaben.

Auch in dem für die Stadtplanung zentralen Gesetzeswerk, dem Baugesetzbuch kommen behinderte Menschen vor. Gleich in § 1 BauGB heißt es:

§ 1 Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung

(1) Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke (...) nach Maßgabe dieses Gesetzbuchs vorzubereiten und zu leiten.

...

(6) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:

...

3. die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, ...

Auch für den öffentlichen Nahverkehr gibt es eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen, die die Belange behinderter Menschen zum Inhalt haben, so z.B. das Personenbeförderungsgesetz (in § 8 Abs. 3 PBefG), das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (in § 3 Nr. 1 GVFG), die Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (§ 2 Abs.

3 EBO) und nicht zu vergessen die Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (in § 3 Abs. 5 BOStrab).

Wenn das nun alles schon so schön geregelt ist, leben wir dann nicht schon längst in einem Behindertenparadies und haben es nur noch nicht gemerkt? Ist alles Genörgel nicht längst gegenstandslos?

Wohl kaum. Denn zum einen gelten die meisten dieser Paragraphen nur für neue Vorhaben und berücksichtigen den bereits vorhandenen Bestand nicht und zum anderen bleibt es oftmals bei schwer einzuklagenden Absichtserklärungen.

Außerdem sichert all dies nur das Überleben von behinderten Menschen in der Stadt, so wichtig das auch ist. Es sind Basisanforderungen, dass Menschen mit Beeinträchtigungen für sie nutzbare Wohnungen haben, überall dort hinkommen, wo sie hinwollen, dass sie gefahrlos und stressfrei öffentliche Verkehrsmittel oder Straßen benutzen können etc.

Die Ebene des „Lebens“ die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in der Stadt findet auf andere Weise statt. Und dies möchte ich – immer aus Sicht des Stadtplaners – jetzt beleuchten.

Hierzu möchte ich zunächst den Begriff „Stadtraum“ klären, was gar nicht so einfach ist. Es wird ein bisschen dauern und Sie werden sich möglicherweise fragen: „was hat das mit dem Thema zu tun“, aber ich glaube, dass diese Betrachtungen viele interessante Anknüpfungspunkte für die Disability Studies bringen.

Gedanken zum Raum

Der Begriff „Raum“ wird in vielen Zusammenhängen und in vielen wissenschaftlichen Disziplinen verwendet. In der Stadt- und Regionalplanung steht er naturgemäß an zentraler Stelle (weswegen diese Fachrichtungen auch unter den Begriff „Raumplanung“ zusammengefasst werden).

Dabei ist die wissenschaftliche Diskussion über den Raum sehr komplex und vielfältig. Ich möchte an dieser Stelle einige Aspekte behandeln, die für das Thema meines Beitrages (und dem Generalthema der Ringvorlesung „Behinderung ohne Behinderte“) interessant sind. Keinesfalls kann ich die Diskussion über den Raum in Gänze darstellen, dazu reicht bei weitem die Zeit nicht.

Zunächst einmal sollte man sich davon verabschieden, den Raum als etwas fest gefügtes, eindeutig beschreibbares und messbares zu betrachten. Obwohl wir es in der Stadtplanung und der Architektur größtenteils mit gegenständlichen, materiell defi-

nierbaren Räumen (eben Gebäuden, Straßen, Plätzen, Stadtteilen etc.) zu tun haben, sind diese mit ihren physisch-materiellen oder geometrischen Eigenschaften allein nicht nur unvollständig, sondern sogar höchst unzureichend, wenn nicht irreführend zu beschreiben.

So ist es schwer, Räume maßstäblich einzuordnen. Von der Spielecke im Innenhof einer Wohnbebauung bis hin zu grenzübergreifenden Handlungsfeldern der europäischen Raumplanung ist jede Maßstabebene grundsätzlich denkbar und abhängig davon, was man erklären oder planerisch angehen will. Auch die Abgrenzung einzelner Räume ist nicht immer eindeutig möglich. Sie ist fließend, je nach dem Art und Weise einer Betrachtung oder auch der Person des Betrachtenden. Die Hamburger Stadtteile z.B. sind in einer amtlichen Karte eindeutig abgegrenzt; fragen Sie jedoch deren BewohnerInnen, kommen oft ganz andere (und sehr interessante) Grenzziehungen heraus.

Ebenso wenig lässt sich eindeutig feststellen, ob ein Quartier „schön“ oder „hässlich“ ist oder ob es sich um eine „gute“ oder „schlechte“ Wohnlage handelt. Es hängt sehr von der subjektiven Bewertung des Einzelnen ab, ob ein städtischer Raum nun positiv oder negativ empfunden wird. Und diese wiederum ist geprägt von unterschiedlichsten Faktoren wie dem ästhetischen Empfinden, den lebensweltlichen Bedingungen (z.B. ob man mit Kindern zusammenlebt oder nicht), der Nähe zum Arbeitsort und zu anderen Orten. Wichtig ist auch, welche persönlichen Beziehungen man zu einem Quartier hat oder nicht. Walter Benjamin drückt das, wie ich finde, sehr schön aus.

Ein höchst verworrenes Quartier, ein Straßennetz, das jahrelang von mir gemieden wurde, ward mit einem Schlage übersichtlich, als eines Tages ein geliebter Mensch dort einzog. Es war, als sei in seinem Fenster ein Scheinwerfer aufgestellt...

Ich möchte die sehgeschädigten KollegInnen um Verzeihung für die nicht ganz barrierefreie Metapher bitten, aber es wird, hoffe ich, klar, was gemeint ist.

Es wird deutlich, dass „Raum“ auch im städtebaulichen oder architektonischen Sinn nicht nur physisch-materiell definiert ist, sondern eine soziale Kategorie darstellt.

Zum einen lebt jeder Raum, also z.B. ein Stadtteil sprichwörtlich von den sozialen Handlungen derer, die in ihm leben oder arbeiten, die ihn besuchen, durchqueren usw. Ohne die Menschen (und die anderen Lebewesen), wäre ein Stadtteil eine tote Steinlandschaft. Spannend ist es, zu sehen, wie sich Quartiere im Laufe der Jahre allein durch ihre soziale Struktur verändern, während die baulich-räumlichen Gegebenheiten nahezu gleich bleiben.

Nehmen wir die innenstadtnahen Altbau-Wohnquartiere, die wohl alle von Ihnen kennen (das Schanzenviertel, St. Georg usw.). Errichtet wurden sie Ende des 19. bzw. Anfang des 20. Jahrhundert in erster Linie als Arbeiterwohnquartier. Dort lebten viele Menschen auf engem Raum unter teils katastrophalen Bedingungen. Den Krieg überstanden einige Quartiere relativ unversehrt, aber in den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts setzte eine massive Abwanderung ein. An den Stadträndern wurde relativ preiswerter und im Vergleich zu den Wohnungen in den Altbauquartieren ungleich komfortablerer Wohnraum errichtet, der für die Menschen sehr attraktiv war. In die nun leer stehenden Wohnungen, die keiner mehr haben wollte und die zum baldigen Abriss bestimmt waren, zogen Menschen, die ansonsten auf dem Wohnungsmarkt keine Chance hatten, nämlich die in dieser Zeit in großer Zahl angeworbenen ArbeitsmigrantInnen. Binnen kurzer Zeit änderte sich der Charakter des Viertels fast vollständig, aus einem deutschen Arbeiterquartier wurde „Klein-Istanbul“, wie es, je nachdem, bewundernd, spöttisch oder auch ablehnend hieß. Der südländische Flair der Straßen und Höfe wiederum begeisterte junge Deutsche, vielfach Studierende, die der engen Biederkeit deutscher Quartiere – dem sprichwörtlichen „Muff unter den Talaren“ - entfliehen wollten und gleichzeitig preiswerten Wohnraum ebenfalls zu schätzen wussten. Wieder änderte sich der Charakter. In dem Maße nun, wie die Studierenden zu gut bezahlten Akademikerinnen wurden, wurden auch die Wohnungen renoviert, die Läden schicker, die Restaurants teurer und wieder wandelte sich der Charakter des Stadtteils (zum Leidwesen derer, die sich das Wohnen dort nun nicht mehr leisten können).

Diese Darstellung ist sehr verkürzt und berücksichtigt nicht die komplexen Entwicklungszusammenhänge und die vielfältigen politischen, ökonomischen und sozialen Konflikte, die gerade in diesen Quartieren auftreten. Aber ich hoffe, dass klar wird, was ich meine.

Einander sehr ähnliche steinerne Hüllen können auf ganz unterschiedliche Weise belebt werden und dadurch vollkommen unterschiedliche Charaktere entwickeln. Sie können auf diese Weise auch sehr umfassende Bedeutungswandel durchmachen und sich über die Jahre in sehr unterschiedlicher Weise (und mit sehr unterschiedlichen Problemen) präsentieren.

Hinzu kommt – und das ist sehr wichtig für unser Thema – das nicht ein Stück Stadt ohne komplexe sozio-ökonomische Prozesse entstehen würde. Weil nämlich dem Bau jedes Hauses und jeder Straße planerische Prozesse vorausgehen, in denen unterschiedliche Akteure mit unterschiedlichen Zielsetzungen – sei es nun Profitmaximierung oder Brandschutz, Sorge um den Straßenverkehr, den Denkmalschutz oder die Naherholung - tätig sind und sich auseinandersetzen.

Die Entstehung und die Entwicklung städtischer Räume ist also zunächst ein sozialer Prozess, so richtig es ist, dass die gebauten Ergebnisse große Folgen für das Leben

des Einzelnen haben können. „Man kann einen Menschen mit einer Wohnung erschlagen wie mit einer Axt“ schrieb Brecht in den 1930er Jahren. Das Problem ist, dass oft nur wenige Menschen diese sozialen und ökonomischen Prozesse gestalten und so viele unter dem Ergebnis leiden müssen.

Dies ist eine gute Überleitung zu den sozialen Barrieren in der Stadt, die aus Sicht des Stadtplaners mindestens ebenso interessant wie die materiellen sind.

Ich hatte vorhin erläutert, dass Stadt zwar aus Stein oder ähnlich haltbarem Material gebaut, letztlich aber ein Ergebnis sozialer und ökonomischer Prozesse ist. Und so kann „Planung“ oder „Gestaltung“ eben auch zweierlei sein, nämlich das Gebaute oder Gestaltete beschreiben, oder der Prozess des Planens und Gestaltens. Gestaltung hat ebenso substantielle Aspekte, wie Formen, Materialien, technische Nutzbarkeit etc. wie auch prozedurale Aspekte, die den Ablauf der Planung und Entwicklung, das Zusammenwirken unterschiedlicher Akteure, deren Zielsysteme etc. betreffen.

Interessant für die Ebene des „Lebens“, also der gleichgestellten gesellschaftlichen Teilhabe von behinderten Menschen sind nun vor allem die sozialen Prozesse in der Entstehung und Entwicklung von Stadtteilen, also die prozeduralen Aspekte der Stadtplanung.

In der Entstehung und Entwicklung städtischer Räume gibt es eine ganze Reihe von Akteuren.

Zum einen sind dies

- Grundeigentümer bzw. Investoren, die in aller Regel ihr Kapital möglichst gewinnbringend einsetzen wollen.
- Kommunale Aufgabenträger wie z.B. Bau- und Stadtplanungsämter, Grünflächenämter, Straßen und Tiefbauabteilungen und andere Träger kommunaler Infrastruktur. Sie kümmern sich um die Einhaltung der Rechtsvorschriften, aber auch um die Belange des Gemeinwesens, der Ökologie, der Gefahrenabwehr (Brandschutz) u.v.a.
- Architekten, Stadtplaner und andere Fachleute, die im Auftrag von Investoren oder Kommunen Planungen und andere Konzepte entwickeln etc.
- Initiativen und Verbände, die spezifische Interessen verfolgen und durchzusetzen versuchen.

Auf der anderen Seite stehen:

- Die Menschen, die in einem Stadtteil wohnen, dort arbeiten, ihn zum Einkaufen, zur Freizeitgestaltung etc. aufsuchen oder auch nur ihn auf vielfältige Weise durchqueren, um woandershin zu gelangen, Sie werden gern auch „die Betroffenen“ einer Planung genannt.

Sie merken schon, dass ich hier einen Gegensatz aufbaue; salopp gesagt, die einen, die planen und die anderen, die eine Planung ausbaden müssen.

Grundsätzlich könnten Menschen mit Behinderung nun auf allen Ebenen und in allen Interessengruppen zum Vorschein kommen, sie können Investoren sein, in den technischen Kommunalverwaltungen arbeiten, Architekten und Stadtplaner sein etc. Tatsächlich aber haben sie kaum Zugang zu den meisten Akteursgruppen, können das Entstehen, Werden und Beleben eines Stadtteils nur unzureichend gestalten.

Grund hierfür sind soziale Barrieren, die ich jetzt versuchen möchte, zu beschreiben.

Soziale Barrieren in der Stadt

Ökonomische Barrieren

Ein ganz zentrales Instrument, um sein Leben oder seine Umgebung nach eigenem Willen zu gestalten ist Kapital. Entweder in Form von Grund und Boden, der entsprechend genutzt werden kann oder in Form von Geld, mit dem Gebäude gemietet, gekauft und umgestaltet werden können. Oder aber auch Geld, das ich in die Hand nehmen kann, um in gewünschter Weise einzukaufen, essen zu gehen und anderweitig meine Freizeit zu verbringen.

Behinderte Menschen oftmals ökonomisch benachteiligt, da Ausbildungs- und Arbeitsmöglichkeiten sehr eingeschränkt und zudem Einkommen und Vermögen für Assistenz und Pflege o.ä. aufgewendet werden muss. Daher können sie kaum als InvestorInnen und BauherrInnen auftreten und sind auch als kaufkraftstarke Nachfrager nach (barrierefreien) Wohnungen selten vorhanden. So fehlt ihnen dieses zentrale Instrument einer Marktwirtschaft, um ihre Interessen durchsetzen zu können. Diese ökonomischen Barrieren sind meist nicht der Schädigung oder Beeinträchtigung geschuldet. Vor allem die Ausgrenzungen auf dem Ausbildungs- und Arbeitsmarkt sind Behinderungen im eigentlichen, sozialen Sinn.

Menschen mit Behinderung sind oftmals auf Angebote des sozialen Wohnungsbaus oder der Einrichtungen der Behindertenhilfe angewiesen. Dies hat zur Folge, dass sie Standort und Ausstattung ihrer Wohnung nicht oder nur in geringem Maß selbst bestimmen können.

Eine Möglichkeit, wie auch Menschen mit Behinderung, die sich in einer eher prekären finanziellen Situation befinden an der Planung ihrer Wohnraum selbst teilnehmen können, sind staatlich unterstützte Wohnprojekte. Ein Beispiel für ein solches Wohnprojekt ist das „Parkhaus“ in Hamburg-St. Pauli, in dem auch rollstuhlgerechte Wohnungen vorhanden sind (www.imparkhaus.de). In Wohnprojekte schließt sich eine Gruppe von Menschen zusammen, die, oftmals in Zusammenarbeit mit einer Wohnungsgenossenschaft, ihr eigenes Haus planen und dies mit staatlicher Unterstützung – z.B. durch Mittel für den sozialen Wohnungsbau – errichten. Informationen über Wohnprojekte finden sich auch auf der Homepage der STATTBAU GmbH, eines Planungsbüros, das sich speziell mit der Betreuung von Wohnprojekten und anderen alternativen Wohnformen befasst (www.stattbau-hamburg.de)

Fehlende Möglichkeiten der Mitwirkung

Die Mitwirkung der „Öffentlichkeit“, ist an einigen Stellen in den Planungsgesetzen, z.B. im Baugesetzbuch festgeschrieben. So heißt es in § 3 BauGB:

§ 3 Beteiligung der Öffentlichkeit

(1) Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben.

Oftmals erschöpft sich die Mitwirkung in der Möglichkeit in den Planungsbehörden ausgelegte Unterlagen einzusehen und „Anregungen“ einzureichen. Hin und wieder gibt es auch öffentliche Informationsveranstaltungen oder regelrechte Mediationsverfahren um unterschiedliche Interessen unter einen Hut zu bringen.

Für Menschen mit Behinderungen sind diese Mitwirkungsmöglichkeiten oftmals nicht nutzbar. So sind Veranstaltungsorte nicht barrierefrei zugänglich, meist sind keine Gebärdensprachdolmetscher oder Schriftdolmetscher vorhanden. Informationen gibt es nicht in Brailleschrift oder leichter Sprache.

Eine große Rolle kommt in diesem Zusammenhang Behindertenbeauftragten und –verbänden zu. Tatsächlich ist deren Beteiligung bei einigen Vorhaben – z.B. der Aufstellung von Nahverkehrsplänen – sogar gesetzlich vorgeschrieben. Hier kommt es darauf dass die beteiligten Vertreter der behinderten Menschen ihre „Basis“ wirksam einbinden und die Kommunikation zwischen Menschen mit Behinderung und ihren VertreterInnen sichergestellt ist.

Die Materie der Architekten und Stadtplaner ist äußerst komplex und für Laien oft nicht durchschaubar. Abhilfe kann hier ein Konzept schaffen, dass vor 40 Jahren in den USA geschaffen wurde. Unter dem Begriff „advocacy planning“ – zu deutsch: Anwaltsplanung – wurden Verfahren durchgeführt, in denen interessierten Bürgern Fachleute, meist Architekten oder Stadtplaner zur Seite gestellt wurden, die parteilich deren Interessen in der Auseinandersetzung der unterschiedlichen Akteure zu vertreten.

Das Konzept der Anwaltsplanung ist durchaus geeignet, auch behinderten Menschen den Zugang zur Planungsverfahren zu erleichtern, wenn die beteiligten Fachplaner ihrerseits fähig sind, auf die Bedürfnisse behinderter Menschen einzugehen.

Bedingungen hierfür sind u.a.:

- dass die beteiligten Planer sich umfassend und selbstreflektierend mit dem Thema Behinderung auseinandersetzen
- dass sie behinderte Menschen als „Fachleute in eigener Sache“ akzeptieren
- dass sie über die spezifischen Anforderungen der Kommunikation von und mit Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen orientiert sind und nicht zuletzt
- dass sie körperliche Beeinträchtigungen nicht nur als Defizit begreifen, sondern als eine Ressource die einen anderen, gleichgestellten Blickwinkel auf bestehende Probleme der Architektur oder der Stadtplanung ermöglichen

Es wäre natürlich sehr sinnvoll, Menschen als Anwaltsplaner einzusetzen, die selbst eine Behinderung haben. Leider gibt es in den Planungsdisziplinen kaum behinderte Menschen. Die Ausbildungsinstitutionen, also Technische Hochschulen, Fachhochschulen etc. sind behinderten Menschen gegenüber oft von einer bemerkenswerten Ignoranz. Ich selbst war sechs Jahre an der Technischen Universität Hamburg-Harburg u.a. in der Ausbildung von Stadtplanern tätig. In der ganzen Zeit habe ich eine einzige behinderte (Rollstuhl fahrende) Studierende erlebt. Ihr wurde das Studium oft schwer gemacht, so litt sie unter z.T. nicht barrierefreien Vorlesungs- und Seminarräumen ebenso wie unter unbegründeten Vorbehalten einzelne Lehrender. Dabei war es gerade auch für ihre nicht behinderten Mit-Studierenden ein großer Gewinn, aus erster Hand mitzubekommen, mit wie vielen Barrieren ein Mensch im Rollstuhl in der Stadt konfrontiert ist. Gemeinsames Lernen von behinderten und nicht behinderten Menschen könnte auch in der Architektur oder der Stadtplanung von großem Nutzen für alle Beteiligten sein.

Ausgrenzung

Vorurteile gegenüber behinderten Menschen und ihre daraus resultierende Ausgrenzung sind sehr stark und den Betroffenen leider wohlbekannt. In unserer Arbeit bei ForUM e.V. wurde uns folgender Fall einer jungen Frau geschildert, die aufgrund einer hohen Querschnittlähmung auf den Rollstuhl angewiesen ist. Dieser Frau wurde eines Tages in einem Supermarkt von einer Kassiererin der Rucksack durchsucht, der hinten an ihrem Rollstuhl angebracht war. Sie konnte sich aufgrund ihrer Beeinträchtigung gegen diesen Überfall nicht wehren. Als Begründung gab die Mitarbeiterin des Supermarkts an „die Behinderten“ klauten ja so viel und man müsse schließlich etwas dagegen machen. Dass mit ihrem Verhalten nicht nur die elementaren Gesetze des Anstandes gebrochen hat, sondern auch massiv mit dem Strafrecht kollidierte, ist der rechtschaffenen Verkäuferin wahrscheinlich bis heute nicht bewusst.

Aus Sicht der Stadtplanung ist in diesem Zusammenhang eine möglicherweise verhängnisvolle Entwicklung zu beobachten, nämlich eine Art Teilprivatisierung des öffentlichen Lebens. Das öffentliche Leben spielt sich – vor allem in Hamburg – in nicht geringem Maße in Einkaufszentren und –passagen ab. Diese sind juristisch gesehen Privatgelände im Eigentum der jeweiligen Betreibergesellschaft. Aber nicht nur dort, sondern auch in Einkaufsstrassen oder Fußgängerzonen – und diese sind in aller Regel öffentliche Flächen – sind verstärkt Wachschutzunternehmen im Einsatz, die von den Geschäftsleuten finanziert werden und gegen Ladendiebe vorgehen und allgemein für Ruhe und Ordnung sorgen sollen. Zwar haben die Wachschutzleute keine Polizeibefugnis, aber es besteht die Gefahr, dass sie – im Sinne ihrer Auftraggeber – den Aufenthalt dort für jene ungemütlich machen, die nicht in das schicke, vornehm sein wollende Bild der glitzernden Einkaufswelt passen. Diese Strategie der Ausgrenzung, die viel mit Vorurteilen operiert, kann behinderte Menschen besonders treffen.

Angst

Die Angst für gewalttätigen oder belästigenden Übergriffen ist möglicherweise die größte Barriere in unseren Städten überhaupt.

Ein Beispiel: in einer Kleinstadt südlich von Hamburg lebt ein junger Mann mit Lernschwierigkeiten. Er liebt es, abends noch einmal zum Bahnhof zu gehen und dort den Eisenbahnverkehr zu beobachten. Er kommt meist nicht dazu, weil am Bahnhof Jugendliche herumhängen und er Angst vor ihnen hat. Die Betreuer in der Wohngruppe bestärken ihn in seiner Angst noch, weil sie befürchten, zur Verantwortung gezogen zu werden, wenn ihm etwas passiert.

Behinderte Menschen sind in besonderer Weise von Übergriffen im öffentlichen Raum betroffen. Zum einen sind sie meist auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angewiesen, zum anderen müssen sie – aufgrund ihres beschränkten Zugangs zum Wohnungsmarkt – oft in Gegenden leben, die als „sozialer Brennpunkt“ beschrieben werden und in denen die Straßenkriminalität ausgeprägter ist als anderswo. Außerdem bieten sie aufgrund körperlicher, geistiger oder seelischer Beeinträchtigungen ein „leichtes Ziel“ für Übergriffe.

Viele behinderte Menschen nehmen aufgrund von Angst nicht oder nur sehr wenig am öffentlichen Leben teil, verlassen ihre Wohnung ungern und isolieren sich zunehmend. Mitarbeiter in Wohneinrichtungen können die BewohnerInnen meist – wenn überhaupt – nur zu unbedingt erforderlichen Terminen begleiten und stehen für allgemeine Freizeitbegleitung nicht zur Verfügung.

Das Vorhandensein von sog. „Angst- oder Meideräumen“ ist in der Stadtplanung ein großes Problem. Öffentliche Räume sollten u.a. so gestaltet sein dass sie ein Gefühl der Übersichtlichkeit (z.B. durch gute Beleuchtung und ohne dunkle Ecken) vermitteln, dass sie zu allen Tageszeiten möglichst intensiv genutzt werden bzw. so gelegen sind, dass durch eine benachbarte und einsehbare Bebauung das sichergestellt ist, was etwas unschön „soziale Kontrolle“ genannt wird, also das gegenseitige Acht geben aufeinander.

Das Problem einer gewalttätigen Gesellschaft können Architektur oder Stadtplanung allen natürlich nicht beseitigen.

Barrieren – ein inklusives Problem?

Sowohl die physischen Barrieren wie auch die sozialen sind nicht allein ein Problem der Menschen mit Behinderungen. Auch so genannte nicht Behinderte stehen ratlos vor Treppen, wenn kein Aufzug in der Nähe ist (und sie z.B. einen Kinderwagen dabei haben). Auch viele nicht Behinderte sind arm, ausgegrenzt und ängstlich.

Diesem Umstand folgt der Ansatz, z.B. bauliche Lösungen nicht mehr als „behindertengerecht“, sondern als „barrierefrei“ zu bezeichnen, um auszudrücken, dass sie für alle Menschen einen Nutzen haben. Dies geht bis hin zum Konzept des „universal design“, mit dem Dienstleistungen, Produkte, bauliche und soziale Umgebungen möglichst für alle Menschen nutzbar zu machen, ohne Sonderlösungen für Behinderte Menschen anzubieten, die möglicherweise stigmatisierend wirken können (z.B. den Extra-Eingang für RollstuhlfahrerInnen).

Diese Entwicklung ist im Grunde positiv, birgt aber aus meiner Sicht zwei Probleme. So ist es zwar richtig, dass wohl jeder Mensch im Laufe seines Lebens einmal z.B.

eine Mobilitätsbehinderung hat, vielleicht aufgrund eines Gipsbeins oder auch nur eines Kinderwagens und daher auf barrierefreie Angebote angewiesen ist. Aber das daraus resultierende, manchmal etwas schulterklopfend daher kommende:

„...irgendwie sind wir ja alle mal behindert...“ verkennt völlig, dass die Situation eines hochquerschnittgelähmten Menschen im Elektrorollstuhl eine wesentlich schwierigere und komplexere ist. Es besteht die Gefahr, dass sich ein neuer Mainstream in Sachen Behinderung entwickelt und Menschen mit schweren Beeinträchtigungen weiter an den Rand gedrängt werden. Zudem könnten sich wieder nicht oder nur manchmal behinderte Menschen zu Fachleuten in Sachen Behinderung berufen fühlen. Und dann sind wir da, wo die Krüppelbewegung vor 30 Jahren schon einmal war.

Ein noch größeres Problem besteht m.E. darin, dass mit dem Argument, Stigmatisierungen vermeiden zu wollen, erforderliche Maßnahmen, die zur Unterstützung behinderter Menschen unabdingbar sind, nicht durchgeführt werden. So wurde z.B. die Veröffentlichung eines Gleichstellungsgesetzes in leichter Sprache allen Ernstes mit dem Argument gebremst, es sei für die Menschen mit Lernschwierigkeiten ja schließlich stigmatisierend, wenn extra für sie eine Übersetzung des Gesetzes veröffentlicht werden würde. Diese Logik ist bestechend...

Aufgabenfelder der „Disability Studies“

Ich möchte an dieser Stelle einige Anregungen geben, die keinesfalls abschließend sein können.

Eine weitere Öffnung der Disability Studies in Richtung der hier beschriebenen Probleme ist äußerst wünschenswert. So könnten sie Fachleute für die spezifischen Probleme behinderter Menschen und für die materiellen und vor allem die sozialen Barrieren sensibilisieren und Wege aufzeigen, wie diese Barrieren vermieden oder abgebaut werden können.

Die Konzipierung von Bedingungen für selbst bestimmte Projekte im Wohnungswesen, aber auch im Bereich gewerblicher Tätigkeiten oder der Freizeitgestaltung, das Aufzeigen von Möglichkeiten, wie diese Projekte im Prozess der Planung, Finanzierung und Implementation könnte ebenso eine Aufgabe der Disability Studies sein, wie die Evaluation bereits vorhandener Projekte und eine kritische Begleitung der Behindertenhilfe im Bereich der Wohn- oder Arbeitsstättenversorgung.

Des Weiteren könnten die Disability Studies dazu beitragen, die vorhandenen Beteiligungsverfahren im Zusammenhang mit Projekten der Architektur oder der Stadtplanung in einer Richtung weiterzuentwickeln, dass sie auch von Menschen mit Behinderung genutzt werden können.

Hierzu wäre auch eine Erforschung der Bedürfnisse behinderter Menschen erforderlich, um zu erheben, welche jeweiligen Anforderungen die Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen an ihre Lebensumgebung haben und ob es überhaupt behinderungsspezifische Ausprägungen gibt, z.B. was die Präferenz des Wohnstandortes angeht.

Schlussbemerkung

Städte sind schrecklich. Sie sind Orte sozialer und ökonomischer Not. Stätten der Gewalt und des Elends, Schauplätze von Umweltzerstörungen und gigantische Energiefresser.

Und doch sind sie seit rd. 10.000 Jahren ein bevorzugtes Modell für menschliches Zusammenleben. In dem Maße nämlich, wie sie Orte von Problemen sind, sind sie auch Orte der Lösung. Sie sind Kulminationspunkte menschlicher Interaktion, der Kultur und der geistigen und sozialen Entwicklung. Dies war schon vor zweieinhalbtausend Jahren so. Der griechische Philosoph Platon schildert einen Dialog zwischen dem großen Sokrates und einem seiner Schüler: Die beiden befinden sich vor den Toren der Stadt. Sokrates rühmt die Schönheit der Natur, die Stille und die Beschaulichkeit. Sein Schüler fragt ihn verwundert, warum er dann so selten dort anzutreffen sei. Sokrates erwidert: „Dies verzeih' mir schon, (...). Ich bin lernbegierig und Felder und Bäume wollen mich nichts lehren, wohl aber die Menschen in der Stadt“.

Eine Stadt, in der alle voneinander lernen, in der jede und jeder lebt, wie er gern möchte und ihr bzw. sein Umfeld entsprechend gestalten kann, in der die Menschen sich ohne Angst und sonstige Behinderungen aufhalten und bewegen können ist ein visionäres Ziel, vielleicht ist es auch naiv. Es vollständig zu erreichen ist wohl nicht möglich. Aber es gibt keinen Grund, nicht jeden Tag daran zu arbeiten.

Ich danke Ihnen.