



Dr. Thomas Hafner, Gunther Wölfle

Die barrierefreie Stadt für eine alternde Gesellschaft

Von notwendigen Anpassungen im Bestand zum selbstverständlichen Bestandteil unserer Baukultur

Unter einem zunehmenden politischen und demografischen Druck werden die Forderungen nach einer möglichst altengerechten respektive barrierefreien Stadt immer lauter. Von einem einheitlichen Leitbild in der Stadtentwicklung kann jedoch (noch) nicht gesprochen werden. Bislang wird dieses Thema in der Kommunalpolitik noch unterschiedlich behandelt. Während im Neubau Normen und gesetzliche Richtlinien zur Anwendung kommen, erfordert die barrierefreie Umgestaltung im Bestand immer einen Kompromiss zwischen den Anforderungen der DIN-Normen, Wirtschaftlichkeit, technischer Machbarkeit und Bestandsschutz.

Demografischer Handlungsdruck

Unsere kontinuierlich alternde Gesellschaft lässt sich statistisch eindrucksvoll belegen: Im Jahr 2050 wird die Hälfte der Bevölkerung über 50 Jahre alt sein, ein Drittel über 60 Jahre und jeder Zehnte sogar über 80 Jahre (Stat. Bundesamt 2006). Dies hat für die zukünftige Stadtentwicklung mehrere Konsequenzen:

- Wegen des wachsenden Anteils älterer Menschen nimmt in unserer Gesellschaft die Gruppe mobilitätseingeschränkter Personen weiter zu: 1999 waren dies in der EU 33,3 Prozent der Bevölkerung, 2040 werden es bereits 39,3 Prozent sein (Europäische Kommission, 2003, S. 7).
- 1999 gaben 45 Prozent der über 75-Jährigen in den EU-Ländern an, in ihrem täglichen Leben entweder körperlich oder geistig beeinträchtigt zu sein, 27 Prozent davon schwer (ebenda). Die Sicherung der Mobilität bis ins hohe Alter entwickelt sich daher zu einer immer wichtigeren gesellschaftlichen Aufgabe. Denn je älter die Menschen werden, desto mehr „muss sich die Planung auf diejenigen einstellen, die nicht gut zu Fuß sind, schlecht sehen, schlecht hören, sich nicht mehr leicht zurechtfinden oder sich schneller verunsichert fühlen“. (Weeber/Weeber/Kähler 2004, S. 13)
- Erhöhen wird sich in Zukunft zudem die politische Einflussnahme der Senioren auf die Kommunalpolitik und auf die Stadtplanung. Ein erstes Zeichen setzten die Grauen/Graue Panther am 17. September 2006 bei den Wahlen zu den Berliner Bezirksverordnetenversammlungen (BVV). Sie schafften auf Anhieb den Einzug in acht der zwölf Berliner BVVs und konnten etwa im Bezirk Reinickendorf mehr Stimmen auf sich vereinen als die FDP.



Abb. 1: Senioren-Reisegruppe in der Altstadt von Görlitz.
Foto: Sociopolis, Berlin

In unserer Gesellschaft werden somit immer mehr Menschen auf eine möglichst altengerechte Umwelt angewiesen sein und diese auch von der Politik einfordern. Zentraler Bestandteil dieser altengerechten Umwelt ist eine möglichst schwellenlose, barrierefreie Stadt.

Politische Vorgaben und Selbstbindung

Zusätzlicher Handlungsdruck entsteht durch politische Vorgaben, die in den letzten Jahren verabschiedet wurden. So unterzeichneten am 24.03.1995 in Barcelona eine Reihe von europäischen Städten zum Abschluss des Europäischen Kongresses „Die Stadt und die Behinderten“ eine Erklärung, in deren Präambel es u. a. heißt: „Behinderte haben in einer pluralistischen Gesellschaft (...) ein Recht darauf, an der sozialen Dynamik der Gemeinschaft ohne Einschränkung teilzuhaben sowie darauf, sich an dem Wohlstand zu erfreuen, den die Entwicklung dieser Gemeinschaft hervorgebracht hat.“



Diese Erklärung stellt einen Paradigmenwechsel im Umgang mit allen mobilitätseingeschränkten Menschen dar. Erstmals bekennen sich die Unterzeichner europaweit zur Realisierung einer Umwelt ohne Barrieren und fordern weitere Städte auf, ebenfalls dieser Erklärung beizutreten. Erstmals existiert somit für Städte die Möglichkeit einer politischen Selbstbindung, um diese Ziele in der Kommunalpolitik zu verankern und in der Planungspraxis zu realisieren. Bis heute sind dieser Erklärung über 300 europäische Städte beigetreten, darunter auch immer mehr deutsche Städte.¹ Außerdem bedeutet die Erklärung eine eindeutige Abkehr von der bisherigen Behinderten- und Altenpolitik, die sich weitgehend am Prinzip der Hilfe und Fürsorge orientiert hat. Stattdessen wird in allen Politikbereichen vehement eine Gleichstellung, verbunden mit dem Recht auf selbstbestimmte Lebensführung, gefordert – also auch auf der Ebene der Stadt.

Dieser Paradigmenwechsel spiegelt sich auch in der aktuellen bundesdeutschen Gesetzgebung wider. Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 1. Mai 2002 ist die zentrale Forderung verbunden, dass alle gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen – auch für mobilitätseingeschränkte Menschen – ohne fremde Hilfe zugänglich sein müssen. Ferner fordern die Bundesländer Barrierefreiheit in ihren Landesgleichstellungsgesetzen und in ihrer Sozialberichterstattung. Die Städte verankern entsprechende Leitbilder in ihrer „Lokalen Agenda 21“ und im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Die Soziale Stadt“. Hinzu kommen öffentlichkeitswirksame Initiativen wie der Wettbewerb „Barrierefreie Gemeinde in Baden-Württemberg 2002“ (Landesverband für Körperbehinderte 2002).

Aktueller Stand der Umsetzung

Trotz dieser Vorgaben kann in Deutschland bisher nicht von einem einheitlichen barrierefreien Leitbild in der Stadtentwicklung gesprochen werden. Ganz im Gegenteil, diese Ziele werden auf kommunaler Ebene sehr unterschiedlich interpretiert. Das Spektrum reicht von bloßen Absichtserklärungen wie dem Beitritt zur Erklärung von Barcelona bis hin zu konkreten Maßnahmenplänen anlässlich von Großereignissen, beispielsweise die Ernennung zur Europäischen Kulturhauptstadt (Graz) oder die Aufnahme in die UNESCO-Weltkulturerbeliste (Stralsund). Daneben existieren internetgestützte Informationssysteme für mobilitätseingeschränkte Menschen, wie es die Städte Karlsruhe und Dresden auf ihren Websites präsentieren und wie es Sociopolis, Berlin, in Kooperation mit der Professur für Denkmalkunde und angewandte Bauforschung der TU Dresden als Modellprojekt für die wichtigsten Denkmale der Stadt Görlitz entwickelt (Modellprojekt „Barrierefreies Görlitz“ 2007).

Die Gründe für die fehlende Umsetzung von Barrierefreiheit sind vielfältig. Zwar gibt es bereits seit den siebziger Jahren gesetzliche Normen (DIN 18024 + DIN 18025), jedoch werden diese nicht vollständig ausgeschöpft, da sie nur für den Neubau öffentlich zugänglicher Gebäude und Arbeitsstätten

sowie für Sonderwohnformen für Senioren und Behinderte uneingeschränkt gelten. Kompromisse sind bei Modernisierungsmaßnahmen an der Tagesordnung, Altbauten und Denkmale genießen Bestandsschutz. Des Weiteren machen sich Politik und Verwaltung das Thema Barrierefreiheit nur zögerlich zu Eigen, weil ein grundsätzlicher Konflikt besteht zwischen den Interessen der Betroffenen, deren Verbände häufig nur einseitig auf Missstände hinweisen und (in der öffentlichen Wahrnehmung häufig als überzogen erscheinende) Maximalforderungen stellen und den Kommunen, denen für umfassende Verbesserungsmaßnahmen die erforderlichen finanziellen Mittel fehlen. Außerdem eignen sich die barrierefreie Stadt und die mit ihr assoziierte altengerechte Stadt (noch) nicht als werbewirksames Stadtimage. Unsere von „ewiger Jugend“ geprägte Gesellschaft verschließt ihre Augen bislang vor den demografischen Tatsachen und setzt immer noch auf andere Leitbilder.

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Betrachtet man die verschiedenen Ebenen der Stadt, so stellt sich deren Barrierefreiheitsgrad sehr unterschiedlich dar, wobei der größte Handlungsbedarf eindeutig im Bestand besteht. Im Rahmen des deutschen Wiederaufbaus der fünfziger und sechziger Jahre spielte eine behindertengerechte respektive barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes keine Rolle. Erst nach der Verabschiedung der beiden DIN-Normen 18024-1 und -2 (1974/1976) in den alten Bundesländern sowie der einsetzenden Stadtsanierung in den späten siebziger und achtziger Jahren wurden im öffentlichen Raum verstärkt Maßnahmen umgesetzt: Rampen, abgesenkte Bordsteinkanten, taktile Streifen an den Fußgängerüberwegen, Behinderten-WCs, schwellenlose Ladeneingänge und eine verbesserte Straßenbeleuchtung. Die neuen Bundesländer zogen nach der Wende nach, als ihre historischen Altstädte saniert und aufgewertet wurden.

Auch in der DDR war die Planung bestrebt, den öffentlichen Raum behindertengerecht zu gestalten. Dies beschränkte sich zunächst auf prestigeträchtige Neuplanungen von Großsiedlungen, beispielsweise ab 1974 für Leipzig-Grünau. Im Bestand



Abb. 2: Teil der ehemaligen Stadtbefestigung in Görlitz.
Foto: Sociopolis, Berlin

¹ Siehe: www.aktion-grundgesetz.de



spielte dieses Thema erst Ende der siebziger Jahre im Zuge der Wiederentdeckung der Altstädte und insbesondere bei der flächenhaften Verkehrsberuhigung eine größere Rolle. Dabei standen zunächst die Schaffung behindertengerechter Parkplätze und punktuelle Bordsteinabsenkungen im Vordergrund. Sukzessive wurden diese Maßnahmen für ganze Straßenabschnitte und auch flächenhaft in ganzen Quartieren realisiert.

Barrierefreiheit im denkmalgeschützten Bestand

Die Realisierung von Barrierefreiheit im Bestand ist mit einem größeren Aufwand als bei Neuplanungen verbunden und kollidiert oft mit dem Anspruch, vorhandene architektonische und stadtgestalterische Qualitäten zu erhalten. Dies gilt insbesondere im denkmalgeschützten Bestand, in dem so weit wie möglich die historische Substanz, mindestens aber die Struktur und das historisch überlieferte Erscheinungsbild, bewahrt werden sollen. Das betrifft Proportionen und Profile von Straßen und Plätzen mit ihrer charakteristischen Farbigkeit und Oberflächenbeschaffenheit ebenso wie Eingänge, Fassaden, Treppenhäuser und Grundrisse von Gebäuden. Aus diesem Grund können Altstadt- und Gründerzeitquartiere nie vollständig barrierefrei umgestaltet werden.



Abb. 3: Abgesenkter Bordstein in historischer Altstadt.
Foto: Sociopolis, Berlin

Erklärtes Ziel der Planer und der Denkmalpfleger ist es, in Kooperation mit Betroffenen, Marketingexperten und Eigentümern ein „Zielnetz barrierefreier Wege“ zu erarbeiten, bei dem nicht die gesamte Altstadt flächendeckend barrierefrei erschlossen wird, sondern abgestimmt auf das Gesamtverkehrskonzept, nur netzartig die wichtigsten Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten miteinander verbunden sind. Beispiel für eine solche Strategie sind die Planungen für die Altstadt von Stralsund, für die nach Aufnahme in die UNESCO-Weltkulturerbeliste ein solches „Zielnetz“ erarbeitet wurde (Bürgerbeauftragter Mecklenburg-Vorpommern 2004).



Abb. 4: Bedingt barrierefreie Bushaltestelle.
Foto: Sociopolis, Berlin

Barrierefreiheit im ÖPNV

Unter allen kommunalen Verkehrsunternehmen besteht heute ein breiter Konsens, dass Bequemlichkeit in Form von möglichst schwellenlosem Einstieg zu den vorrangigen Komfortmerkmalen gehört. Diese Forderungen sind in verschiedenen Gesetzen auf Bundes- und Länderebene verankert (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen 2003). Gefordert wird eine „besondere Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Menschen bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr“ (Landesverband für Körperbehinderte 2002, S. 16).

Ziel ist es, die Einstiegs-Reststufenhöhe und die Einstiegs-Spaltbreite möglichst gering zu halten, ideal wären für Rollstuhlfahrer jeweils unter 3 cm. Entsprechend diesen Vorgaben werden die Flotten der kommunalen Verkehrsunternehmen nach und nach auf Niederflur- und Neigetechnikfahrzeuge umgestellt. Die modernen Fahrzeuge kommen diesen Anforderungen vor allem in Kombination mit erhöhten und dadurch schwellenlosen Haltestellen sehr nahe.

Probleme bereiten die veralteten Fahrzeuge mit ihren hohen Einstiegsstufen, die noch in einigen Städten im Einsatz sind. Sie sind für Rollstuhlfahrer und stark gehbehinderte Menschen nicht nutzbar und schließen diese Bevölkerungsgruppen vom ÖPNV aus.



Unterschiedlich stellt sich die Barrierefreiheit in den bundesdeutschen U-Bahn-Netzen dar. In München, wo das Netz erst im Rahmen der Olympischen Spiele (1972) entstand, sind heute 87 der 89 U-Bahnhöfe mit rollstuhlgerechten Zugangsmöglichkeiten ausgestattet.² In Berlin indessen, wo die erste U-Bahn bereits 1902 in Betrieb genommen wurde, sind 2007 erst 67 der 170 U-Bahnhöfe über Rampen oder Aufzüge erreichbar.³ Dies liegt daran, dass beim Bau großer Teile des Berliner Netzes die Barrierefreiheit keine Rolle spielte und ein aktuelles Nachrüsten mit Aufzügen nur unter großem technischem und finanziellem Aufwand möglich ist.

Öffentlich zugängliche Gebäude

Einen hohen Barrierefreiheitsgrad weist der Gebäudebestand der öffentlichen Hand mit ihren Verwaltungsbauten, Museen, kommunalen Bädern und Bibliotheken auf. Hier entfaltete die DIN 18024-2 in Kombination mit der Verpflichtung der öffentlichen Hand sowohl im Neubau als auch im Bestand im Rahmen von Sanierungen und Modernisierungen ihre volle Wirksamkeit. Differenzierter stellt sich die Barrierefreiheit von öffentlich zugänglichen Gebäuden privater Eigentümer dar. Hier werden diese Ziele nur dann realisiert, wenn damit ein kommerzieller Nutzen verbunden ist. Die modernen Bahnhöfe und Flughäfen können heute von allen Trolley-Reisenden ohne Schwellen durchquert werden. Gleiches gilt für Einkaufszentren, die mit ihren Rolltreppen, Aufzügen, glatten Bodenbelägen, schwellenlosen Zugängen und automatischen Türen ein barrierefreies Einkaufen für alle Bevölkerungsschichten ermöglichen.

Große Unterschiede gibt es dagegen bei Hotels, Restaurants sowie im Einzelhandel. Bei diesen Nutzungen entscheiden die Sensibilität des Eigentümers, die Zielgruppe sowie die finanziellen Möglichkeiten über den Abbau von Barrieren. Aktionen wie „Berlin – barrierefrei“ – eine Kooperation des Landes Berlin, der Handelskammer und des Berliner Einzelhandels – setzen in diesem Kontext auf die Kooperation mit der lokalen Wirtschaft. Ziel der Aktion ist es, möglichst viele barrierefreie Läden in Berlin mit einem speziellen Signet (also Qualitätskennzeichen) auszuzeichnen und den Erfolg der Aktion auf einer speziellen Homepage zu dokumentieren (www.berlin-barrierefrei.de).

Barrierefreiheit im Wohnungsbestand

In Deutschland leben 93 Prozent aller über 65-jährigen Menschen im normalen Wohnungsbestand, und über 70 Prozent äußern in verschiedenen Befragungen den Wunsch, auch dann in ihrer „eigenen Wohnung“ alt zu werden, wenn sie pflegebedürftig und in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. In Verbindung mit der Tatsache, dass 50 Prozent der über 60-Jährigen alleine leben und auf eine eigenständige Haushaltsführung angewiesen sind, werden barrierefreie Wohnungen und ein entsprechendes Wohnumfeld immer wichtiger.

² Siehe: www.mvg-mobil.de

³ Siehe: www.bvg.de



Abb. 5: Apotheke mit Rampe in einem Gründerzeitviertel.
Foto: Sociopolis, Berlin

Grundsätzlich lässt sich fast jede Wohnung im Bestand durch entsprechende Umbaumaßnahmen und mittels Kommunikationstechnologien in der Weise anpassen, dass auch bei erheblicher Behinderung eine weitgehende selbstständige Haushaltsführung möglich ist. Barrieren beginnen jedoch bereits vor der Wohnungstür. So bestätigen Befragungen der Wohnungswirtschaft, dass sich ältere Mieter vor allem einen Aufzug wünschen (Rebe 2004: 22). Genau dieses Ausstattungsmerkmal fehlt sowohl im Gründerzeitbestand als auch im umfangreichen Nachkriegswohnungsbau. Der Einbau eines Liftes war nur bei Hochhäusern und in behindertengerechten Sonderwohnformen obligatorisch, im weit verbreiteten 3- bis 5-geschossigen Mehrfamilienhausbau bleibt er bis heute die Ausnahme. Ein Nachrüsten ist nicht immer einfach und wird von vielen Eigentümern noch nicht als Wettbewerbsvorteil angesehen.

Einen Schritt weiter sind viele Eigentümer von Großsiedlungen. Jene Siedlungen mit bis zu 63.000 Wohneinheiten (z. B. Berlin-Marzahn, Märkisches Viertel) sind weitgehend generationenhomogen. Nach Fertigstellung sind vor allem junge Familien mit Kindern eingezogen. Dieser Bestand ist heute, neben einem dramatischen Einwohnerrückgang, insbesondere von einer stark überalterten Bewohnerschaft geprägt (zum Teil noch Erstbezieher), die eine sehr hohe Gebietsbindung aufweist. Dies haben große Wohnungsunternehmen inzwischen als Chance erkannt und zum festen Bestandteil ihrer Unternehmensstrategie gemacht. Im Rahmen sukzessiv anstehender Modernisierung werden Wohnungen, Wohnumfeld und Versorgungseinrichtungen barrierefrei gestaltet und entsprechende Dienstleistungen angeboten.

Ausblick

Verfolgt man die aktuelle städtebauliche Diskussion, so fehlt bisher ein einheitliches Leitbild „Barrierefreie Stadt“. Dagegen existieren in den Städten unterschiedliche Ansätze, die sehr stark von lokalen Präferenzen abhängen. Allerdings muss das Thema unter dem wachsenden politischen, gesellschaftlichen



und demografischen Druck zukünftig immer stärker in Politik und Verwaltung berücksichtigt werden. Dies gilt sowohl für Gebäudemodernisierungen als auch für den öffentlichen Raum. Zunehmender Handlungsbedarf besteht für Privateigentümer von Wohnungen, Läden, Restaurants, Hotels und Freizeiteinrichtungen, für die Barrierefreiheit einen wirtschaftlichen Mehrwert darstellen wird. Unrealistisch ist die Erwartung, eine möglichst barrierefreie Stadt könnte in naher Zukunft zum prägenden städtebaulichen Leitbild werden. Es fehlt der breite gesellschaftliche Konsens, das Thema ist bisher als Stadtimage wenig werbewirksam, und die Kommunen haben angesichts „leerer Kassen“ andere Prioritäten.

Um unabhängig von Leitbilddiskussionen und finanzieller Situation der Kommunen die barrierefreie Stadt zumindest als einen selbstverständlichen Bestandteil unserer Baukultur zu etablieren, sollte daher eine mehrschichtige Strategie gewählt werden:

- Erster Schritt ist die politische Selbstbindung, d. h. der Beitritt der Stadt zur Erklärung von Barcelona und der damit verbundenen Verpflichtung, dieses Thema in der eigenen Stadtentwicklung stärker zu berücksichtigen. Damit einher geht die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für das Thema durch eine entsprechende Informationspolitik, die Darstellung der bisher umgesetzten barrierefreien Maßnahmen (Best Practice) in der Presse, auf Veranstaltungen oder im Internet.
- Weiter sind bei der Realisierung kurzfristige Zwischenlösungen den DIN-gerechten, aber zum Teil kostenintensiveren Ideallösungen vorzuziehen, deren Umsetzung viele Jahre dauern kann. Hierzu gehören Maßnahmen, die nicht alle Kriterien der Barrierefreiheit erfüllen, dafür aber eine sofortige Verbesserung darstellen – wie z. B. eine mobile Holzrampe. Voraussetzung ist die Einbindung aller Beteiligten, insbesondere der Betroffenen und der privaten Eigentümer. Einem lückenlosen Zielnetz ist der Vorzug zu geben vor einer flächendeckenden, aber lückenhaften Lösung.

Letztendlich kommt eine möglichst barrierefreie Umwelt allen Menschen zugute. Denn zum Kreis der mobilitätseingeschränkten Menschen gehören neben Hochaltrigen und Schwerbehinderten auch viele Menschen, die nur temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind wie Haushalte mit Kleinkindern, Gehbehinderte, Kranke, stark übergewichtige Menschen, Schwangere und Reisende mit Gepäck.

Die EU-Kommission stellte bereits 1999 fest: „Barrierefreiheit ist ein Anliegen aller Menschen und nicht nur einer Minderheit mit körperlichen Behinderungen. Angesichts einer immer vielfältigeren Gesellschaft und einer alternden Bevölkerung sollte diesem Anliegen der Barrierefreiheit in mehr Politikbereichen als noch vor ein paar Jahren Rechnung getragen werden (...)“ (Europäische Kommission 2003: 3).

Quellen:

Bürgerbeauftragter Mecklenburg-Vorpommern (2004). Dokumentation einer Fachtagung „Zukunft Barrierefreie Stadt“ am 22.06.2007 in Stralsund

(Siehe: <http://www.buergerbeauftragter-mv.de/druck.phtml?showdata=193&Instanz=391&Datensatz=6&SpecialTop=8>)

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (Hrsg.) (2003): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle, Referat Kommunikation und Internet, Münster/Berlin.

DIN 18024, Teil 1 (Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze, April 1976, aktuelle Ausgabe 01/1998).

DIN 18024, Teil 2 (Öffentlich zugängliche Gebäude und Arbeitsstätten, November 1976, aktuelle Ausgabe 11/1996).

DIN 18025, Teil 1 (Wohnungen für Rollstuhlfahrer, Januar 1972, aktuelle Ausgabe 12/1992).

DIN 18025, Teil 2 (Barrierefreie Wohnungen, Juli 1974, aktuelle Ausgabe 12/1992).

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2006): Bevölkerung Deutschlands bis 2050: 11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, Wiesbaden.

Erklärung von Barcelona vom 24.03.1995 (1995). (Siehe: www.aktion-grundgesetz.de/archiv/barrstaedtesuche_2004.php).

Europäische Kommission (Hrsg.) (2003): 2010: Ein hindernisfreies Europa für alle. Bericht der von der Europäischen Kommission eingesetzten Expertengruppe, o.O. (Siehe: http://ec.europa.eu/employment_social/index/final_report_ega_de.pdf).

Weeber, H./Weeber, R./Kähler, G. (2005): Baukultur: Zweiter Bericht zur Baukultur, Hamburg.

Landesverband für Körperbehinderte und Mehrfachbehinderte Baden-Württemberg e.V. (Hrsg.) (2002): Barrierefreie Gemeinde in Baden-Württemberg 2002: Ein Wettbewerb des Landesverbandes für Körperbehinderte und Mehrfachbehinderte Baden-Württemberg e.V., Stuttgart.

Rebe, S. (2004): Seniorengerechte Wohnungsanpassung. In: SRL-Planerin, Heft 2/2004, S. 22 f.

Modellprojekt „Barrierefreies Görlitz“ (2007) ist ab Sommer 2007 online unter www.goerlitz.de

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) / VDV-Förderkreis (Hrsg.) (2003): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland (Barrier-Free Public Transport in Germany) gefördert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Düsseldorf.

www.nullbarriere.de und www.nullbarriere.de/din18030.htm

Dr.-Ing. habil. Thomas Hafner, Privatdozent an der TU Berlin und geschäftsführender Gesellschafter von Sociopolis, Büro für Stadt- und Regionalentwicklung, Sozialforschung und Neue Medien, Berlin

Dipl.-Ing. Arch. Gunther Wöflle, Stadtplaner SRL, Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Professur für Denkmalpflege und Entwerfen der TU Dresden und Gesellschafter von Sociopolis, Berlin