



 **Universität Trier**

Fachbereich VI – Raum- und Umweltwissenschaften

Lehrforschungsprojekt zum Thema Nachhaltige Raumentwicklung und Governance

WiSe 2015/2016 und SoSe 2016

Leitung: Dipl.-Geogr. Julia Hollweg

Abschlussbericht des
Lehrforschungsprojekts zum Thema

**Barrierefreie Möglichkeiten
der Freizeitgestaltung in Trier**

Vorwort	1
Teil I: Ergebnisse aus dem Lehrforschungsprojekt und zweier Bachelorarbeiten zum Thema „Barrierefreie Möglichkeiten der Freizeitgestaltung in Trier“	
Ein eigener Anhang ist im Anschluss an das jeweilige Kapitel zu finden	
<i>Franziska Bast und Lena Zewe</i>	
1 Einleitung	3
<i>Svenja Dörrenbächer und Chiara Mele</i>	
2 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und Mobilität	6
<i>Anna Lena Altmeier</i>	
3 Der Weg ist das Ziel. Analyse und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV am Beispiel der Stadt Trier (Bachelorarbeit).....	14
<i>Katharina Lieser, Kevin Schwiderski und Marco Welter</i>	
4 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und Gastronomie	100
<i>Franziska Bast und Lena Zewe</i>	
5 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und Einrichtungen des Einzelhandels	103
<i>Kyra Baumann, Alain Gengler und Florian Schneider</i>	
6 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und Ärztepraxen	114
<i>Eva Dauber und Jonas Kaiser</i>	
7 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und kulturellen Veranstaltungen/Einrichtungen (Kirchen, Museen)	130
<i>Vivianne Keils</i>	
8 Alles inklusiv?! Barrierefreie Freizeitgestaltung in Trier: Untersuchung von kulturellen Freizeiteinrichtungen (Bachelorarbeit)	177
<i>Konstanze Liskow und Stefan Rommelfanger</i>	
9 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und Naturerleben	261
<i>Matthias Rebmann</i>	
10 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und Vereinsleben und Sportangebot	289
<i>Franziska Bast und Lena Zewe</i>	
11 Abschließend...	304
Teil II: Ergebnisgestaltung für die Präsentation für „City Campus trifft Illuminale“ am 30.09.2016 in Trier	

Vorwort

Dies ist die Ergebniszusammenfassung der Arbeit eines einjährigen Lehrforschungsprojektes im Rahmen des Studienganges Angewandte Humangeographie sowie zweier Bachelorarbeiten, die sich mit dem Thema und der Situation der Barrierefreiheit in Trier beschäftigt haben.

Zunächst ist der Alltag von Menschen mit Behinderungen untersucht worden, es ist herausgearbeitet worden, was diesen Alltag anders macht, wo es hier Besonderheiten und Hindernisse gibt.

In sieben Arbeitsgruppen sind diese verschiedenen Bereiche untersucht und der Ist-Zustand dargestellt und teilweise Handlungsempfehlungen ausgesprochen worden:

- Mobilität
- Gastronomie
- Einrichtungen des Einzelhandels
- Medizinische Einrichtungen (Arztpraxen)
- Kulturelle Einrichtungen (Kirchen und Museen) und (Theater, Kinos, Tufa)
- Naturerleben
- Vereinsleben und Sportangebote

Wir sind uns alle bewusst, dass unsere schöne Stadt mit ihrem großen kulturellen Erbe vor ganz besonders großen Herausforderungen steht, wenn man die baulichen Barrieren im Alltag abbauen oder schmälern möchte, doch besonders bei Neubauten und im Bereich des Abbaus mentaler Barrieren ist ein Umdenken und empathisches Handeln auf ganzer Linie gefordert.

Ein großes Dankeschön an alle Studierende, die sich mit Neugier, Einfallsreichtum, mit wachsender Begeisterung und ohne Berührungsängste dieser Thematik und vor allem den betroffenen Menschen genähert und gewidmet haben: Weiter so!

Die Arbeit entstand mit und für den Behindertenbeirat der Stadt Trier sowie dank einer Vielzahl Betroffener, die uns an ihrem Leben und Alltag haben teilnehmen lassen und uns bei Begehungen begleitet haben. Ein großer Dank auch hier an ALLE, es hat Spaß gemacht!

Dipl. Geogr. Julia Hollweg

Trier, im Januar 2017

**Teil I: Ergebnisse aus dem
Lehrforschungsprojekt zum Thema
„Barrierefreie Möglichkeiten der
Freizeitgestaltung in Trier“**

1 Einleitung



(Quelle: PRÜFUNG-RATGEBER.DE 2016)

„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.“ (Behinderten Gleichstellungsgesetz §4)

Als Studenten der Universität Trier haben wir uns mit diesem Leitkonzept im Rahmen eines Lehrforschungsprojekts näher befasst. Dabei hat uns der Behindertenbeirat der Stadt Trier stets zur Seite gestanden und mit Ratschlägen weitergeholfen. Ziel dabei war eine Erfassung der Ist-Situation, sowie die Definition einer Soll-Situation durch Handlungsempfehlungen. Der Zeitraum des Projektes erstreckte sich von April 2015 bis Mai 2016. Auf freiwilliger Basis gibt es die Möglichkeit noch weiter in diesem Feld zu arbeiten. Betreut wurden wir durch unsere Dozentin Dipl.-Geogr. Julia Hollweg. Im Rahmen unserer Arbeit soll ein besonderer Fokus auf das Thema ‚Einkaufen in Trier‘ gelegt werden. Im Folgenden werden die Herangehensweisen, sowie auftretende Probleme und Auffälligkeiten während der Feldarbeit erläutert.

Vorarbeit

Unsere ersten Treffen mit der Gruppe fanden in der Universität statt. Dabei haben wir einen ersten Einblick in die Thematik gewonnen. Gleichzeitig wurden erste Ideen für ein Endprodukt der Veranstaltung gesammelt. Da wir keine konkreten Vorgaben hatten, sowie auf dem Gebiet der Barrierefreiheit unerfahren waren, war es am Anfang schwer eine Vorstellung davon zu bekommen, in welche Richtung unser Ergebnis gehen würde. Um einen Anfangspunkt zu schaffen, haben wir uns in

der Gruppe zusammengesetzt und überlegt, was Freizeit denn für uns bedeutet. Dabei konnten verschiedene Oberkategorien festgestellt werden, wie zum Beispiel Einkaufen, Essen und Trinken gehen oder das Besuchen von Veranstaltungen.

Diese Ergebnisse waren Grundlage für eine Ideenwerkstatt zusammen mit dem Behindertenbeirat von Trier. Diese fand am 25.04.2015 in der Porta Nigra Schule in Trier unter dem Arbeitstitel „Barrierefreie Freizeitgestaltung in der Stadt Trier. Eine Analyse und Bewertung des Status Quo“ statt. Die gemeinsame Projektentwicklung mit Frau Hollweg, uns Studenten sowie Mitgliedern des Beirats der Menschen mit Behinderung wurde in drei Phasen untergliedert. In der ersten Phase haben wir uns in Kleingruppen zusammengefunden und erarbeitet, was für unser Projekt zum Bereich Alltag und Freizeit gehört. Dabei stellte eine grobe Übereinstimmung mit den Ergebnissen unseres Seminars heraus. Eine von uns nicht bedachte Kategorie war an dieser Stelle ‚Natur erleben‘. Eine weitere, besonders wichtige Kategorie waren die Ärzte. Im zweiten Arbeitsschritt wurde analysiert, welche Barrieren im Alltag oder bei der Freizeitgestaltung auftauchen. Des Weiteren wurde besprochen, ob diese selbstständig überwunden werden können und wie dies erreicht werden kann. In der abschließenden dritten Phase wurden die Kleingruppen zu einer großen Runde zusammengeführt. Wir diskutierten schließlich Anregungen und Wünsche für die zukünftige Gestaltungsmöglichkeit von Alltag oder Freizeit für alle Bürger in der Stadt Trier. Diese Ergebnisse haben uns für die Zielführung unseres Lehrforschungsprojekts geholfen. Im Folgenden wurden Kleingruppen gebildet, die sich dann mit speziellen Themenblöcken weiter befassen sollten.

Dabei konnten sieben Kategorien gebildet werden.

- Mobilität
- Gastronomie
- Einrichtungen des Einzelhandels
- Medizinische Einrichtungen (Ärztepraxen)
- Kulturelle Einrichtungen (Kirchen und Museen)
- Naturerleben
- Vereinsleben und Sportangebote

Um einen tieferen Einblick in die Thematik der Barrierefreiheit zu erhalten, nahmen einige Studenten mit Frau Hollweg am vierten Inklusionsgespräch am 06. Mai 2015 im Schammatdorf in Trier teil. Durch die Diskussion der Teilnehmenden erfuhren wir weitere Hürden, mit denen Menschen mit einem Handicap leben müssen.

Um am eigenen Leib zu erfahren, was es heißt z.B. im Rollstuhl zu sitzen starteten wir kurz vor den Semesterferien einen Selbstversuch. Mit mehreren Rollstühlen ausgestattet machten wir uns in der Innenstadt von Trier ein Bild davon, welche Hindernisse beim Bewältigen des Alltags auftreten. Besonders schwierig gestaltete sich das Meistern von steilen Rampen wie z.B. an der Basilika, die ohne Hilfe nicht zu bewältigen waren. Das Kopfsteinpflaster in der Innenstadt, sowie die dort vorhandenen Menschenmassen stellten dabei ein großes Hindernis dar. Gerade in unserer Kategorie des Einkaufens war es besonders schwer alleine klar zu kommen. Auch die vielen mitleidigen Blicke der Menschen fielen uns negativ auf. Durch diese Sensibilisierung wurde uns nun deutlich worauf wir bei unserer weiteren Analyse achten möchten.

In Hinblick darauf stellte das Treffen mit dem Behindertenbeirat am 16.12.2015 eine große Hilfe dar. Bei diesem Treffen stellten die einzelnen Arbeitsgruppen unseres Lehrforschungsprojektes die bisherigen Überlegungen und Ergebnisse vor. Im Folgenden werden nun die Ergebnisse und Handlungsempfehlungen der Gruppen vorgestellt.

2 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und Mobilität

1 Beschreibung der Gruppe

Unsere Gruppe hat sich in dem Lehrforschungsprojekt "Barrierefreiheit in Trier" mit dem Thema "Mobilität" auseinandergesetzt. Dabei haben wir die unterschiedlichen Arten der Mobilität im Innenstadtbereich von Trier auf ihre Barrierefreiheit geprüft. Die untersuchten Gegenstände waren der Bahnhof, die Busse der SWT, Taxen, die Anlegestellen am Zurlaubenufer und alle Parkplätze und Parkhäuser im Innenstadtbereich von Trier. Welche Methoden bei den jeweiligen Untersuchungsobjekten angewendet wurden und welche Probleme auftraten wird in den folgenden Gliederungspunkten erläutert.

2 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum lag innerhalb der roten Linien und umfasste im Wesentlichen den Innenstadtbereich von Trier.

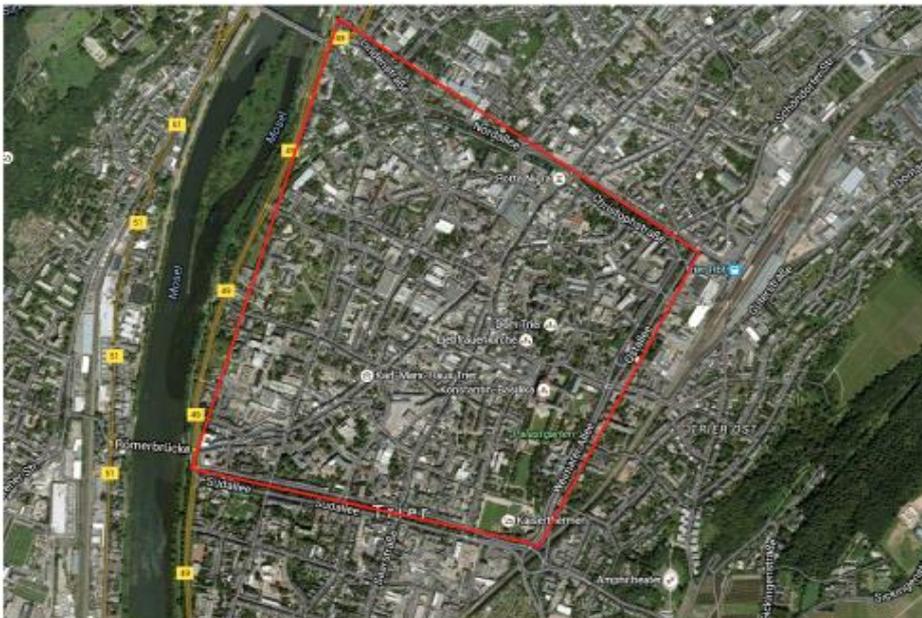


Abbildung 2.1: Untersuchungsgebiet (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG NACH GOOGLE MAPS 2015)

3 Die Deutsche Bahn

Den Bahnhof von Trier untersuchten wir vor Ort auf folgende Kriterien: Parkmöglichkeiten und Handhabung des Ticketautomaten, den Eingang zum Bahnhof, Info- und Ticket-Center, Toiletten, die Anzeigen und Lautsprecherdurchsagen am Bahnhof sowie die Einstiegsmöglichkeiten in die Züge.

Am Bahnhof gibt es einen Behindertenparkplatz, der zu der deutschen Bahn zugehörig ist. Dieser Parkplatz hat eine Größe von 2,6 m x 5,5 m. Somit ist dieser Parkplatz ausreichend groß um auch mit einem Rollstuhl problemlos ein- und auszustiegen. Für diesen Parkplatz muss ein Ticket an dem nahegelegenen Automaten erworben werden. Der Ticketautomat jedoch ist so positioniert, dass es schwierig ist mit einem Rollstuhl davor zu fahren und problemlos ein Ticket zu holen. Der Haupteingang zum Bahnhof selbst ist nicht barrierefrei. Um in die Bahnhofshalle zu gelangen müssen die Betroffenen den Seiteneingang des Bahnhofes benutzen. Das Ticketcenter ist montags bis freitags von 7:00 bis 22:00 geöffnet und samstags und sonntags von 8:00 bis 22:00. Auch das Ticketcenter ist zu diesen Uhrzeiten geöffnet. Sollte das Ticketcenter geschlossen sein, kann man auch telefonisch Karten bestellen. Die Telefonnummer dafür hängt an der Tür des Ticketcenters gutleserlich. Im Allgemeinen sind die Ticketautomaten der deutschen Bahn zu hoch für Rollstuhlfahrer. Daher fällt es schwer ein Ticket zu lösen. Die Anzeigen im Bahnhof sind gut leserlich am Ausgang zu den Gleisen angebracht. Die Fahrplanauskunft hingegen ist für einen Rollstuhlfahrer zu hoch angebracht und zudem sehr klein geschrieben. In Blindenschrift ist diese Fahrplanauskunft nicht vorhanden. Die Durchsagen in der Halle und am Gleis sind etwas schwer zu verstehen wobei eine Durchsage durch mehrere Lautsprecher getätigt wird, diese jedoch versetzt die Durchsage wiedergeben. Eine Behindertentoilette gibt es von der Deutschen Bahn selbst an diesem Bahnhof nicht. Jedoch ist am Bahnhof die Bahnhofsmission vertreten, in deren Räumlichkeiten eine behindertengerechte Toilette vorhanden ist.

Verbesserungen sollten in Bereichen der Automaten vorgenommen werden. Dabei müsste eine Umplatzierung des Ticketautomaten für die Parkplätze vorgenommen werden und die Ticketautomaten für die Bahntickets sollten so gestaltet werden, dass man auch aus einem Rollstuhl heraus alle Funktionen problemlos betätigen kann. Auch die Durchsagen an den Gleisen sollten so gestaltet werden, dass sie entweder synchron an allen Lautsprechern ertönen oder die Lautsprecher nacheinander die Durchsage wiedergeben, sodass es zu keinen unverständlichen Überlappungen kommt. Als weitere Verbesserung ist es nötig die Fahrplanauskünfte so zu gestalten, dass sie auch mit einer Sehschwäche noch problemlos zu lesen sind und so tief hängen, dass sie auch von Rollstuhl aus gut lesbar sind.

4 Busse der SWT

Im Bereich der Busse haben wir uns lediglich auf die Untersuchung der Busse und Befragung der Busfahrer beschränkt, da eine genaue Beschreibung der einzelnen Bushaltestellen der Stadt Trier im Internet bereits vorliegt.

Um zu testen wie gut oder schlecht sich eine Busfahrt mit Rollstuhl gestaltet haben wir in diesem Fall einen Selbstversuch gestartet. Dabei sind wir an unterschiedlichen Haltestellen mit dem Rollstuhl in Busse ein- und ausgestiegen und haben dabei auf die Hilfsbereitschaft der Busfahrer und auch der Mitfahrer geachtet. Außerdem beobachteten wir, wie verständlich die Durchsagen und wie leserlich die Anzeigen im Bus waren. Positiv aufgefallen ist uns dabei, dass es immer Hilfe beim Ein- und Aussteigen gab entweder von Passanten oder vom Busfahrer. Auch die Durchsagen und die Anzeigen während der Fahrt waren gut verständlich. Negativ dagegen war, dass wenn es die Busfahrer eilig hatten, da sie den Zeitplan einhalten mussten, diese oft sehr stürmig um die Kurven fuhren und nicht darauf achteten, dass auch die Fahrgäste im Rollstuhl noch sicher mitfahren. Somit rollte man oftmals mit dem Rollstuhl hin und her, obwohl die Bremsen angezogen waren, da die Kurven zu schnell genommen wurden. Des Weiteren führten wir eine Befragung der Busfahrer durch. Dabei fragten wir sie wie oft sie eine Sensibilisierung zu dem Umgang mit Behinderten erhalten und was sie sich zu diesem Thema zukünftig wünschen würden.

Als Ergebnis aus dieser Umfrage ist zu lesen, dass die Busfahrer zu Beginn ihrer Ausbildung eine Sensibilisierung erhielten, jedoch danach keine Wiederholung in regelmäßigen Abständen stattfindet. Eine Vielzahl der Busfahrer spricht sich jedoch für eine jährliche Wiederholung einer solchen Schulung aus. Unsere Empfehlung zu diesem Thema ist somit eine jährliche Schulung der Busfahrer. Dadurch werden sie regelmäßig daran erinnert, auf was sie speziell bei Fahrgästen mit Behinderung zu achten haben.

5 Taxiunternehmen

Um den Bestand und die Ausstattung der jeweiligen Taxiunternehmen in Trier herauszufinden suchten wir im Internet. Einige der Taxiunternehmen beschrieben schon auf ihrer Internetseite welche Dienste sie speziell für Menschen mit Behinderung anbieten. Für die Unternehmen, für welche uns keine Informationen im Internet vorlagen riefen wir persönlich an und befragten sie. Die Ergebnisse für die jeweiligen Taxiunternehmen haben wir dann aufgelistet. Eine Liste dazu befindet sich im Anhang.

6 Parkplätze

Gedanken haben wir uns auch über die Menschen mit Beeinträchtigungen, die dennoch mobil sind, gemacht. Hierfür haben wir die öffentlichen Parkplätze und Parkhäuser im Untersuchungsraum kartiert. Vorerst erstellten wir eine Tabelle, in der wir alles was zu untersuchen ist, auflisteten. Anhand Stadtplänen und Internet suchten wir uns die zu prüfenden Parkplätze und Parkhäuser aus und fügten sie in die Tabelle ein. Daraufhin überlegten wir welche Kriterien ausschlaggebend sind. Für uns war die Anzahl der Behindertenparkplätze auf dem Untersuchungsobjekt von Bedeutung sowie ob diese die Norm von einer Gesamtbreite von 3,50m, oder 7,50m x 2,25m einhalten. Aber auch wie die Automaten, Ausgänge und Beleuchtung beurteilt werden sollen. In diesem Fall haben wir uns zuerst ein Ampelsystem überlegt. Gegliedert wird nach grün, gelb und rot. Ähnlich wie bei einer Ampel steht grün also für sehr gut (Go) und rot für schlecht (Stopp). Im zweiten Schritt überlegten wir uns welche Bedingungen zu welchen Beurteilungen, also Farben, führen könnten. Zum Beispiel ist ein hoher Automat mit rot gekennzeichnet, da eine Person im Rollstuhl hierbei nicht an die Knöpfe beziehungsweise zur Geldeingabe gelangt. Die genauen Kriterien und Bedingungen befinden sich in der Tabelle im Anhang. Wir sind also an mehreren Tagen in die Innenstadt gefahren und haben dann anhand der zuvor erstellten Tabelle die einzelnen Parkplätze abgeklappert. Hierfür hatten wir einen Zollstock und die Tabelle als Utensilien dabei. Auf den einzelnen Parkplätzen haben wir dann erst die Behindertenparkplätze gesucht und dann abgemessen. Dann schauten wir uns die Gegebenheiten an und versuchten uns in die Lage der Menschen mit den verschiedensten Beeinträchtigungen hineinzuversetzen.

Nach der Kartierung wendeten wir uns an Herrn Löwe aus der Geoinformatik. Dieser half uns bei der Erstellung einer Internetkarte, auf der die Parkhäuser und Parkplätze im Innenstadtbereich Triers angezeigt werden. Durch das Anklicken des Punktes, öffnet sich ein Popup-Fenster in dem die genaueren Infos zum einzelnen Parkplatz stehen. Angezeigt werden genau die Infos, die auch in der Tabelle aufgelistet sind. Wichtig ist vor allem, dass die Leute sehen, wie viele Parkplätze es auf dem angeklickten Parkplatz gibt und auch wie die Abmessungen sind. Zusätzlich können die Menschen aber auch durch die anderen Kriterien abwägen, welchen Parkplatz beziehungsweise welches Parkhaus am besten für sie geeignet ist.

7 Anlegestellen Zurlauben

Auch die Anlegestellen kartierten wir. Hierfür überlegten wir uns wie bei den Parkplätzen verschiedene Kriterien und deren Bedingungen. Ebenso erstellten wir auch hier ein Ampelsystem. Hierzu befindet sich eine Tabelle im Anhang.

Bewertung Parkplätze und Parkhäuser

Parkplatz	Anzahl	Maße	Automat	Ausgang	Beleuchtung	Straße
Theater/Rathaus	4	2 x 5,80	gelb	grün	/	Hindenburg-Straße
Personalparkplatz der Stadtverwaltung	3	3 x 4,50	grün	grün	rot	Hindenburg-Straße
Rathaus	1	2,40 x 4,95	gelb	grün	gelb	Lorenz-Keller-Straße
Viehmarkt ^	1 (1.UG)	3,80 x 4,85	rot	grün	gelb	Hindenburg-Straße
Europahalle ^	1	2,30 x 5,90	gelb	rot	gelb	Viehmarkt-Straße
Südallee	1	2,60 x 4,70	gelb	grün	rot	Südallee
Busparkplatz		keine markierten Flächen	gelb	/	/	
Konstantin ^	2 (1.UG)	3,50 x 4,85	gelb	gelb	gelb	
Konstantin Basilika	2	2,25 x 4,70	gelb	/	gelb	Mustorstraße
Basilika ^	4 (1.UG)	3,50 x 4,90	rot	gelb	gelb	Mustorstraße
Hinterm 3 Königshaus	2	2,10 x 3,70	gelb	/	rot	Flanderstraße
Porta Nigra ^	2 (EG)	2,95 x 4,95	rot	Pardeck grün / 1.+2. UG rot	gelb	Engelstraße
Barmherzige Brüder Krankenhaus	7	3,40 x 5,10	rot	grün	/	Theobald-Straße

Kaufhof ^	0	/	/	gelb	/	Margareten- gässchen
Hauptmarkt ^	2 (EG)	3,40 x 4,90	rot	gelb	gelb	Walramsneu- Straße
City ^	2 (3.OG) 3 (2.UG)	3,40 x 4,45	rot	grün	gelb	Justizstraße
Post an DB	0	2,4 x 5	gelb	/	/	Moltkestraße
gegenüber DB	1	2,9 x 6	gelb	/	/	Bahnhofstraße
Parkplatz Alleen- Center	1	2,5 x 4,5	gelb	/	/	Fabrikstraße
Alleen-Center Parkhaus ^	6 (Parkebe- ne 2)	3,4 x 7	rot	grün	gelb	Ostallee

	Automaten	Ausgänge	Beleuchtung
GRÜN	für alle Arten von Behinderung zugänglich, niedrig, Sprachfunktion, große Schrift, leicht verständlich	gute Beschilderung Aufzug vorhanden	Parkhaus: durchgehend und hell Parkplatz: hell, bei Eintritt der Dunkelheit
GELB	niedrig, leicht verständlich keine Sprachfunktion	Aufzug oder Beschilderung vorhanden	ausreichende Beleuchtung
ROT	hoch, kompliziert, keine Sprachfunktion	Kein Aufzug	keine Beleuchtung

Bewertung Anlegestellen Zurlauben

Anlegestelle	Steg	Rampe ins Schiff	Tickets (Automat, Schiff)	Schilder	Entfernung nächste Bushaltestelle
Mosel Saar Rundfahrten Kolb	grün	Gelb	Tickets vor Steg	Gelb	öffentlich ca 50m/ Touri ca. 20m
Brücke 1	/	gelb		grün	öffentlich ca 50m/ Touri ca 5m
Princess Marie-Astrid	/	gelb		gelb	öffentlich ca 100m/ Touri ca 50m
Brücke 2/ Viking Cruises	/	gelb	online, nur Kreuzfahrtschiff Australien, Britannien buchbar	grün	öffentlich ca 200m/ Touri ca 100m
Personenschiffahrt Gebr. Kolb	rot	rot		gelb	öffentlich ca 500m/ Touri ca 400m

	Steg:	Rampe	Beschilderung
GRÜN	gut asphaltiert, Markierung für Blinde	eben, ohne Schwellen	Gut lesbar, klare Symbole
GELB	leichte Unebenheiten, Markierung für Blinde	Keine Schwellen, leichte Neigung	Schrift etwas Klein, klare Symbole
ROT	uneben, löchriger Boden; keine Markierung	große Schwellen, starke Neigung	Schrift zu Klein,, Symbole unklar

Taxiunternehmen in Trier

Unternehmen	Adresse	Telefonnummer	Angebote
Taxi Zentrale Trier e.G.	Bahnhofstr.8	0651/12012	Preis: Grundpreis 8,50€ 0,1 – 3,0 km: 2,50€; ab 3,1 km: 1,70€ 2 Taxen können Rollstuhl per Rampe aufnehmen. Gegen Vorkasse auch Lieferung von Lebensmittel, Medikamenten, etc.
Express Taxi Trier	Hillinstraße 26	0651/9973409 01796696224	<i>Keine behindertengerechten Taxen</i>
Funktaxiunternehmen E. Gauer-Dahm	Güterstraße	0651/48048	3 Stück Extrakosten Buchbar via Telefon, Mail, Fax
Peter Finkelgruen	Bonifatius- Straße 70	0651/9914585	Großraumtaxi: Rollstuhlfahrer kann nicht im Rollstuhl bleiben; Einstiegshöhe erhöht
Hans-Joachim Lamberty	Peter-Klößner- Straße 3	0651/6860939	Preis: Zuschlag 5,00 € (für nicht umsetzbare Rollstuhlfahrer) 0,1 – 3,0 km: 2,00€; Ab 3,1 km: 1,50€ Großraumtaxi: Bequemer Einstieg, optimale Sitzposition, rollstuhl- und behindertengerecht
Taxi Marchand Inh. Peter Vucenovic	Kurfürstenstraße 55	0651/25566	<i>Keine Informationen vorhanden</i>
Taxi Simon	Maarstraße 91	0651/28444	
Pötsch Taxi	Bahnhofsplatz	01718455190	
Omnitour GmbH	Kaiserstraße	0651/88044	
Taxi Feigen GmbH	Löwenbrückener- Straße	0651/75148	
Klaus-Dierter Reichert	Zurmaiener Straße	0651/26199	
T.S.T. Taxi Service Trier GmbH	Am Trimmelter Hof	0651/66123	

3 Der Weg ist das Ziel. Analyse und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV am Beispiel der Stadt Trier (Bachelorarbeit)

1 Einleitung

Das Statistische Bundesamt titelt in der Pressemitteilung vom 11.05.2015: „Über 10 Millionen behinderte Menschen im Jahr 2013“ (vgl. DESTATIS 2015, o.S.), wobei diese Zahl allein für Deutschland gilt. Darüber hinaus sind die Zahlen der Menschen mit einer zeitweisen Behinderung noch viel höher. Für diese Menschen werden extra Angebote geschaffen, so genannte behindertengerechte Lösungen.

Diese behindertengerechten Angebote entsprechen jedoch nicht der deutschen Verfassung, die besagt, dass niemand aufgrund seiner Behinderung benachteiligt werden darf (vgl. Art. 3 Abs. 3 Satz 2 GG), denn es ist eine deutliche Benachteiligung, wenn beispielsweise bestimmte Wege nicht genutzt werden können, dass sie nur über Treppen passierbar sind. Des Weiteren verdeutlicht die oben genannte Zahl, dass nicht länger Sonderlösungen, wie beispielsweise Rampen neben Treppen, geschaffen werden können, sondern dass behindertengerechten Angebote Standardlösungen werden müssen. Behinderten Menschen muss eine selbstbestimmte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht werden (vgl. VDV 2012, S. 36).

Ein wichtiger Aspekt, der die Grundlage zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bildet, ist die Mobilität. Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen der Menschen zur Existenzsicherung (Beruf, Versorgung), ist jedoch auch fundamental zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben (vgl. ebd., S. 22). Aufgrund dessen ist es zwingend erforderlich, dass allen Menschen, insbesondere auch behinderten Menschen, die Zugänglichkeit und die Nutzbarkeit ihrer selbstgewählten Mobilität ermöglicht wird. Daher müssen in der Verkehrsplanung die unterschiedlichen Interessen und Fähigkeiten aller Menschen berücksichtigt werden.

Eine Methode und Möglichkeit das Bedürfnis nach Mobilität zu befriedigen ist die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dementsprechend muss der ÖPNV die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für alle Personen sicherstellen. Dies wird als auch Barrierefreiheit im ÖPNV bezeichnet. Die Zielsetzung dieser Arbeit ist es, die geforderte Barrierefreiheit im ÖPNV sicherzustellen. Dazu wurde die Stadt Trier als Fallbeispiel ausgewählt. Mit Hilfe der Arbeit soll beantwortet werden warum

der ÖPNV barrierefrei gestaltet sein muss, wie der ÖPNV der Stadt Trier im Hinblick auf Barrierefreiheit bereits gestaltet ist und wie der ÖPNV in der Stadt Trier noch konzipiert und gestaltet sein muss, sodass ein barrierefreier ÖPNV für die Zukunft gewährleistet werden kann. Dazu wird eine umfangreiche Literaturanalyse durchgeführt. Der Ist-Zustand der Barrierefreiheit wird mit Hilfe einer umfassenden Analyse, durch verschiedene Analysebögen und Experteninterviews, festgestellt. Auf Grundlage dieser Analyse und den, durch die Experten geäußerten, Anliegen wurden Handlungsempfehlungen zur Optimierung der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV der Stadt Trier erstellt. Zunächst werden in der Arbeit die gesetzlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen zur Barrierefreiheit vorgestellt (vgl. Kapitel 2). Dabei werden insbesondere die betreffenden Inhalte der UN-Behindertenrechtskonvention, das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes und des Landes Rheinlandpfalz sowie das Personenbeförderungsgesetz vorgestellt.

2 Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

Inklusion, Benachteiligungsverbot und Barrierefreiheit wurden zu alltäglichen Forderungen in der Diskussion im Umgang mit behinderten Menschen. Diese Begriffe bzw. Ideen und Vorstellungen im Umgang mit Behinderten sind keinesfalls haltlose Forderungen verschiedener (politischer) Interessenvertretungen behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen. Dies dürfte auch nach Maßgabe der politischen und gesellschaftlichen Aufmerksamkeit und Diskussion außer Frage stehen. Sie fundieren auf einer breiten gesetzlichen Basis. In den letzten Jahrzehnten hat sich die Politik auf allen Ebenen bereits vermehrt mit der Gleichstellung behinderter Menschen befasst. Es wurden zu dieser Thematik eine Reihe mehrerer Gesetze verfasst. Ebenfalls hat die Politik, in ihrer Rolle als wesentlicher Aufgaben- und Verantwortungsträger im ÖPNV, auch die gesetzlichen Grundlagen zur Barrierefreiheit im ÖPNV verfasst.

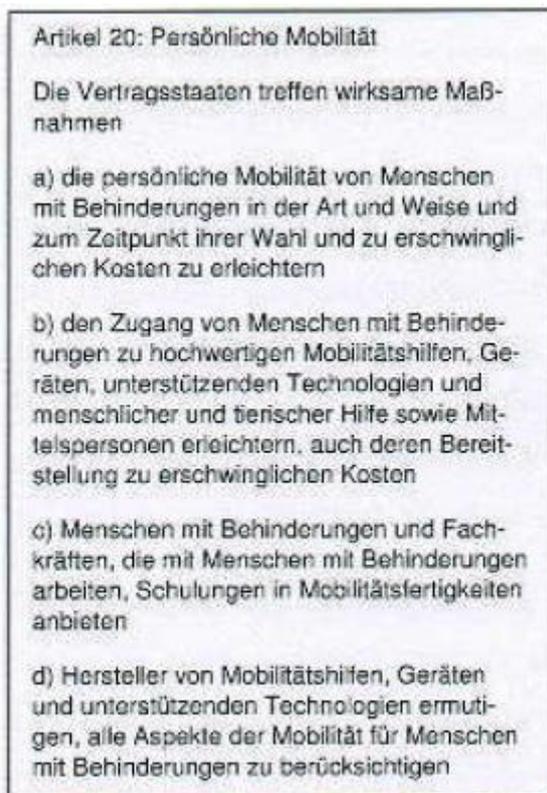
Dieses Kapitel stellt in Folge dessen die wichtigsten Inhalte der UN-Behindertenrechtskonventionen vor, insbesondere in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV, als entsprechende internationale Rahmenbedingung (vgl. Kapitel 2.1). Anschließend werden die gesetzlichen Regelungen zur Verankerung der Verpflichtung zur Barrierefreiheit im ÖPNV auf Bundesebene sowie auf Länderebene des Landes Rheinland-Pfalz, im Hinblick auf das Fallbeispiel der Stadt Trier, aufgezeigt (vgl. Kapitel 2.2). Letztendlich wird die gesetzliche Umsetzung der Aufgabe zur umfassenden Integration mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV durch die Vorstellung der novellierten Auflage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) aus dem Jahr 2013 sowie das darin enthaltende Instrument des Nahverkehrsplans zur Gestaltung des ÖPNV beleuchtet (vgl. Kapitel 2.3). Es gibt viele weitere gesetzliche Regelungen, sowohl allgemein zur Gleichstellung behinderter Menschen, als auch spezifisch zur Barrierefreiheit (im ÖPNV), beispielsweise seitens der Kommunen oder der

Europäische Union (EU) (vgl. Anhang 1). Die drei oben genannten gesetzlichen Rahmenbedingungen zählen zu den essentiellen, gesetzlichen Regelungen für die Thematik dieser Arbeit und bieten einen ausreichenden Überblick, sodass das gesetzlich basierte Verständnis für die Thematik sichergestellt werden kann. Aus diesem Grund wird eine Beschränkung getroffen und auf die Darstellung weiterer rechtlichen Rahmenbedingungen an dieser Stelle verzichtet.

2.1 Die UN-Behindertenrechtskonventionen

Ein wichtiger Meilenstein im langjährigen Prozess zur Gleichstellung behinderter Menschen ist das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderung (UN-Behindertenrechtskonvention /UN-BRK). Die UN-BRK konkretisiert die universellen Menschenrechte für die speziellen Bedürfnisse und Lebenslagen behinderter Menschen. Inklusion ist dabei die durchgängige Haltung und das zentrale Handlungsprinzip (BUNDESMINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES/BMAS 2011, S. 10). Für Deutschland ist die Konvention, nach der Ratifizierung im Jahr 2009 in Kraft getreten (vgl. Art. 2 Abs. 1 Gesetz zum BRK). Ein wichtiger Bestandteil der UN-BRK um das Ideal der inklusiven Gesellschaft zu erreichen ist die Forderung nach Zugänglichkeit: „Um Menschen mit Behinderung eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten unter anderem für a) Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Schulen, Wohnhäusern, medizinischer Einrichtungen und Arbeitsstätten; b) Informations-, Kommunikations- und andere Dienste, einschließlich elektronischer Dienste und Notdienste.“ (Art.9 Abs.1 Gesetz zum BRK). In verbindender Betrachtung mit der Zielsetzung des UN-BRK (vgl. UNITED NATIONS 2006, o.S.) wird die Forderung nach „Zugänglichkeit für alle“, im Sinne der Barrierefreiheit, als Menschenrecht deklariert.

Die explizite Erwähnung der Zugänglichkeit zu Transportmitteln (vgl. Art.9 Abs.1 Gesetz zum BRK) definiert somit Indirekt die Barrierefreiheit im ÖPNV als Menschenrecht. Deutschland hat sich als Vertragspartner der UN-BRK verpflichtet dementsprechend Maßnahmen für die persönliche Mobilität umzusetzen (vgl. Abbildung 1).



Weiterhin wird durch die UN-BRK deutlich, dass nicht die Behinderung selbst zu Barrieren führt, sondern die gestaltete Umwelt, die nicht an die individuellen Fähigkeiten der Menschen angepasst ist (vgl. FGSV 2011, S.8). Das BMAS sieht in dem Übereinkommen den Paradigmenwechsel der Behindertenpolitik die Abwendung vom Fürsorge-Gedanken und die Hinwendung zur Inklusion, auf internationaler Ebene (vgl. 2009, o.S.). Der entsprechende Paradigmenwechsel auf nationaler Ebene wurde bereits einige Jahre zuvor, u.a. durch das Behindertengleichstellungsgesetz, eingeleitet.

Abbildung 3.1: Maßnahmen zur persönlichen Mobilität (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG NACH BGBl 2008 II, S. 1433f)

2.2 Behindertengleichstellungsgesetz auf Bundes- und Länderebene

Bereits zum 01. Mai 2002 ist in Deutschland das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)), in Kraft getreten. Noch zum Ende desselben Jahres hat der Landtag Rheinland-Pfalz (RLP) ein Landesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (LGGBehM), für die eignen Zuständigkeitsbereiche, beschlossen. Sie sind in ihrer Zielsetzung, dem Aufbau und den Inhalten vergleichbar und werden daher im Folgenden zusammen behandelt. Die Einführung dieser Gesetze sind das Ergebnis der Umsetzung des Benachteiligungsverbot des Grundgesetzes (GG): „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“ (Art. 3 Abs. 3 Satz 2 GG). Ziele des BGG und des LGGBehM sind demzufolge, erstens eine Benachteiligung behinderter Menschen zu eliminieren und zu verhindern sowie zweitens die Sicherstellung der gleichberechtigten Partizipation am gesellschaftlichen Leben. Weiterhin soll behinderten Menschen eine selbstbestimmte Führung ihres Lebens ermöglicht werden (vgl. §1 BGG; §1 LGGBehM). Inhaltlich umfassen die Gesetze weiterhin Begriffsbestimmungen, die Verpflichtung sowie Maßnahmen zur Gleichstellung sowie die Einrichtung des Amtes eines Bundes- bzw. Landes- beauftragen für die Belange behinderter Menschen. Insbesondere die Begriffsbestimmungen und die Verpflichtung zur Gleichstellung sind für die Thematik der Arbeit bedeutend.

Erstmalig wird Barrierefreiheit gesetzlich definiert: „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 auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.“ (§4 BGG; §2 Abs. 3 LGGBehM). Die Schaffung der ganzheitlichen Barrierefreiheit liegt im Schwerpunkt des BGG. Explizit werden in dieser Definition u.a. die Verkehrsmittel genannt, welche wiederum folgerichtig ausdrücklich in den Verpflichtungen bzw. Maßnahmen zur Gleichstellung. aufgeführt werden: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“ (§8 Abs. 2 BGG; §9 Abs. 1 LGG- BehM). Primäre Erklärung dieser Gesetzte ist, dass sowohl der Bund als auch das Land Rheinland-Pfalz sich bereits im Jahr 2002 bzw. 2003, und damit vor dem in Kraft treten der UN-BRK, zur Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr verpflichtet haben.

Die Aussagen des Grundgesetzes, des BGG und des LGGBehM zum Diskriminierungs- und Benachteiligungsverbot sowie zur Barrierefreiheit waren die ersten gesetzlichen Rahmenbedingen zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV und spiegeln die, bereits damals, sehr hohe Relevanz wider. Sie beinhalten ein Umdenken in der Behindertenpolitiik, da durch sie die Selbstbestimmung der behinderten Menschen ins Zentrum gerückt wurde, sowie durch das Streben nach Barrierefreiheit erste konkrete Maßnahmen für die Gleichstellung behinderter Menschen. Zweifelsohne bilden sie daher ein wichtiges Fundament für die Arbeit zu dieser Thematik (vgl. VDV 2012, S.8). Die zusätzlichen Rahmenbedingungenwerden im Folgenden aufgezeigt.

Mit der Einführung des BGG und des LGGBehM waren maßgebliche Auswirkungen und Änderungen weiterer Gesetze, insbesondere im Bereich Verkehr, verbunden (vgl. Anhang 2). Die Auswirkungen betreffen die Gesetze im Bereich Verkehr und Mobilität insofern, dass rechts- verbindliche Vorgaben z.B. über die Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen und über die Beteiligung von Behindertenverbänden bei Planungen getroffen wurden. Damit sollten sie mit der Zielsetzung des BGG übereinstimmen. (vgl. RAU 2013, S.17ff). Das Land Rheinland-Pfalz hat, ebenso wie viele weitere Bundesländer, die Vorgaben auf Landesrechtlicher Ebene vertieft (vgl. Anhang 3).

2.3 Personenbeförderungsgesetz und Nahverkehrsplan

Im Weiteren soll sich insbesondere auf das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bezogen werden da für dieses, mit der Einführung des BGG, die oben genannten inhaltlichen Änderungen relevant wurden

und im novellierten PBefG (2013) wichtige neue Regelungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV getroffen wurden.

Zunächst werden die Inhalte des PBefG im Hinblick auf Barrierefreiheit im ÖPNV vorgestellt (vgl. Kapitel 2.3.1). Der Nahverkehrsplan ist ein wichtiges Instrument des PBefG zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV und wird daher kurz beleuchtet (vgl. Kapitel 2.3.2).

2.3.1 Inhalte des novellierten PBefG zur Barrierefreiheit im ÖPNV

Das gesetzliche Fundament zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV wurde in §8 Abs. 3 Satz 3 PBefG; durch die Novelle des Gesetzes im Jahr 2013, festgeschrieben: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ (§8 Abs. 3 Satz 3 PBefG). Damit wurde eine politische Zielbestimmung festgesetzt, welche die Aufgabenträger verpflichtet in einem Planungsinstrument des ÖPNV, dem Nahverkehrsplan (NVP), neben Tragfähigkeit und finanzieller Ausgestaltung, die Belange von mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkten Personen mit dem Ziel zu beachten, bis zum 01.01.2022 eine Nutzung des ÖPNV zu erreichen, die vollständig barrierefrei ist (vgl. AG DER BAG ÖPNV 2014, S. 1). Gültig ist sie für alle nach §8 Abs. 1 PBefG vom NVP betroffenen Verkehrsmittel. Diese beinhalten Straßenbahnen, Busse sowie flexible Bedienungsformen (vgl. §8 Abs. 1 PBefG). Angebote des Schienenpersonennahverkehrs sind nicht von den Regelungen des PBefG betroffen. Sie sind für die Thematik dieser Arbeit nicht relevant, nichtsdestotrotz liegt in dem Ausschluss eine Inkonsequenz des PBefG bzw. der Zielbestimmung vor (vgl. AGOEABAGÖPNV 2014, S.7).

In der bisherigen Fassung des PBefG wurde keine zeitliche Frist gesetzt, sondern lediglich von einer „möglichst weitreichenden Barrierefreiheit“ (§8 Abs. 3 Satz 2 PBefG 1990) gesprochen. Jedoch wurden gleichzeitig in der aktuellen Fassung Ausnahmeregelungen zu dieser Frist (vgl. §8 Abs. 3 Satz 4 PBefG 2013; §62 Abs. 2 PBefG) gestattet.

Neu eingeführt wurde dafür die Anhörung der Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste und Fahrgastverbände“ (§8 Abs. 3 Satz 6 PBefG); dabei sind ihre Anliegen „angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen“ (§8 Abs. 3 Satz 7 PBefG). Das RLP hat darüber hinaus eine beratende Mitwirkung der örtlich tätigen Verbände behinderter Menschen an der Aufstellung des NVP eingeführt (vgl. §8 Abs. 3 NVG).

Ferner ist in der novellierten Fassung die Rede von der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen“ (§8 Abs. 3 PBefG), statt bisher von, behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkung“ (§8 Abs. 3 Satz 2 PBefG 1990).

In den §§ 12 und 13 wird, durch die Regelungen zur Erteilung bzw. Versagung von Liniengenehmigungen, nochmals Bezug auf die Barrierefreiheit im ÖPNV genommen.

Liniengenehmigungen müssen demzufolge eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan" (§ 12 Abs. 1c PBefG) beinhalten. Dies führt sogar soweit, dass Liniengenehmigungen versagt werden können, „wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht" (§13 Abs. 2a PBefG). Diese Vorgaben, die bei nicht Einhaltung mit schwerwiegenden Folgen verbunden sind, zeigen die Signifikanz des Nahverkehrsplans als unerlässlicher Bestandteil zur Erreichung des barrierefreien ÖPNV (vgl. BMVBW 2004, S.2).

2.3.2 Der Nahverkehrsplan (in Rheinland-Pfalz) als rechtsverbindliches Instrument zur Planung

Das PBefG stärkt die Funktion des NVP: Er muss Aussagen über den Zeit- und den Maßnahmenplan zur Erreichung der Barrierefreiheit enthalten und zusätzlich müssen (soweit vorhanden) Behindertenvertretungen bei der Erstellung beteiligt werden (vgl. RAU2003, S.20). Er ist ein rechtsverbindliches Planungsinstrument zur Barrierefreiheit im ÖPNV. Für den straßengebundenen ÖPNV bestimmten die Länder über die Aufstellung und den Inhalt des NVP (vgl. FGSV 2011, S.13). Nach dem Nahverkehrsgesetzes des Landes RLP ist jeder Landkreis und jede Kreisfreie Stadt verpflichtet ein NVP aufzustellen, welcher Aussagen zu der Berücksichtigung der Belange von behinderten und alten Menschen von Kindern, Familien mit Kindern und Frauen enthalten muss. Zusätzlich sind, über das PBefG hinausgehend, die örtlich tätigen Verbände behinderter Menschen beratend in die Aufstellung des NVP mit einzubeziehen (vgl. §8 Abs. 2 NVG).

Der NVP ist ein unerlässliches Instrument zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV (vgl. BMVBW 2004, S.2), insbesondere nach den Vorgaben des novellierten PBefG. Er dient vor allem den Landkreisen als mittel- bis langfristiges Planungsinstrument zur Umsetzung der Barrierefreiheit und sollte daher bezüglich dieser Inhalte keine Schwächen aufweisen. Zu Unterstützung der Praxis wurden in der Vergangenheit bereits Kriterienkataloge für die Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen erstellt (vgl. FGSV 2011, S. 13). Aufgrund dessen wird der NVP des Fallbeispiels mit Hilfe einer Checkliste des Ministeriums für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demographie Rheinland-Pfalz (MSAGD) auf die Inhalte zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV geprüft (vgl. Kapitel 5.2.1). Weitere rechtsverbindliche Instrumente zur Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV sind das Vergabeverfahren und gesetzliche Finanzierungsinstrumente. Sie werden für das Fallbeispiel jedoch nicht untersucht und werden daher nicht weiter berücksichtigt.

3 Begriffsdefinitionen und Reichweite der Barrierefreiheit

Zusammengefasst dienen die gesetzlichen Grundlagen für die Akteure des ÖPNV als Fundament ihrer Arbeit und helfen bei der allgemeinen Orientierung. Die im PBefG verankerte Zielbestimmung ist eine politisch gesetzgeberische Maßnahme zur Umsetzung der UN-BRK. Die ARBEITSGRUPPE DER BAG ÖPNV sieht die Zielbestimmung inhaltlich als begrüßenswert, „nicht zuletzt mit Blick auf den demographischen Wandel“ (2014, S.5). Jedoch beinhaltet die Novelle des PBefG einige unbestimmte Rechtsbegriffe.

Bevor die Aufgabenträger des ÖPNV auf Grundlage der Zielbestimmung des PBefG die Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV in Angriff nehmen können, sind die wesentlichen Fragen bezüglich der Interpretation der Begriffe zu beantworten. Zudem werden in Diskussionen oftmals weitere Konzepte im Kontext der Barrierefreiheit aufgeführt, die zu Verwirrungen führen. Da die Inhalte nur teilweise bekannt sind und eine klare Trennung oftmals nicht nachvollziehbar ist.

Daher werden im Folgenden die zentralen Begriffe erläutert. Zunächst wird beleuchtet, was unter ‚vollständiger Barrierefreiheit‘ zu verstehen ist und wie weitreichend der Begriff ist (vgl. Kapitel 3.1). Die Zielgruppe des barrierefreien ÖPNV wird aufgezeigt (vgl. Kapitel 3,2) und letztendlich wird die Weiterentwicklung von Barrierefreiheit zum Design für Alle vorgestellt (vgl. Kapitel 3.3), daher oftmals begriffliche Irritationen entstehen.

3.1 (vollständige) Barrierefreiheit

Mit der Fragestellung der Bedeutung der „Barrierefreiheit“ geht zunächst die Frage einher, was denn eine Barriere ist. Durch §4 BGG wird eine gesetzliche Definition des Begriffs „Barrierefreiheit“ eingeführt, jedoch keine Definition von Barrieren getroffen. Der Gesetzesanwender muss nach dem Wortlaut des BGG selbst zu dem Umkehrschluss finden, dass Barrieren alle Gegebenheiten sind, die der Nutzung durch „behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ (§4 BGG) entgegenstehen. Barrieren sind demzufolge nicht auf bauliche Zustände beschränkt; sondern können auch technische, rechtliche und administrative Gegebenheiten umfassen (vgl. LEIDNER et al. 2006, S.204). Barrierefreiheit ist der Abbau eben dieser Barrieren, folglich der umfassende Zugang und die uneingeschränkte Nutzung aller gestalteten Lebensbereiche (BEHNIDERTEN- BEAUFTRAGE 2014, o.S.). Barrierefreiheit ist jedoch auf gestaltete Lebensbereiche beschränkt, da von natürlichen Lebensbereichen (Wälder, Gebirge) keine Barrierefreiheit erwartet werden kann.

Der Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ nimmt in der politischen Zielbestimmung des PBefG eine zentrale Rolle ein, jedoch wird er sowohl im Gesetzestext als auch in der Gesetzesbegründung nicht

ausdrücklich definiert. Der Verzicht auf eine Definition der vollständigen Barrierefreiheit ist als bewusste Entscheidung der Gesetzgebung zu interpretieren, da auf der einen Seite durch §4 BGG eine gesetzliche Definition des Begriffs Barrierefreiheit besteht und gleichzeitig durch ebendiese Definition jeder Behinderungsform behinderungsspezifische Barrieren zugeschrieben werden, die eine allgemeine und dennoch konkrete Definition der vollständigen Barrierefreiheit sehr schwer bis unmöglich macht (vgl. CLUB82 e.V. 2007, S.13). Weiterhin ist eine Definition unmöglich, da Barrierefreiheit das Ergebnis der unterschiedlichen Bedürfnisse der Menschen an die gestaltete und gebaute Umwelt ist. Diese Bedürfnisse sind jedoch durch medizinischen Fortschritt, technische Entwicklungen sowie dem demographischen Wandel der Gesellschaft, einem ständigen Wandel unterlegen (vgl. KÖNIG et al. 2003, S.55). Durch die nicht getroffene Definition der vollständigen Barrierefreiheit, wurde eine Zeitlosigkeit des Begriffs gewährleistet.

Die Behinderungsarten sind zu unterschiedlich um eine Lösung zu finden, die allen Menschen - unabhängig ob mit oder ohne Behinderung oder Art der Behinderung - zu gleichen Teilen gerecht wird (vgl. REINBERG-SCHÜLLER 2002, S.75; CLAUS 2003, S. 74). Darüber hinaus sieht der Gesetzgeber nicht die Möglichkeit einer Definition, da diese nur durch die Betroffenen selbst festgelegt werden kann. Daher sind Akteure vor Ort indirekt der Verpflichtung ausgesetzt den aktiven Dialog mit Betroffenenvertretungen zu suchen und Kompromisse zu finden (vgl. CLAUS. 2003, S.74). Dies fördert die Problemerkennung der Akteure und beinhaltet die Gelegenheit Barrierefreiheit als gesellschaftliche und planerische Chance zu verstehen: „Sie ist Herausforderung, keine lästige Pflicht.“ (RUDOLPH 2007, S.85).

Speziell Barrierefreiheit im ÖPNV muss als integrativer Denkansatz verstanden werden, da viele Teilkomponenten - Infrastruktur, Fahrzeuge, Informationswesen usw. - angesprochen werden, die in ihrer Gesamtheit barrierefrei sein müssen, um eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen (vgl. ÖVG 2009, S.101). Dies ist durch beispielsweise physische und finanzielle Umstände schlichtweg nicht möglich und kann auch für bestehende Infrastruktur nicht bis zum Jahr 2022 umgesetzt werden. Diese Auffassung teilt auch der Gesetzgeber, denn im Gesetzgebungsverfahren wird formuliert: „Dabei ist klar, dass insbesondere die Infrastruktur nicht losgelöst von Modernisierungsmaßnahmen nur zum Zwecke der Herstellung von Barrierefreiheit umfangreich modernisiert werden kann. [...] In jedem Fall muss aber sichergestellt sein, dass bei Modernisierungsmaßnahmen oder bei Fahrzeugneubeschaffungen ohne Ausnahme für Barrierefreiheit gesorgt wird.“ (BT-Drs.17/7046 2011, 8.12). Dies zeigt deutlich, dass nicht von einer umfassenden Nachbesserung des aktuellen ÖPNV-Systems bis 2022 ausgegangen wird, sondern einer schrittweisen Umsetzung bei anstehenden Modernisierungsmaßnahmen und die Beachtung bei Neuplanungen. Bei genauer Betrachtung des

Gesetzwortlauts im PBefG wird diese Auffassung unterstrichen, denn es wird lediglich die Pflicht ausgesprochen im Nahverkehrsplan und dessen Umsetzungsmaßnahmen das Ziel zu verfolgen, bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen und nicht verpflichtet bestehende Barrieren bis dahin tatsächlich abgebaut zu haben (vgl. §8 PBefG; AG DER BAGÖPNV 2014, 71.).

Die Einführung des Begriffs der „vollständigen“ Barrierefreiheit bezieht sich nicht auf neue inhaltliche oder technische Anforderungen der Barrierefreiheit, da dies bezüglich nichts im Gesetzestext zu finden ist. Vielmehr bezieht sich der Begriff auf die (räumliche) Gesamtheit des ÖPNV in Deutschland, die barrierefrei werden soll (vgl. AG DER SAG ÖPNV 2014, S.8). Zusammengefasst ist „vollständige Barrierefreiheit“ eine utopische Zielsetzung, die aber bewusst als anzustrebendes Ziel gewählt wurde, um das bestmögliche Ergebnisse stets in den Fokus zu stellen und alle Ressourcen für eine annähernde Zielerreichung zu mobilisieren. Dieses Verständnis des Begriffs „vollständige Barrierefreiheit“ liegt infolgedessen ebenso dieser Arbeit zugrunde.

3.2 Definition und Entwicklung der Zielgruppe des barrierefreien ÖPNV

Barrierefreiheit im ÖPNV wird oft mit der Nutzbarkeit des ÖPNV durch Rollstuhlfahrergleich- gesetzt (vgl. AG DER SAGÖPNV 2014, S.9). Die Neuregelung im PBefG sieht in der Barrierefreiheit die Berücksichtigung von „in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen“ (§8 PBefG) vor. Dadurch ist eine alleinige Beschränkung auf Rollstuhlfahrer widerlegt, aber die gesamte Zielgruppe eines barrierefreien ÖPNV-Systems noch nicht erfasst.

Für Menschen mit Behinderungen ist eine barrierefreie Umwelt, einschließlich eines barrierefreien ÖPNV, zwingend notwendig, um gleichberechtigt am Leben in der Gesellschaft teilhaben zu können (vgl. REBSTOCK 2009, 8 .45). Sie gehören zu den Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung im engeren Sinn und somit zur „klassischen“ Zielgruppe des barrierefreien ÖPNV-Systems (vgl. ebd., S. 45). Mobilitätseingeschränkt im engeren Sinn meint körperlich behinderte Menschen, Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen, Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen sowie psychisch behinderte Menschen. Zusätzlich dient und hilft Barrierefreiheit aber auch Menschen, die nur zeitweise in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und daher eine Behinderung im weiteren Sinne tragen. Eine Behinderung im weiteren Sinne kann reisebedingt, z.B. durch Gepäck oder einen Kinderwagen. oder altersbedingt sein (vgl. Anhang 4).

Häufig wird seitens der Gesellschaft unterstellt, dass die Gruppe der Menschen mit Behinderung lediglich eine Minderheit darstellt und folglich Angebote für diese Gruppe, z.B. Barrierefreiheit im ÖPNV, sehr spezifisch ausgerichtet sind und nur durch wenige Menschen genutzt werden können.

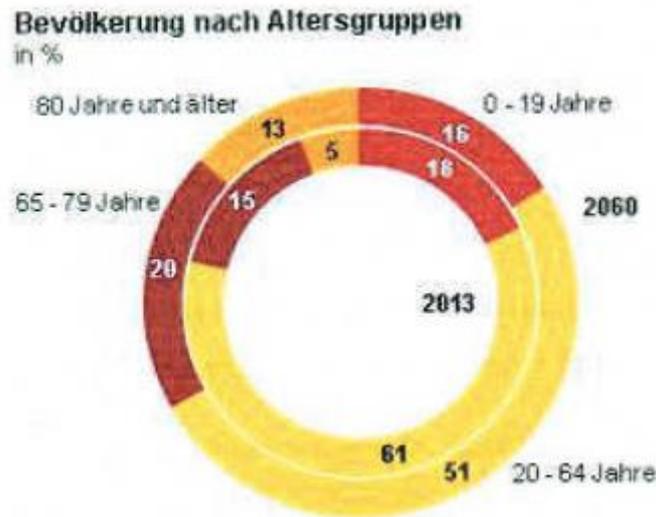


Abbildung 3.2: Bevölkerung nach Altersgruppen 2013 und 2060 (Quelle: DESTATIS 2015B, o.S)

Nach Angaben des Statistischen Bundesamts (Destatis) lebten im Jahr 2013 10,2 Millionen Menschen mit einer amtlich anerkannten Behinderung in Deutschland. Das bedeutet rund jeder achte Einwohner (13%) lebt mit einer Behinderung und dies impliziert einen Anstieg der Menschen mit Behinderung von 7% gegenüber dem Jahr 2009 (vgl. DESTATIS 2015a, S.1). Rund 7,5 Millionen Menschen lebten im Jahr 2013 mit einer Schwerbehinderung, somit waren 9,4% der gesamten deutschen Bevölkerung schwerbehindert (vgl. DESTATIS 2014, S.1).

Diese Zahlen widerlegen das Argument, dass Menschen mit Behinderung eine Minderheit in der deutschen Bevölkerung darstellen, dar über hinaus ist mit einem weiteren Anstieg der Anzahl behinderter Menschen in den kommenden Jahren zu rechnen (vgl. Anhang 5).

Zusätzlich wächst die Gruppe der mobilitätseingeschränkten Menschen stetig. Angesichts des demographischen Wandels wird sich die Altersstruktur in Deutschland wandeln (vgl. Abbildung 2). Im Jahr 2060 wird jeder Dritte älter als 65 Jahre und jeder siebente wird 80 Jahre oder älter sein (vgl. DESTATIS 2009, S.1). Die Anzahl der altersbedingt mobilitätseingeschränkten Menschen wird deutlich zunehmen.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit „nutzt demnach nicht nur einer kleinen Minderheit, sondern einem großen Teil der Bevölkerung“ (LHS HANNOVER 2004, 8.12). Außerdem ist „ein behindertenfreundlicher ÖPNV [...] auch ein fahrgastfreundlicher ÖPNV“ (ebd., S.12), denn durch höheren Komfort beispielsweise ein Fahrzeug kann die Lebensqualität für jeden deutlich verbessert werden (vgl. ebd., 8.12; LEIDNER et al. 2006, S.203; REBSTOCK 2009, S.4) (vgl. Abbildung 3.3).



Abbildung 3.3: Barrierefrei für Alle (Quelle: DESIGN FOR FOUNDATION o.J. o.S.)

Darüber hinaus wird „[d]urch die Vergrößerung des potentiellen Kreises der Nutznießer [...] nicht nur die Wirtschaftlichkeit, sondern auf die Akzeptanz von barrierefreien Maßnahmen erhöht.“ (vgl. VDV 2012, S.28).

Abschließend sind demgemäß die Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die herkömmliche Zielgruppe der Barrierefreiheit im ÖPNV, jedoch können alle Menschen als Kundengruppe der Barrierefreiheit im ÖPNV definiert werden. Die Aufgabenträger des ÖPNV sollten daher über den engeren Wortlaut des PBefG hinausgehen und versuchten möglichst keine Teilgruppe der mobilitätsbehinderten und eingeschränkten Menschen in der Berücksichtigung der Belange ausnehmen (vgl. AG DER BAG ÖPNV 2014, S. 10), sowie die gesamte Bevölkerung als Kundengruppe der Barrierefreiheit beachten.

Im weiteren Verlauf der Arbeit wird auf den Ausdruck „behinderte Menschen“ nach Möglichkeit verzichtet, da dieser nicht der Idee und Zielsetzung der Barrierefreiheit sowie den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Stattdessen wird der Begriff „mobilitätseingeschränkt“ (Mobilitätsbehinderung im engeren und weiteren Sinn) als Hauptzielgruppe der Barrierefreiheit im ÖPNV, fortgeführt.

3.3 Barrierefreiheit und Design für Alle

Die Stadtplanung und somit auch die Verkehrsplanung haben in den letzten Jahren zunehmend politischen Einfluss erfahren. Es wurde die politische Grundlage zur Gleichstellung behinderter Menschen geschaffen und Barrierefreiheit als grundsätzliches Planungskonzept eingeführt und somit „behindertengerechte“ Sonderlösungen abgeschaffen.

Ursprünglich zielte die Idee der Barrierefreiheit ausschließlich auf die gleichberechtigte Teilhabe behinderter Menschen am gesellschaftlichen Leben ab und Barrierefreiheit im Verkehr bezog sich auf mobilitätseingeschränkte Menschen. Berichte und Gutachten stellten jedoch heraus, dass Barrierefreiheit im Interesse aller Menschen ist (vgl. EDAD 2005. S. II). Mit zunehmender politischer

und öffentlicher Diskussion wurde das Konzept der Barrierefreiheit auf die gesamte Bevölkerung ausgeweitet. Ein besonderes Beispiel dafür ist § 4 BGG, in welchem das Ziel der Barrierefreiheit festgeschrieben wird, aber über Zugänglichkeit und Nutzbarkeit, in der allgemein üblichen Weise (§ FGSV 2011, S.9).

Design für Alle ist ein Konzept und Gestaltungsprozess mit der Zielsetzung, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst viele Menschen herzustellen. Die gebaute Umwelt, Dienstleistungen und Produkte sollten daher so ausgerichtet sein, dass sie sicher, gesund, funktional, leicht verständlich, ästhetisch, anspruchsvoll sowie nachhaltig sind und zugleich die menschliche Vielzahl berücksichtigen (vgl. LEIDNER et al. 2007, S.2).

Im Gegensatz zur Barrierefreiheit setzt Design für Alle ursprünglich „[...] auf die Analyse des tatsächlichen Bedarfs und die individuellen Wünsche der Menschen, ist Design für Alle Prozess- und nicht nur Endproduktbezogen, verlangt Design für Alle die Einbindung der Endverbraucher in jeder Phase des Entstehungsprozesses.“ (ebd., S.3). Grundsätzlich stimmen jedoch mittlerweile die Zielsetzungen der Konzepte überein. Dies belegt insbesondere § 4 BGG und die UN-BRK. Aber auch der Ansatzpunkt, Betroffene in die Planungsphase einzubeziehen hat sich mittlerweile für die Umsetzung der Barrierefreiheit als vorteilhaft erwiesen und wurde durch §8 Abs. 3 Satz 6 im PBefG für Barrierefreiheit im ÖPNV aufgegriffen.

Das Konzept der Barrierefreiheit hat sich im Laufe der Diskussion dem Konzept Design für Alle angepasst und dahingehend weiterentwickelt. Ferner existieren noch weitere Konzepte mit ähnlicher Zielsetzung, z.B. Universal Design (USA) und Inclusive Design (UK) (vgl. ebd., S.3). Durch die ähnlichen Zielsetzungen und die geringfügigen Unterschiede kommt es zunehmend zu einer Durchmischung der Konzepte bis hin zum synonymen Gebrauch. Durch die engen inhaltlichen Zusammenhänge der (beiden) Konzepte kommt es zwangsläufig in der Umsetzung zu Überschneidungen. Eine klare Unterscheidung zwischen Maßnahmen, die nur auf mobilitätseingeschränkte Menschen bzw. auf alle Bevölkerungsgruppenabzielen, ist nicht möglich. Daher wird auch diese Arbeit eine Trennung der Konzepte nicht berücksichtigen. Es besteht die Möglichkeit, dass Empfehlungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV ausgesprochen werden, die über die herkömmliche Idee der Barrierefreiheit hinausgehen. Unter Betrachtung der definierten Kundengruppe der Barrierefreiheit und der Zielsetzung, dass alle Empfehlungen der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV in Trier dienen, ist diese Situation mit der Thematik der Arbeit zu vereinbaren.

4 Barrierefreiheit im ÖPNV

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Bestimmungen und Zielvorstellung einer Mobilität für Alle wird die dringliche Notwendigkeit des Ausbaus eines barrierefreien ÖPNV-System deutlich (vgl. LHS HANNOVER 2004, S.14).

Nach Kapitel 3.2 und 3.3 ist festzustellen, dass Barrierefreiheit aufgrund der Komfort- und Attraktivitätssteigerung die Anforderungen aller Fahrgäste, unabhängig einer Mobilitätseinschränkung, befriedigt (vgl. Abbildung 3). Im Besonderen haben die mobilitätseingeschränkten Fahrgäste spezielle Anforderungen und Bedürfnisse, die berücksichtigt werden müssen, um eine uneingeschränkte Nutzbarkeit für alle umzusetzen. Sie unterscheiden sich nach Grad und Art der Mobilitätseinschränkung, sie sind jedoch alle im Gesamtsystem des ÖPNV zu berücksichtigen (vgl. VDV 2012, S.56). Gleichzeitig können diese Bedürfnisse auch widersprechen, da etwas für eine Art der Mobilitätseinschränkung eine Barriere darstellen kann, wohin gegen es für andere eine unabdingbare Orientierungshilfe ist (vgl. LEIDNER et al. 2006, S.205).

Aufgrund dessen werden im folgenden Kapitel zunächst die Nutzungsschwierigkeiten und Zielkonflikte einiger Gruppen mit Mobilitätseinschränkungen vorgestellt (vgl. Kapitel 4.1). Die verschiedenen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen müssen in festgelegten Standards zur Barrierefreiheit im ÖPNV festgehalten werden. Dazu werden zunächst wichtigsten technischen Regelwerke zur Barrierefreiheit im ÖPNV vorgestellt (vgl. Kapitel 4.2) und aus diesen die Grundlagen des barrierefreien ÖPNV abgeleitet und daran anschließend die Anforderungen, entsprechenden relevanten Teilbereichen der ÖPNV-Nutzung zugeordnet, dargelegt. Auch wenn die Ausführungen Wiederholungen der Regelwerke darstellen, bilden sie die Grundlage zur Analyse der Standards der Barrierefreiheit im ÖPNV des Fallbeispiels Trier.

4.1 Nutzungsschwierigkeiten und Zielkonflikte mobilitätseingeschränkter Menschen

In Kapitel 3.2 wurde bereits die Zielgruppe der Barrierefreiheit vorgestellt. Durch die verschiedenen Optionen einer eingeschränkten Mobilität gestaltet sich diese sehr heterogen. Aufgrund der verschiedenen Arten und Stärken per Mobilitätseinschränkungen sind auch die Belange sehr individuell und lassen sich kaum verallgemeinern. Im Folgenden sollen die Nutzungsschwierigkeiten einiger Teilgruppen der mobilitätseingeschränkten Menschen im ÖPNV erläutert werden, um auf Basis dieser die (Mindest-)Anforderungen an einen Barrierefreien ÖPNV abzuleiten. Die Auswahl der vorgestellten Gruppen folgt nach keinem bestimmten Muster. Ein wichtiges Kriterium ist jedoch die Relevanz bzw. die Unentbehrlichkeit eines barrierefreien ÖPNV für diese Personengruppe.

Rollstuhlnutzer sind eine Gruppe mit Nutzungsschwierigkeiten, die in der Gesellschaft sehr deutlich wahrgenommen wird. Stufen sowie Treppen, Bordsteine und Schwellen sind für die meisten Rollstuhlnutzer ein unüberwindbares Hindernis. Sie sind dann auf (fremde) Hilfe angewiesen. Rampen, die zu stark geneigt sind können, jedoch ebenfalls ein Hindernis sein. Zu schmale Durchgangsmöglichkeiten, zu hohe Bedienelemente, z.B. an Aufzügen und Automaten, sonstige zu hohe Greif- und Sichthöhen können weitere Probleme in der Nutzung des ÖPNV darstellen.

Die Gruppe der gehbehinderten Menschen stehen oftmals vor ähnlichen Schwierigkeiten. Für sie sind ebenfalls Höhenunterschiede nur schwer zu überwinden. Sie sind auf Festhaltemöglichkeiten und Geländer bei Treppen angewiesen. Zusätzlich sind sie in ihren Bewegungen nicht besonders agil und können im Verkehr oft nicht schnell genug Überquerungen passieren, Fahrzeugen ausweichen und Ein- bzw. Ausstiege vornehmen. Für sie sind lange Wartezeiten im Stehen und längere Wege, beispielsweise bei Umstiegen, besonders erschwerend.

Blinde Menschen und hochgradig sehbehinderte Menschen können den Straßenverkehr nur durch Hilfsmittel, z.B. Begleitperson, Langstock oder Blindenführhund nutzen. Sie haben Probleme beim Gehen und Auffinden des Weges und sind ausdrücklich auf Orientierungshilfen (z.B. Kanten und spezielle Pflasterungen) angewiesen um Gefahren und Hindernisse zu erkennen. Eine weitere Nutzungsschwierigkeit im ÖPNV ergibt sich für diese Gruppe durch ausschließlich visuell vermittelte Informationen (z.B. Warnschilder, Fahrpläne, Liniennummern auf Bussen). Sehbehinderte Menschen sind auf starke Kontraste angewiesen, um Dinge in der Umwelt wahrnehmen zu können. Ist eine deutliche Unterscheidung durch mangelnde Beleuchtung oder fehlende farbliche Absetzung der Gegenstände nicht möglich, können die Gegenstände von Sehbehinderte nicht erkannt werden und übermitteln diesen keine Informationen. Folglich treten Unsicherheiten in der Umgebungseinschätzung und Nutzung des ÖPNV auf.

Hörbehinderte Menschen sind im Gegensatz zu sehbehinderten Menschen insbesondere auf visuell übertragene Informationen angewiesen. Sie können keine akustischen Signale und Informationen aufnehmen. Eine zusätzliche Schwierigkeit besteht darin, dass eine Hörbehinderung von anderen Menschen im ÖPNV nicht direkt erkannt werden kann und dadurch eine besondere Gefährdung entsteht.

Für greifbehinderte Menschen ergeben sich spezielle Nutzungsschwierigkeiten in der Erreichbarkeit oder Bedienung u.a. von Haltewunsch- und Türöffnungstasten, (Fahrkarten-)Automaten, Geländern und Haltegriffen in Fahrzeugen.

Kleinwüchsige und Kinder stehen vor Nutzungsschwierigkeiten bei zu hoch angebrachten Bedienelementen, Geländer und Haltegriffen, Sitzgelegenheiten. Kinder sind darüber hinaus noch besonders durch ihre geringere Aufmerksamkeit, höhere Ablenkung, Unberechenbarkeit und fehlendes Einschätzungsvermögen von Gefahren und Geschwindigkeiten gefährdet. Eltern mit Kinderwagen stehen vor mit den der gehbehinderten Menschen vergleichbaren Schwierigkeiten.

Die Gruppe der älteren Menschen vereint viele der zuvor genannten Nutzungsschwierigkeiten. Durch die reduzierte körperliche Leistungsfähigkeit sind oftmals Beweglichkeit, Sehvermögen und/oder Hörvermögen eingeschränkt. Dementsprechend bestehen Nutzungsschwierigkeiten ähnlich die der gehbehinderten, sehbehinderten und hörbehinderten Menschen (vgl. DBR o.J., S. 1-3).

Es zeigt sich, dass je nach Art der Mobilitätseinschränkung die Umsetzung von Barrierefreiheit nicht zwingend der Abbau von physikalischen Barrieren bedeutet, sondern auch das Hinzufügen von fehlenden Dingen beinhaltet (vgl. LINDER et al. 2006, S.205).

Zusammengefasst zeigt sich, wie unterschiedlich die Belange der Mobilitätseingeschränkten sind. „Unsere Lösungen sind jedoch nicht individualisiert, sondern generalisiert. Dadurch verbleiben mitunter Defizite gegenüber dem individuellen Anspruch oder Wunsch.“ (ACKERMANN 2002, s. 12).

Ein Beispiel sind die gegensätzlichen Belange: Rollstuhlnutzer sowie Gehbehinderte sind auf möglichst wenige Unebenheiten und Höhen Unterschiede im Bodenbelag angewiesen, wohingegen Blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen Stufen, Kanten und Schwellen zur Orientierung dienen. Ebenfalls sind die Belange der Seh- und Hörgeschädigten gegenteilig: Sehgeschädigte Menschen brauchen akustische Informationen, wohingegen hörgeschädigte Menschen auf visuelle Informationen angewiesen sind (vgl. LEIDNER et al. 2006, S.205; ACKERMANN 2002 S.12). Es müssen für beide Seiten verträgliche Lösung gefunden werden um Zielkonflikte zu vermeiden. Barrierefreiheit ist daher „ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen um ein Optimum für möglichst alle Formen von Einschränkungen zu erzielen“ (AG der BAG ÖPNV 2014; S. 8). Werden diese Kompromisse jedoch gefunden und umgesetzt, bedeuten sie eine Attraktivitätssteigerung für alle. Beispielsweise sind visuell und akustisch übermittelte Informationen unbemerkt ein Vorteil für jeden Fahrgast (vgl. LEIDNER et al. 2006, S.205)

4.2 Standards eines barrierefreien ÖPNV

In Kapitel 4.1 wurden die Nutzungsschwierigkeiten der primären Zielgruppen des ÖPNV auf- gezeigt. Es wurde deutlich, dass die individuellen Fähigkeiten sehr verschieden sind und infolgedessen die Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV stark voneinander abweichen bis divergieren. Um

nichtsdestotrotz allen Anforderungen und Ansprüchen gerecht zu werden, müssen Standards des barrierefreien ÖPNV festgelegt werden.

Zur Gestaltung des barrierefreien Verkehr im Allgemeinen und des barrierefreien ÖPNV im Speziellen bestehen bereits eine Vielzahl technischer Vorgaben. Sie werden in den technischen Regelwerken niedergeschrieben (vgl. Kapitel 4.2.1). Aus ihnen ergeben sich Gestaltungsgrundlage und Mindest- bzw. Standardanforderungen für die Herstellung des Barriere- freien ÖPNV (vgl. Kapitel 4.2.2).

4.2.1 Technische Regelwerke

Weder aus dem BGG noch aus der Novelle des PBefG ergeben sich (neue) technische Bedingungen an die Ausgestaltung des barrierefreien ÖPNV. Diese Aufgabe müssen behördliche Durchführungsbestimmungen, zivilrechtliche Vereinbarungen (Zielvereinbarungen) und die allgemein anerkannten Regeln der Technik (Technische Regelwerke) übernehmen (vgl. AG DER BAG ÖPNV 2014, S.10; VDK 2008, S.17).

Die anerkannten Regeln der Technik vereinen die Meinungen der anerkannten Fachleute und die in der Praxis üblichen Methoden und technischen Anforderungen. Zudem werden Behindertenverbände an der Entstehung beteiligt und Abstimmungen mit ebendiesen getroffen. Die anerkannten Regeln der Technik werden als Technische Regelwerke bzw. Normen ausgegeben.

Sie dienen neben weiteren themenbezogenen Regelwerken und Veröffentlichungen als fachbezogenen Konkretisierungen der gesetzlichen Verpflichtungen zur Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV (vgl. AG DER BAG ÖPNV 2014, S.9). Demgemäß richten sie sich an Fachplanende in Kommunen, Fachverwaltungen (z.B. Straßenbauämter), Planungsbüros und politische Entscheidungsträger. Sie sollen ihnen die Belange der Barrierefreiheit aufzeigen und ihnen die Möglichkeiten zur Planung der Barrierefreiheit im ÖPNV unter dem Verständnis eines Designs für Alle darstellen (vgl. FGSV 2011, S.7). Bei praktischer Anwendung der Regelwerke sind diese aus rechtlicher Sicht eine Absicherung für den Anwender, da die Justiz annimmt, dass die Regelwerke und somit die ausgeführten Arbeiten mit den anerkannten Regeln der Technik übereinstimmen (vgl. AG DER BAG ÖPNV 2014, S. 11). Die Rechtsverbindlichkeit von Regelwerken ist jedoch differenziert zu betrachten. Regelwerke zum ÖPNV bzw. Verkehrswesen unterscheiden sich bezüglich der Intensität der Aussagen zur Barrierefreiheit. Es bestehen Regelwerke, die sich ausdrücklich mit Barrierefreiheit als Hauptthematik befassen (s.u.), weitere Regelwerke, die lediglich in Teilen oder Abschnitten auf die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen eingehen und allgemein Aussagen zur Barrierefreiheit treffen, sowie Regelwerke, die sehr wenig bis keine Aussagen zur Barrierefreiheit treffen (VDK 2008, S.11).

Des Weiteren kann zwischen national und international gültigen Regelwerken und Normen unterschieden werden (vgl. ebd., S.12).

Dianational ausschlaggebenden technischen Norm- und Regelwerke, bezogen auf einen barrierefreien ÖPNV, sollen im Folgenden kurz genannt werden:

- DIN 18040-3: 2014-12- Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen- Teil 3: Öffentlicher Verkehrs und Freiraum;
- DIN 18040-1: 2010-10- Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen- Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude;
- DIN 32984: 2011-10 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum;
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung;
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA (W1);
- FGSV: Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs – EAÖ (R2J)

(vgl. NULLBARRIERE.DE 2015, o.S.; AG DERBAG ÖPNV 2014, S.11).

Das Normwesen hat gerade erst einen wichtigen Umbruch erfahren. Die DIN 18040-3 ist erst zum Jahresende 2014 neu eingeführt worden und löst veraltete, widersprüchliche Normen ab bzw. ersetzt diese.

Diese Standard-Regelwerke sind zunächst rechtlich nicht verbindlich, auch dann nicht, wenn in Gesetzen auf sie verwiesen wird. Sie können aber, beispielsweise durch Verträge, Aufnahme in Gesetze oder Mitgliedsverbände rechtsverbindlich werden (vgl. VOK 2008, S.14-17).

Darüber hinaus gibt es noch viele weitere rechtlich nicht verbindliche Regelwerke und Handbücher für barrierefreie Verkehrsanlagen und einen barrierefreien ÖPNV. Diese kommen vor- wiegend von Seiten der Behinderten- und Fahrgastverbänden. Sie sind sowohl allgemein als auch auf spezielle Teilgruppen der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ausgerichtet. Insbesondere der Verband deutscher Verkehrsunternehmen hat durch besondere Bemühungen (Publikationen, Entwicklung der Niederflurtechnik) die Entwicklung des barrierefreien ÖPNV entscheidend geprägt (vgl. BMVBS 2008; S. 36). Eine einschlägige Publikation ist

- Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Handbuch „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“.

Zusätzlich haben auch die Bundesländer einige oder in Zusammenarbeit mit Verbänden Grundsätze, Hinweise und Empfehlungen erstellt. Im Folgenden Ab schnitt werden einige Beispiele aufgelistet:

- MSAGD des Landes Rheinland-Pfalz (2013): Barrierefreiheit in den Nahverkehrsplänen das Landes Rheinland-Pfalz. Mainz;
- Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2012): Leitfaden 2012- Barrierefreiheit im Straßenraum. Gelsenkirchen;

- BKB Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e.V. (Hrsg.) (o.J.): Barrierefreiheit für Menschen mit kognitiven Einschränkungen - Kriterienkatalog. Berlin.

Wichtig für die praktische Anwendung der Regelwerke, Handbücher und Empfehlungen ist, dass sie sich gegenseitig nicht ausschließen, sondern ergänzen: „Das Ziel einer barrierefreien Verkehrsanlage kann prinzipiell auf verschiedenen Wegen erreicht werden.“ (FGSV 2011, S.7)

Es ist sinnvoll mehrere Regelwerke heranzuziehen, um unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt zu bekommen. Dennoch muss seitens der Anwender drauf geachtet werden, dass sich die Regelwerke nicht widersprechen sollten und im Zweifelsfall die örtlichen Lösungsmöglichkeiten in Abstimmung mit lokalen Behindertenverbänden abzuwägen sind (vgl. ebd., S.7). Nur durch diese Absprachen können Kompromisse mit verträglichen Lösungen für alle Formen der Mobilitätseinschränkungen gefunden werden.

4.2.2 Grundlagen des barrierefreien ÖPNV

Die nachfolgend erläuterten Grundlagen und Anforderungen eines barrierefreien ÖPNV-System sind nicht als Regelwerk oder Handbuch zur Barrierefreiheit im ÖPNV zu verstehen. Hierfür bestehen bereits die allgemein anerkannten Regeln der Technik und die darauf aufbauten Regelwerke (vgl. Kapitel 4.2.1). Ziel der folgenden Kapitel ist es insbesondere den Aufgabenträgern einen allgemeinen Überblick zugeben, welche Bereiche und Aspekte für einen umfassenden barrierefreien ÖPNV unerlässlich sind.

Barrieren entstehen letztendlich in Abhängigkeit der Mobilitätseinschränkung und der individuellen Fähigkeiten. Barrierefreiheit muss daher durch verschiedene Herangehensweisen, im Prinzip des Designs für Alle umgesetzt werden. Barrierefreiheit im ÖPNV bedeutet für das Gesamtsystem nicht nur die Überwindung und Abschaffung räumlicher Barrieren, z.B. Stufen, sondern eine generell uneingeschränkte Nutzbarkeit des ÖPNV (vgl. LEIDNER et al 2006, S. 205).

Eine weitere Planungsgrundlage der Barrierefreiheit im ÖPNV ist die s.g. Räder-Füße-Regel. Sie beschäftigt sich mit dem Abbau der physikalischen Barrieren und steht für die gleichberechtigte Zugänglichkeit für Rollstuhlnutzende bzw. Rollatornutzende und gehende Menschen (vgl. BMWI et al 2010, S.6). Darüber hinaus muss, neben der barrierefreien Zugänglichkeit, die barrierefreie Nutzbarkeit sichergestellt werden. Daher müssen Bewegungsflächen und -räume eingerichtet werden (vgl. VDK 2008, S. 211.)

Zur Orientierung im Verkehr werden insbesondere die Sinne Sehen und Hören verwendet. Ist einer dieser Sinne eingeschränkt oder ausgefallen (Seh- oder Hörbehinderte Menschen) muss er vollständig durch verbleibenden ersetzt werden durch Hilfsmittel wie einer Brille ausgeglichen werden können oder durch einen weiteren Sinn. zu meist der Tastsinn ergänzt werden. Auf diese Weise können

Informationen visuell, akustisch oder taktil aufgenommen werden. Zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV müssen mindestens zwei der drei Sinne Sehen, Hören, Tasten angesprochen werden. Dies wird als Zwei-Sinne-Prinzip (Mehr-Sinne-Prinzip! Zwei-Kanal-Prinzip) bezeichnet (vgl. VOK 2008, S.18f.). Die KISS-Regel bedeutet „Keep It Short and Simply“ und erklärt, dass Informationen in leichter Sprache, d.h. für jeden verständlich (vgl. CLUB 82 e.V. 2007, o.S.), dargelegt und übertragen werden müssen (vgl. REBSTOCK 2009, S.49).

Diese Regeln und Prinzipien sind essentiell, da ihre Beachtung die Voraussetzungen für die barrierefreie Bewegung im ÖPNV und die sichere Orientierung im ÖPNV gewährleistet.

4.2.3 Anforderungen des barrierefreien ÖPNV als Gesamtsystem

Die grundlegenden Voraussetzungen können jedoch alleine keinen barrierefreien ÖPNV gewährleisten. Sie müssen ergänzt werden durch die Anforderungen den ÖPNV als Gesamtsystem sowie den Anforderungen der verschiedenen Mobilitätseinschränkungen.

Der ÖPNV-Nutzer kommt während einer Fahrt mit verschiedenen Bereichen des ÖPNV-System in Berührung. Dementsprechend ist es nicht ausreichend und zielführend lediglich Teilbereiche des Systems, wie beispielsweise einzelne Verkehrsmittel oder Verkehrsanlagen, barrierefrei zu gestalten (vgl. AG DER BAGÖPNV 2014, S.14.): „Alle Verkehrs- und Wegesysteme können ihren Zweck nur als Netzerfüllen.“ (HESSISCHE STRASSEN-UND VERKEHRSVERWALTUNG 2006, S.34). Daher müssen s.g. barrierefreie Mobilitätsketten (vgl. FGSV 2011, S. 251) geschaffen werden, die den ÖPNV als Gesamtsystem betrachten und alle Aspekte der Barrierefreiheit im ÖPNV berücksichtigen.

Die wesentlichen Aspekte des barrierefreien ÖPNV sind: die (Haltestellen-)Infrastruktur, die Ausstattung der Fahrzeuge, die Kundenkommunikation sowie der Betriebsablauf und die Unterhaltung der Anlagen. Dabei ist wichtig, dass alle Aspekte in sich barrierefrei sind, aber auch die Schnittstellen und Übergänge barrierefrei gestaltet werden. Die Aspekte müssen in gegenseitiger Abstimmung gestaltet werden, z.B. muss ein barrierefreier Ein- und Ausstieg zwischen Fahrzeug und Haltestelle gewährleistet sein und gleichzeitig benötigt eine barrierefreie Haltestelle zur Erreichung ein barrierefreies Haltestellenumfeld (vgl. AGDERBAG ÖPNV 2014., S.14; VDV 2012, S.54). Weiterhin ist jedoch eine barrierefrei zugängliche Haltestelle nicht nutzbar, wenn sie beispielsweise nicht von Vereisung im Winter oder Verschmutzungen befreit wird (vgl. REBSTOCK 2009, S.471). Letztendlich kann für den Nutzer umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV lediglich durch die ganzheitliche Betrachtung des ÖPNV und durch das Zusammenspiel aller Komponenten gewährleistet werden (vgl. Abbildung 4).



Abbildung 3.4: Aspekte des barrierefreien ÖPNV-Systems (Quelle: AG DER BAG ÖPNV 2014, S. 15)

Ausgangspunkt des Zusammenspiels ist die Berücksichtigung der Nutzungsschwierigkeiten mobilitätseingeschränkter Menschen (vgl. Kapitel 4.1) und das Befolgen der technischen Regelwerke (vgl. Kapitel 4.2). Aus ebendiesen ergeben sich grundlegende Anforderungen an den ÖPNV, die Barrierefreiheit sicherstellen. Eine explizite Auflistung der Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV wird nicht als zielführend für diese Arbeit erachtet.

Die speziellen Anforderungen sind überall den örtlichen Situationen anzupassen. Daher ist es, aus Sicht der Autorin, nicht möglich alle Anforderungen der Teilbereiche des ÖPNV-Systems aufzulisten. Entscheidender ist eine umfangreiche Analyse des Status Quo der Barrierefreiheit im ÖPNV, um aufgrund dessen in Rücksprache mit den Aufgabenträgern und Behindertenvertretungen die Defizite zu eruieren und auf Grundlage dieser die Anforderungen zu ergründen. Die genauen Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV in Trier werden in Kapitel 5 mit dieser Methodik erläutert und die Umsetzung analysiert.

Im Folgenden werden trotzdem beispielhaft einige Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge und barrierefreie Haltstellen aufgelistet. Diese Anforderungen werden nachfolgend als Hinweise zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV vorgestellt. Die Hinweise erheben nicht den Anspruch auf Vollständigkeit und sind nicht mit einem technischen Regelwerk gleichzusetzen. Sie zeigen lediglich welche Anforderungen der ÖPNV bei ganzheitlicher Betrachtung für die Sicherstellung der Barrierefreiheit erfüllen muss und fungieren als Orientierungshilfe für die Aufgabenträger.

4.2.3.1 Fahrzeuge

Die Fahrzeuge des ÖPNV (Busse, Straßenbahnen, Stadtbahnen, S-Bahnen, U-Bahnen) sind das tragende Element im ÖPNV-System und sind daher maßgeblich für die Umsetzung der Barrierefreiheit. Für die Stadt Trier sind jedoch erstrangig Busse für das ÖPNV-System relevant. Aufgrund dessen

werden die essentiellen Anforderungen an diese ÖPNV-Fahrzeuge vorgestellt und sich im weiteren Verlauf dementsprechend erstrangig auf Bussysteme bezogen. Nichtsdestotrotz lassen sich viele Anforderungen auf die weiteren Fahrzeuge des ÖPNV übertragen. Die fahrzeugspezifischen Ausprägungen sind sehr komplex und stehen daher nicht im Fokus dieser Arbeit. Sie können in technischen Regelwerken nachgelesen werden.

Bezüglich der ÖPNV-Busse ist insbesondere die Niveaugleichheit von besonderer Bedeutung, sodass beim Ein- und Ausstieg möglichst geringe horizontale Spaltbreiten und vertikale Höhenunterschiede überwunden werden müssen. Daher ist der Einsatz von Niederflurbussen zwingend erforderlich. Ist dies nicht möglich oder bleibt dennoch ein Restspalt vorhanden, müssen fahrzeuggebundene Einstiegshilfen geschaffen werden. Für Busse ist die technische Vorrichtung des s.g. Kneelings, die Absenkung des Fahrzeugs um 70mm bis 90mm, wichtig sowie mechanische oder elektrische Lifte und Rampen an mindestens einer Tür. Bewährt hat sich insbesondere die manuelle Klapprampe an der zweiten Bustür. Weitere mögliche Lösungen sind manuell anzulegende Rampen, fremdbetätigte Rampen, fremdbetätigte Lifte und automatisch ausfahrende Trittbretter (vgl. VDV 2012, S.210ff.). Die Fahrzeugtüren müssen eine Mindestbreite von 90cm bzw. 130cm bei Doppeltüren ausweisen und hindernisfrei sein. Zudem müssen Haltestangen- und griffe angebracht sein, die den Ein- und Ausstieg und die Überwindung von Stufen unterstützen (vgl. ebd., S.2161.).

Außen am Fahrzeug müssen kontrastreiche visuelle und akustische Fahrzielinformationen angebracht sein, sowie eine kontrastreiche Gestaltung der Türen, der Haltegriffe, der Bedienelemente (Anforderungstasten) und Piktogramme mit Informationen zur Barrierefreiheit (vgl. DBR o.J., S. 3.). Des Weiteren muss ebenfalls der Fahrzeuginnenraum mit akustischen und visuellen Fahrgastinformationen ausgestattet sein, kontrastreich und taktil gestaltet sein, insbesondere Haltegriffe und Haltewunschtaste. Diese müssen in ausreichender Anzahl vorhanden sein. Weiterhin müssen ausreichend Bewegungsflächen und -räume in Gängen, an Sitzplätzen, Stellplätzen zur Verfügung stehen und Sonder- bzw. Mehrzweckflächen ausgewiesen werden (vgl. DBR o.J., S.4; AG DER BAG ÖPNV 2014, S.14).

4.2.3.2 Haltestellen und Infrastruktur

Für die Gestaltung barrierefreier Haltestellen ist die Haltestellenform zu beachten, die eine optimale Anfahrbarkeit der(Fahrzeuge zur Verminderung der Spaltmaße, angemessene Haltestellenlänge und nicht die Möglichkeit einer Blockierung, z.B. durch PKW, vorweisen sollte. Ferner sollten die Borde in ihrer Höhe angepasst werden, um weitere Restspalten und -stufen zu mindern (vgl. AG DER BAG ÖPNV 2014, S.17).

Im Warte- bzw. Aufenthaltsbereich sollten ein rutschfester Oberflächenbelag sowie ein Leitsystem zu finden sein. Das Leitsystem (visuell, taktil) muss mit Bodenindikatoren zum Finden von Objekten (Fahrzeurtüren, Sitzmöglichkeiten) und Informationen ausgestattet sein. Für sehbehinderte und Blinde Fahrgäste sind, neben dem Leitsystem, akustische Informationsangaben zur Verfügung zu stellen. Generell sollten Informationen im dem Zwei-Sinne-Prinzip dargereicht werden und Informationen deutlich wahrnehmbar sein (vgl. AGDERBAGÖPNV 2014, S. 17; DBR o.J., S.51).

Barrierefreie Haltestellen beinhalten auch barrierefreies Haltestellenmobiliar. Dies setzt sich aus Sitzgelegenheiten in unterschiedlichen Höhen und einer Überdachung, die auch ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzer abdeckt, zusammen. Dieses Mobiliar und weitere Haltestellenelemente (Pfoften) müssen kontrastreich gestaltet und taktil erfassbar sein (vgl. AG DER SAG ÖPNV 2014, S. 18).

Eine barrierefreie Haltestellen schließt eine barrierefreie Zuwegung der Haltestelle ein, um die Nutzbarkeit zu gewährleisten. Die Abgrenzung dieser Zuwegung ist unter Beachtung der örtlichen Situation abzuwägen und im Nahverkehrsplan festzuhalten. Relevante Kriterien der Zuwegung sind die Erreichbarkeit der Haltestellen über die zuführenden Gehwege. Diese müssen stufenlos und barrierefrei sein, d.h. ohne Hindernisse, mit Mindestgehwegbreite sowie Leitsystemen an Querungsstellen und Ampeln sein. Des Weiteren müssen Haltestellen ohne Umwege erreichbar sein und auch an Umsteigepunkten muss ein Wechsel der Haltestelle ohne längere Umsteige -und Umwege möglich sein. Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV und erleichtert die Orientierung für alle Menschen. Eine regelmäßige Wartung und Reinigung der Haltestellen ist Grundvoraussetzung der Barrierefreiheit (vgl. ebd., S. 18).

Zusammengefasst muss bei jeder Maßnahme zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV geprüft werden, ob sie dem Design für Alle entspricht und nicht zur Barriere für eine andere Personengruppe wird (vgl. LEIDNER et al. 2006, S.205).

5 Analyse der Barrierefreiheit im ÖPNV in der Stadt Trier

In diesem Kapitel wird die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV anhand des Fallbeispiels der Stadt Trier untersucht.

Zunächst wird die Stadt Trier kurz vorgestellt und die Strukturen des ÖPNV in der Stadt Trier beleuchtet (vgl. Kapitel 5.1). Ein erster Schritt zur Umsetzung ist die Beachtung und Integration der Thematik in Stadtentwicklungskonzepten und Maßnahmenplänen. Dazu werden in Kapitel 5.2 der NVP als formelles und das Mobilitätskonzept der Stadt Trier als informelles Planungsinstrument bezüglich der Inhalte zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV analysiert. Die Methodik zur jeweiligen Analyse

wird im entsprechenden Kapitel erklärt und begründet. Im Anschluss wird praktische Umsetzung, d.h. der Ist-Zustand des Ausbaus der Barrierefreiheit im Trierer ÖPNV analysiert (vgl. Kapitel 5.3). Zur Analyse wird das Untersuchungsgebiet abgegrenzt (vgl. Kapitel 5.3.1), da eine vollständige Analyse des Stadtgebiets aufgrund der Größenordnung nicht möglich ist. Die Kriterien zur Auswahl und zur Repräsentativität werden ebenfalls im Kapitel erläutert. Kapitel 5.3.2 stellt dann die Methodik zur Analyse vor und Kapitel 5.3.3 stellt die Ergebnisse der Analyse vor. Abschließend werden die Ergebnisse beider Analyseteile in einem Kapitel nochmal kurz zusammengefasst und bewertet (vgl. Kapitel 5.4)

5.1 Die Stadt Trier und der ÖPNV

Im Folgenden wird die Stadt Trier kurz vorgestellt (vgl. Kapitel 5.1.1) sowie die dortige Ausgangssituation des ÖPNV (vgl. Kapitel 5.1.2), Das Stadtbusnetz wird ausführlich beschrieben, da auf dessen Grundlage die Fallanalyse durchgeführt wird.

5.1.1 Die Stadt Trier

Die kreisfreie Stadt Trier liegt im Westen des Bundeslands Rheinland-Pfalz. Sie zählt mit ihren ca. 105.000 Einwohnern (Stand 2012) als Oberzentrum der Region und umfasst eine Fläche von rund 117 km². Sie setzt sich aus 19 Ortsbezirken zusammen.

Die Stadt zeichnet sich besonders durch ihren Universitätsstandort und durch den Bischofssitz des Bistums Trier aus. Wirtschaftlich stehen der Weinbau und der Tourismus im Mittelpunkt. Trier ist der zentrale Punkt der Weinbauregionen an Mosel, Saar und Ruwer. Touristisch ist die Stadt für die vielen Baudenkmäler aus Römer- und Kurfürstenzeit bekannt. Unter anderem die Porta Nigra, das westliche Stadttor der Römerstadt, die Barbarathermen, die Kaiserthermen sowie die Viehmarktthermen, das Amphitheater und die Römerbrücke über der Mosel sind Relikte der Römerzeit und sind zugleich Symbole einer mächtigen Herrschaft. Darüber hinaus ist Trier der Standort wirtschaftlich erfolgreicher Unternehmen, u.a. der Nahrungs- und Genussmittelindustrie, der Textilindustrie und Feinmechanik (vgl. STADT TRIER 2015b, o.S.).

In Sonderheit werden nochmals die Bevölkerungsdaten und -entwicklung der Stadt beleuchtet, da wie in Kapitel 3.2 der demographische Wandel die Relevanz und Präsenz der Thematik des barrierefreien ÖPNV fördert. Insgesamt ist die Bevölkerung Triers zwischen 2000 und 2012 gestiegen. Einen enormen Anstieg gab es im Jahr 2006; In diesem Jahr stieg die Bevölkerung um 3,7% gegenüber dem Jahr 2005 (vgl. Abbildung 5). Eine Erklärung für diesen Anstieg ist die Ankündigung der steuerlichen Veränderung der Zweitwohnsitzsteuer zum 01.01.2007, sodass viele Personen ihren Zweitwohnsitz in Trier zum Hauptwohnsitz erklärten (vgl. AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK 2013, S. 2f.). Wie bereits in den Jahren 2000 bis 2005, ist auch für die Jahre 2007-2012 keine besondere Bevölkerungsentwicklung zu beobachten. Die Stadt konnte einen leichten aber

kontinuierlichen Bevölkerungsanstieg verzeichnen (vgl. Abbildung 3.5). Insgesamt betrug der Anstieg der Bevölkerung nach Heraus rechnen des Effekts durch die Zweitwohnsitzsteuer zwischen den Jahren 2000 und 2006 0,4 % (433 Personen) und zwischen 2006 und 2012 (30.06.2012) 1,7% (1720 Personen) (vgl. AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK 2013, S.3).

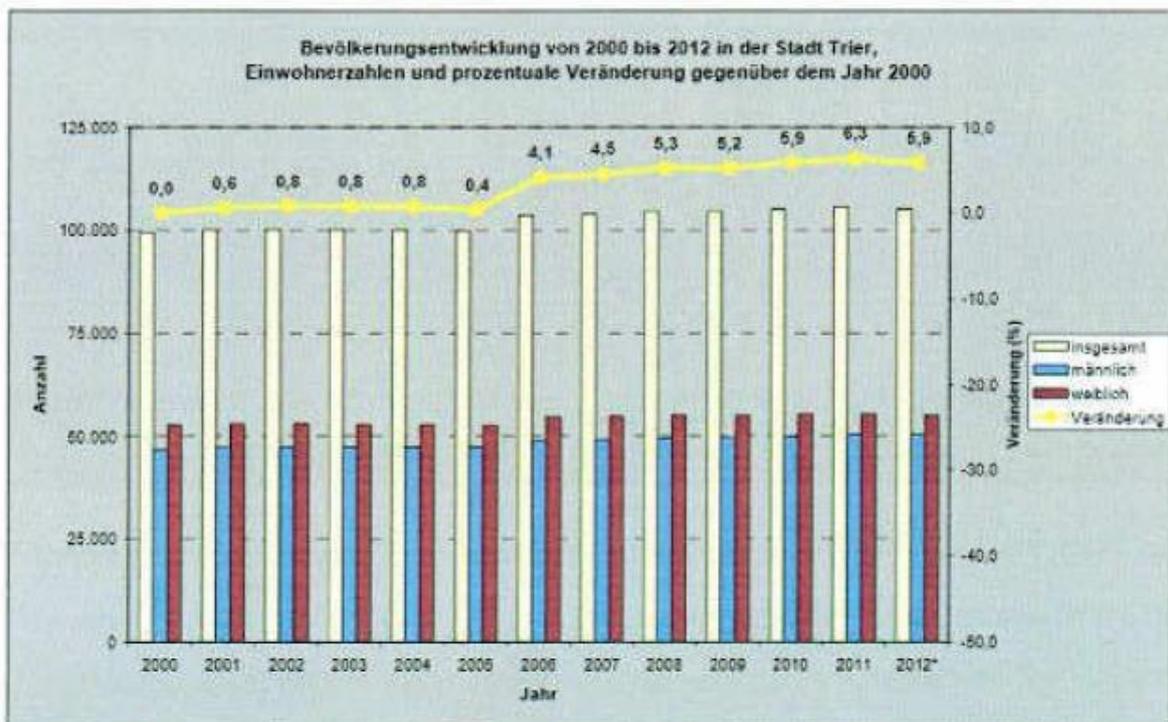


Abbildung 3.5: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Trier zwischen 2000 und 2012 (Quelle: AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK 2013, S. 2)

Wird die Bevölkerung jedoch nach Altersgruppen differenziert betrachtet, zeigen sich eindeutige Veränderungen in den letzten Jahren. Insbesondere die Gruppe der unter 20-Jährigen ist in den Jahren zwischen 2000 und 2011 kontinuierlich zurückgegangen. Bis zum Jahr 2011 ist sie gegenüber dem Jahr 2000 um 6% gefallen (vgl. Abbildung 3.6).

Die Gruppe der 20 bis unter 65-Jährigen hat sich bis zum Jahr 2005 kaum verändert. Ab dem Jahr 2006 ist sie jedoch kontinuierlich gestiegen, um bis fast 11% im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2000. Dies kann wiederum durch die Einführung der Zweitwohnsitzsteuer erklärt werden (vgl. Abbildung 6). Besondere Auffälligkeiten zeigt jedoch die Gruppe der über 65-Jährigen. Diese Altersgruppe entwickelte zwischen 2000 und 2006 einen Bevölkerungszuwachs von fast 7,5%, der aber ab 2007 rückläufig wird und im Jahr 2011 nur noch ca. 3,5% erreicht. In einer genaueren Analyse dieser Altersgruppe durch das AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK zeigt sich jedoch, dass die Zahl

der Senioren zwar abnimmt, aber insgesamt die Zahl der Senioren ab 70 eher langsam aber kontinuierlich zunimmt (2013, S.7).

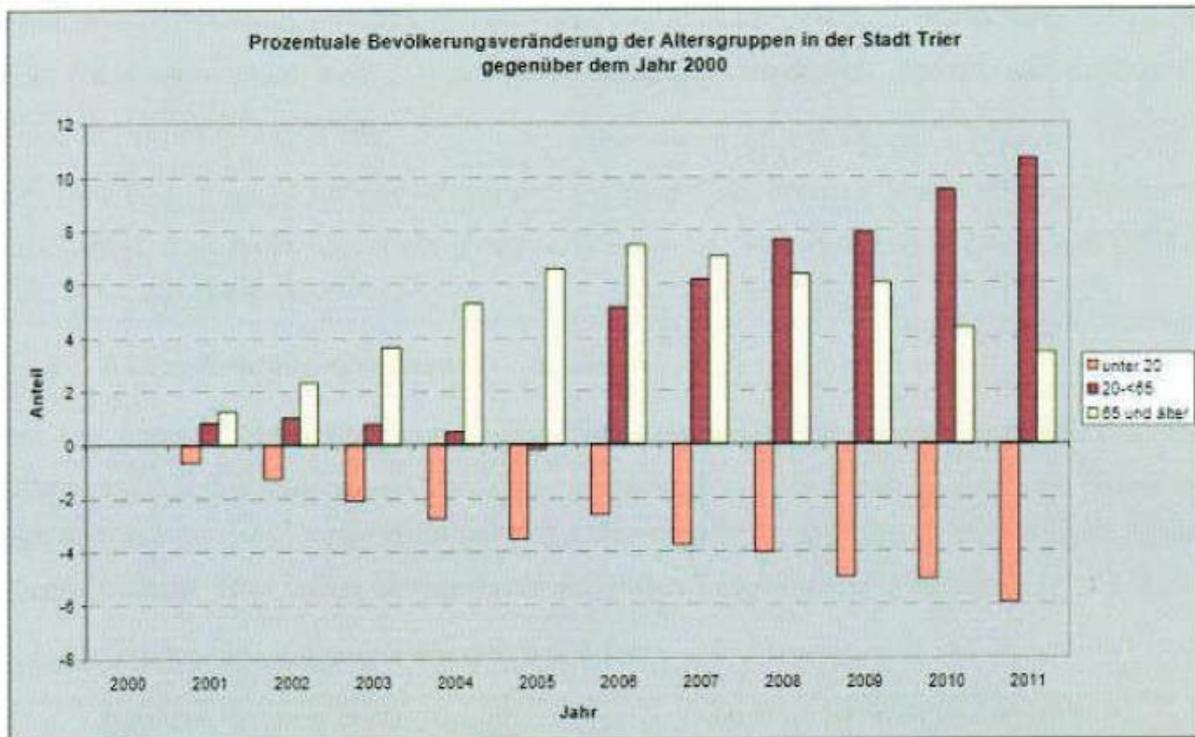


Abbildung 3.6: Prozentuale Bevölkerungsentwicklung gegenüber dem Jahr 2000 nach Altersgruppen (Quelle: AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK 2013, S.2)

Zusammengefasst zeigen diese Zahlen, wie notwendig der Ausbau des barrierefreien ÖPNV- Systems für die Stadt ist Gerade der Aspekte, dass die Zahl der Senioren ab 70-Jahren steigen ist ein wichtiges Argument zum Ausbau des barrierefreien ÖPNV-Systems in Trier, da ebendiese häufig unter Mobilitätseinschränkungen leiden und daher als Zielgruppe der Barrierefreiheit anzusehen sind.

5.1.2 Der öffentliche Personennahverkehr in Trier

Der öffentliche Verkehr ist ein für jeden nutzbares Angebot; oft seitens wirtschaftlich tätiger Unternehmen, zur Beförderung und Ortsveränderung der Person. Beim öffentlichen Personenverkehr werden die Nachfragen der Einzelpersonen im Angebot zusammengefasst und durch eine gemeinsame Beförderung der Personen abgedeckt. Es besteht somit keine Notwendigkeit zum Selbstfahren (vgl. IVT 2009. o.S.). Als öffentlicher Personennahverkehr wird laut PBefG als „die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. [...] Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder

Mietwagen, der eine der [...] genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet." (§8 Absatz 1 und 2, PBefG).

Der ÖPNV und der SPNV der Region und der Stadt Trier umfasst Stadtbuslinien, Regionalbuslinien und Linien im Eisenbahnverkehr. Relevant für diese Arbeit ist jedoch ausschließlich der ÖPNV der Stadt Trier.

5.1.2.1 Rahmenbedingungen des Trierer ÖPNV

Für das Angebot und die Gestaltung eines ÖPNV-Systems einer Stadt sind insbesondere die Bevölkerung und Siedlungsstrukturen. Dies gilt ebenfalls für die Stadt Trier: es gibt förderliche und hemmende Rahmenbedingungen in der Ausgestaltung des ÖPNV-Systems (vgl. STADT TRIER 2013b, S. 126). Diese werden in der folgenden Tabelle gegenübergestellt.

positive Rahmenbedingungen des ÖPNV in Trier	negative Rahmenbedingungen des ÖPNV in Trier
zentrale Bedeutung der Innenstadt → relevante Ziele können mit Netz aus radialen Verbindungen erreicht werden	großflächige Innenstadt, die nicht über zentrale Haltestellen erschlossen werden kann
kompaktes Stadtgebiet	Vielzahl dörflicher Strukturen in Stadtteilen mit geringem Fahrgastpotential
bandförmige Siedlungsstrukturen (Biewer, Ehrang, Quint) erfordern nur eine Linie entlang von Hauptverkehrsstraßen	flächige Wohngebiete oder Hanglagen, die nicht durch zentrale Linienführung erschlossen werden können (Heiligkreuz, Weismark, Ruwer)
	starke Einwohnerrückgänge in einzelnen Stadtteilen (Mariahof)
	Lage der Universität auf Tarforster Plateau Lage der Fachhochschule

Tabelle 3.1: Rahmenbedingungen des ÖPNV in Trier (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG NACH STADT TRIER 2013A, S.126)

5.1.2.2 Aufbau des ÖPNV in Trier

Die Zuständigkeit für den ÖPNV in Trier liegt nach § 5 Abs. 1 NVG bei der Stadt Trier. Als kreisfreie Stadt ist sie Aufgabenträger des ÖPNV. Jedoch gilt für die Stadt und Region Trier auch eine Arbeitsteilung im ÖPNV, da das Angebot verschiedene Netze unterschiedlicher Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen umfasst (vgl. STADT TRIER 20 13a, S.122).

Für die Koordination der Kreisgrenzen-überschreitenden Verkehre wurde der Verkehrsverbund Region Trier (VRT) geschaffen (vgl. ebd., S. 1.22). Der VRT wurde zu Jahresbeginn 2001 gegründet und

verbindet die kommunalen Aufgabenträger zum Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (ZV VRT) sowie die Verkehrsunternehmen zur Verkehrsmanagement und -Service GmbH(VMS). Der ZV VRT und die VMS stellen zusammen die VRT GmbH dar (vgl. Abbildung 3.7). Der ZVRT ist Aufgabenträger für die Regionalbusverkehre der Region.



Abbildung 3.7: Organigramm der VRT (Quelle: VRT 2015, o.S.)

Der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord ist Aufgabenträger für den SPNV und dem SPNV angehörige Buslinien (RegioLinien) (vgl. STADT TRIER 2013A, S.122). Die Stadt Trier selbst ist Aufgabenträger des städtischen ÖPNV. Dieser umfasst den straßengebundenen ÖPNV, aber auch gegebenenfalls weiteren städtischen Verkehrsmitteln wie beispielsweise dem Schiffsverkehr. Für den städtischen ÖPNV ist somit die Stadt Trier für die direkte Planung, Ausgestaltung und Finanzierung verantwortlich. Über ihre Zugehörigkeit zu den jeweiligen Zweckverbänden ist sie für den regionalen Verkehr nicht hauptverantwortlich, sondern wie die anderen Mitglieder beteiligt (vgl. ebd., S. 122). Im Zentrum dieser Arbeit stehen der straßengebundene ÖPNV und die Stadt Trier. Daher sollen keine Angebote des Schienenpersonennahverkehrs und keine (über-)regionalen Verkehrsangebote analysiert werden. Daher rückt der städtische aber straßengebunden ÖPNV Triers ins Zentrum der Untersuchungen. Zudem soll der Fokus der Arbeit auf dem Hauptverkehrsangebot der Stadt liegen und Nebenangebote, wie beispielsweise Ergänzungen des Angebots durch Taxen und Mietwagen vernachlässigt werden. Auf Grundlage dieser Überlegungen konzentriert sich die Forschung dieser Arbeit auf das Trierer Stadtbusnetz als überwiegendes Verkehrsangebot und auf die SWT Verkehr-GmbH als Betreiber dieses Stadtbusnetzes.

5.1.3 Das Trierer Stadtbusnetz

Das Angebot des ÖPNV in Trier besteht aus Stadtbuslinien, Regionalbuslinien und Linien des Eisenbahnverkehrs (vgl. STADT TRIER2013a, S.123). Vorgestellt werden jedoch ausschließlich das Stadtbusnetz, da hier die Stadt Trier alleiniger Aufgabenträger ist.

Im Stadtgebiet Trier sind das Hauptverkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs die Trierer Stadtbusse. Das in der Stadt Trier agierende Verkehrsunternehmen für den Stadtverkehr ist insbesondere die Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH. Dieses betreibt eigenwirtschaftlich die Stadtbuslinien in Trier (vgl. ebd., S.123).

Der Fokus der Untersuchung zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV liegt daher auf dem Busverkehr der Stadt Trier. Das Trierer Stadtbusnetz ist dabei der zentrale Schwerpunkt der Untersuchung. Das Stadtbusnetz gehört zum Verkehrsverbund Region Trier (VRT). Betreiber des Stadtbusnetzes sind jedoch eigenwirtschaftlich die Stadtwerke Trier Verkehr GmbH (SWT), zum Fuhrpark der SWT zählen über 70 Busse und das Streckennetz umfasst ca. 440km (SWT 2015, o.S.). Das Netz umfasst dabei das Trierer Stadtgebiet und Teile der angrenzenden Verbandsgemeinden Ruwer und Keil, sowie die umliegenden Ortschaften Igel, Langsur, Mesenich und Metzdorf (vgl. Anhang 6). Das Fahrgastaufkommen beträgt an einem normalen Werktag rund 45.000 Fahrgäste (vgl. STADT TRIER2015, o.S.).

Das Stadtbusnetz teilt sich seit 1997 in zwei Bereiche bzw. zwei Netze: der Normalverkehr der Linien 1 bis 59 sowie der Sternbusverkehr der Linien 81 bis 87. Der Normalverkehr fährt immer von montags bis freitags zwischen 6.30 Uhr und 18.45 Uhr. Die Taktung entspricht bei den Linien 1 und 3 einem Zehn-Minuten-Takt, bei den Linien 5,6 sowie 8 einen 20-Minuten-Takt und bei den Linien 2,4,7, 12 sowie 30 einen Halbstundentakt. Die Linie 17 verkehrt nur im Stundentakt, die Linien 10 und 15 werden je nach Bedarf eingesetzt. Zusätzlich verstärkt sich das Angebot des Normalverkehrs während der Vorlesungszeiten der Hochschulen: zur Universität verkehren zusätzlich die Linien 13 und 16 im 10-Minuten- bzw. 20-Minuten-Takt zur Universität, zur Fachhochschule verdichtet sich der Takt der Linie 12. Die Linien 50 bis 59 verkehren als gesonderte Angebote für Schüler und zählen daher zum Schülerverkehr.

Der Sternbusverkehr verkehrt nur frühmorgens und in den Abendstunden sowie an den Wochenenden. Er wurde als Angebot für die Zeiten mit schwächerer Verkehrsnachfrage entwickelt. An Werktagen verkehrt der Sternbusverkehr bis 6.30 Uhr und wieder ab 18.45, an Wochenend- und Feiertagen verkehrt er ganztägig. Die abendliche Taktung beträgt 30 Minuten und die Busse verkehren bis 24 Uhr. An den Wochenenden gibt es zusätzliche Fahrten nach 24 Uhr. Sternverkehr bedeutet, dass sich alle Linien dieses Netzes an einen zentralen Umsteigepunkt, dem Hauptbahnhof, treffen (vgl. ebd. o.S.). Ergänzt wird der Sternverkehr durch Anruf-Sammel-Taxis, auf Strecken und zu Zeiten mit

geringeren Fahrgastpotential (vgl. STADT TRIER 2013A, S. 123). Diese ergänzenden Angebote sollen jedoch im Rahmen dieser Arbeit nicht betrachtet werden.

Der Liniennetzplan der SWT zeigt die Buslinien der SWT mit den angefahrenen Haltestellen (vgl. Anhang 6). Von einer allgemeinen Analyse oder weitergehenden Bewertung des ÖPNV-Angebots bzw. des Stadtbusnetzes wird abgesehen, da ausschließlich die Umsetzung der Barrierefreiheit analysiert werden soll.

5.2 Analyse der formellen und informellen Planungsinstrumente der Stadt Trier in Bezug auf die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Im folgenden Kapitel werden der Nahverkehrsplan der Stadt Trier als formelles Planungsinstrument, sowie das Mobilitätskonzept als informelles Planungsinstrument auf die Inhalte und Ziele zur Umsetzung der Barrierefreiheit analysiert. Neben einer praktischen Umsetzung der Barrierefreiheit im Straßenraum, ist eine Festschreibung in Plänen und Konzepten zur Verkehrsentwicklung ebenso relevant: „Barrierefreiheit muss die Planungsmaxime sein.“ (vgl. schriftl. Mitteilung FUHRMANN 2015, o.S.). Denn eine klar formulierte Zielsetzung und ein umfassender Überblick über ausstehende Maßnahmen zur Barrierefreiheit, sind die Grundlagen einer erfolgreichen Planung. In Kommunen und Städten fehlt es beispielsweise oftmals an Übersichten zum aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen. Dieser fehlende Überblick kann bei Aufgabenträger zur Überforderung und letztendlich zur Resignation vor der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV führen (vgl. mündl. Mitteilung WITSCH 2015, o.S.). Zudem ist die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV ein vielschichtiger und langjähriger Prozess, der eine verbindliche Festschreibung in den (zukunftsfähigen) Fachplänen und Programmen verlangt, um eine dauerhafte Implementierung der Aufgabe zu garantieren (vgl. REBSTOCK 2009, S. 81).

Dieser Ansatz soll auch für die Stadt Trier überprüft- bzw. verfolgt werden, Daher wird bevor die praktische Realisierung der Barrierefreiheit im ÖPNV analysiert wird, in folgenden Kapiteln die Einbeziehung der Thematik in den NVP der Stadt Trier (vgl. Kapitel 5.2.1) und das aktuelle Mobilitätskonzept Triers (vgl. 5.2.2) analysiert.

5.2.1 Der Nahverkehrsplan der Stadt Trier

Nach §8 NVG RLP ist die Stadt Trier verpflichtet einen NVP aufzustellen. Die Bedeutung und die verpflichtenden Inhalte bezüglich der Barrierefreiheit im ÖPNV sind im PBefG gehalten und wurden in Kapitel 2.3.2 aufgeführt. In diesem Kapitel wird der NVP der Stadt Trier, insbesondere dessen Inhalte zur Barrierefreiheit im ÖPNV, beleuchtet. Damit die Aussagen im NVP mittel- bis langfristig wirksam

sind, „sind demzufolge im Nahverkehrsplan auch eindeutige und detaillierte Inhalte in Bezug zur Barrierefreiheit notwendig“ (REBSTOCK 2009, 8.55).

Das Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demographie Rheinland-Pfalz (MSAGD) hat dazu eine Checkliste zur Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen (vgl. Anhang 7), im Rahmen einer Handreichung für kommunale Behindertenbeauftragte und -beiräte, Verbände und Selbsthilfegruppen behinderter Menschen, veröffentlicht (vgl. MSAGD 2013, S.23f.). Das MSAGD verfolgt den Ansatz der ganzheitlichen Beachtung der Barrierefreiheit in NVP eben- falls: „Inhalte der Barrierefreiheit sollen in möglichst allen Kapiteln und Abschnitten des Nahverkehrsplans aufgenommen werden, die die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste betreffen oder betreffen können“ (MSAGD 2013, S.10). Daher ist die Checkliste dem allgemeingültigen Aufbau eines NVP nachempfunden und gliedert sich somit in die Kapitel Allgemeines, Ziele, Bestandsaufnahme (Ist-Zustand), Anforderungsprofile (Soll-Zustand) und Maßnahmen. Diese Checkliste (vgl. Anhang 7) bildet das Grundgerüst zur Analyse des NVP der Stadt Trier und verhilft zur Optimierung der verbindlichen Festschreibung in Fachprogrammen und -plänen der Stadt Trier. Der aktuelle NVP der Stadt Trier ist aus dem Jahr 2006 und nach 1998 der zweite NVP für das Gebiet. Da die Stadt Trier Mitglied im VRT ist (vgl. Kapitel 5.1.2) wurde sowohl ein eigener NVP für die Stadt Trier, als auch ein gemeinsamer NVP für das gesamte Gebiet des Zweckverbands aufgestellt (vgl. ZVRT 2006, S. 7). Dieser gemeinsame NVP muss stets als ergänzendes Werk herangezogen werden, da viele Inhalte nicht wieder explizit im NVP der Stadt Trier aufgelistet wurden aber ebenso für den NVP Trier gelten. Der NVP des Zweckverbandes VRT beinhaltet „die grundsätzlichen Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für den gesamten Verbundraum einschließlich der Stadt der Stadt Trier“. (STADT TRIER 2013a, S. 125).

Eingeschränkt wird die Analyse durch die Ablehnung einer Zusammenarbeit seitens des VRT. Der VRT ist zuständiger Aufgabenträger für die Erstellung des NVP der Region Trier (vgl. VRT 2015b, o.S.). Für eventuelle Rückfragen und nötigen Erläuterungen zu entsprechenden Inhalten des VRT der Region Trier stand kein entsprechender Ansprechpartner zur Verfügung. Aufgrund dessen können die Inhalte nur genannt werden. Auf weitere Erläuterungen muss verzichtet werden.

Gegliedert ist der NVP in die Kapitel Bestandsaufnahme, Schwachstellenanalyse des bestehenden Angebots. Maßnahmenentwicklung und Bewertung sowie Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen (vgl. STADTTRIER 2006, S.3). Dies entspricht nicht exakt dem Aufbau der Checkliste des MSAGD; in ergänzender Betrachtung des NVP ZVRT sind jedoch alle Gliederungspunkte abgedeckt. Die ausgefüllte Checkliste für den NVP der Stadt Trier ist unter Anhang 8 zu finden. Die Ergebnisse werden im Folgenden kurz erläutert:

Es zeigt sich bereits durch die angewandte Checkliste, dass die Festschreibung der barrierefreie ÖPNV im NVP der Stadt Trier bzw. des ZVRT eine eher untergeordnete bis nebensächliche Rolle spielt (vgl.

Anhang 8). Für Planungen wird Barrierefreiheit als verpflichtendes Ziel definiert: Barrierefreiheit wird als Standard zur weiteren Entwicklung des ÖPNV definiert und jede zukünftige Maßnahme soll auf Barrierefreiheit geprüft werden (vgl. ZVRT 2006, S. 45). Weiterhin wird definiert, dass Barrierefreiheit die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt und dementsprechend Barrierefreiheit „soweit wie möglich sicherzustellen“ (ZVRT 2006, S. 45) ist. Dazu sollen Niederflrbusse eingesetzt werden, barrierefreie Informations- und Mobilitätsketten bezüglich Informationsangebot und Fahrscheinvertrieb, Einstiegs-, Umsteige- und Zielhaltestelle, Ein- und Ausstieg aus dem Fahrzeug sowie während 'der Fahrt angestrebt werden. Darüber hinaus sollen Haltestellennach den Vorgaben der technischen Regelwerke barrierefrei gestaltet werden. Dies gilt sowohl für den Neu- als auch für den Umbau von Haltestellen. Zielsetzung ist es langfristig alle Haltestellen im Stadtgebiet schrittweise barrierefrei umzugestalten (vgl. ebd., S.45). Zusammengefasst wird Barrierefreiheit im ÖPNV als anzustrebendes Ziel und als Standard für die weitere ÖPNV Entwicklung definiert, jedoch fehlen konkrete Bestandsaufnahmen der Barrierefreiheit, konkrete Anforderungsprofile der Barrierefreiheit, u.a. für Haltestellen, Fahrzeuge, Informationen sowie Maßnahmenpläne zu den jeweiligen Anforderungsprofilen. Dies offenbart eine erste große Schwachstelle in der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV in Trier: es besteht eine grobe Zielsetzung, jedoch fehlt eine Ausarbeitung der konkreten Umsetzung. Zusätzlich werden Aussagen zur Barrierefreiheit im ÖPNV ausschließlich im NVP des Zweckverbandes getroffen, der alleinige NVP der Stadt Trier trifft überhaupt keine Aussagen zur Barrierefreiheit. Des Weiteren ist die Zielsetzung inhaltlich nicht mehr aktuell, da die gesetzlichen Rahmenbedingungen verändert wurden.

Selbstverständlich kann ein NVP aus dem Jahr 2006, wie es in Trier der Fall ist, nicht den aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen und den aktuellen Regeln der Techniken entsprechen. Beispielsweise können die gesetzlichen Regelungen, die aus der Novelle des PBefG 2013 hervorgehen, noch nicht in diesem NVP wiedergefunden werden. Nichtsdestotrotz war bereits 2006 das BGG seit 2003 eingeführt und seit 1994 das Benachteiligungsverbot des GG aktiv, dementsprechend hätten die Aufgabenträger des ÖPNV bereits in diesem NVP das Thema intensiver bearbeiten können (vgl. mündl. Mitteilung WITSCH 2015, o.S.) und hätten zugleich direkt nach den gesetzlichen Änderungen aktiv werden müssen, um ebendiese im NVP zu einzuarbeiten. Darüber hinaus ist der Nahverkehrsplan auf einen Planungshorizont von ca. 5 Jahren ausgelegt (vgl. STADT TRIER 2013a, S.125), dementsprechend hätte eine Fortschreibung sowie die Umsetzung der Maßnahmen bereits erfolgen müssen.

Die Problematik dieser Sachverhalte besteht darin, dass das Fehlen der konkreten Umsetzungspläne zu Überforderung und Resignation bei Aufgabenträger führen kann (vgl. ebd., o.S) oder eine fehlerhafte Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV entsteht. Beispielsweise könnten in Trier die Anforderungen der Menschen mit kognitiven Einschränkungen in der Umsetzung der Barrierefreiheit

schlichtweg vergessen werden, da diese nicht im NVP unter Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erwähnt werden und die neue gesetzliche Regelung, dass örtliche Behindertenvertretungen an Aufstellung des NVP beteiligt werden müssen (vgl. §8 Abs. 3 Satz 6 PBefG), kann ebenfalls nicht erfüllt werden. Zusätzlich kann der NVP aufgrund der Überschreitung des Planungshorizonts von aktuell fast 5 Jahren nicht mehr als fundiertes Planungsinstrument betrachtet werden, da er weder die aktuelle Situation widerspiegelt noch die aktuellen Anforderungen beinhaltet.

5.2.2 Das Mobilitätskonzept der Stadt Trier

Zu Beginn n des Jahres 2013 hat der Stadtrat Triers das neue Mobilitätskonzept „Mobilitätskonzept Trier 2025“ (kurz: Mako) beschlossen. „Das Konzept versteht sich dabei als ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan, der die Belange aller Verkehrsträger und Personengruppen in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt“ (STADT TRIER 2013b, S. 3). Zwar ist das Mobilitätskonzept als Rahmenplan kein rechtsverbindliches Planungsinstrument, wie beispielsweise der NVP, und es können keine Ansprüche auf die Realisierung der darin enthaltenen Maßnahmen und Projekte erhoben werden, trotzdem dient das Konzept zur Orientierung für die zukünftige Verkehrsentwicklung und fungiert als Entscheidungsgrundlage für die Aufgabenträger (vgl. ebd., S.3). Zusätzlich bestehen für ein Mobilitätskonzept keine festgesetzten inhaltlichen Vorgaben und dementsprechend besteht auch keine definierte Methodik zur Analyse der Inhalte.

Für die Thematik dieser Arbeit ist das Mobilitätskonzept jedoch insofern relevant, dass auch der ÖPNV in Trier als Teilaspekt der Mobilität behandelt wurde. Zudem reicht das Mobilitätskonzept über Inhalte und zeitliche Reichweite des NVP hinaus und bildet eine Grundlage für die künftige Erstellung bzw. Fortschreibung des NVP (vgl. STADT TRIER 20 13A, S. 125). Aufgrund dessen sollen dennoch die Inhalte des Mobilitätskonzeptes beleuchtet werden.

Der NVP der Stadt Trier bzw. des Zweckverbandes ist auf einen Planungshorizont von ca. 5 Jahren ausgelegt (vgl. ebd., S. 125), demgegenüber ist das Mobilitätskonzept auf das Jahr 2025 ausgerichtet. Dementsprechend kann einerseits noch keine vollständige Realisierung den Maßnahmen erwartet werden, jedoch muss das Konzept im Gegenzug den Entwicklungen und Anforderungen der kommenden 10 Jahre gerecht werden.

Neben allgemeinen Zielsetzung zum ÖPNV für Trier, wie beispielsweise Angebotsausweitung und Taktverdichtung, werden im Mobilitätskonzept auch Zielsetzungen zur Barrierefreiheit formuliert (vgl. STADT TRIER2013B, S. 101.). Diese sind teilweise als konkrete Maßnahmen zur Realisierung der Barrierefreiheit deklariert, aber auch als eher allgemeingültige Maßnahmen definiert, die jedoch ebenso dem Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV dienen können. Es wird zwischen kurzfristigen, mittelfristigen, langfristigen und kontinuierlichen Maßnahmen unterschieden.

Als kurzfristige Maßnahme wurde der barrierefreie Ausbau der am stärksten frequentierten Bushaltestellen definiert und als kontinuierliche Maßnahme die Optimierung der Qualitätsstandards der ÖPNV-Infrastruktur (vgl. ebd., S. 10f.), d.h. die „sukzessive Verbesserung der Haltestellen und Fahrzeugausstattung (Barrierefreiheit, Beleuchtung, Informationsangebote an Haltestellen/im Bus, Wetterschutz, Wegweisung zur Haltestelle,...)“ (ebd., S. 11). Gleichzeitig werden weitere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit im Sinne des Design für Alle angestrebt: beispielsweise zählen dazu Angebotsausweitungen, Beschleunigungsmaßnahmen, Verbesserungen der Busanbindungen, Optimierung von Info-Angeboten sowie die Optimierung von Umsteigeknoten (vgl. ebd., S. 11). In der Ausführlichen Fassung des Mobilitätskonzepts sind dann die Maßnahmen nochmals präziser formuliert und konkrete Planungen zur Umsetzung der Maßnahmen definiert (vgl. STADT TRIER 2013A, S.146-153). Insbesondere die Kapitel bezüglich der Maßnahmen zur Modernisierung von Bushaltestellen, zu Fahrzeugen und zur Fahrplaninformation sind für die Umsetzung der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen von herausragender Bedeutung. Da der Planungshorizont des Mobilitätskonzeptes auf das Jahr 2025 ausgelegt ist, können und müssen die Maßnahmen noch nicht umgesetzt sein. Aufgrund dessen ist eine Analyse der Realisierung Maßnahmen des Mobilitätskonzepts nicht subsidiär. Jedoch werden die angestrebten Maßnahmen bezüglich der Modernisierung der Bushaltestellen kurz vorgestellt, um beispielhaft den Ausarbeitungen der Maßnahmen zu vermitteln.

Ziel der Modernisierungsmaßnahmen der Bushaltestellen ist die „sichere und barrierefreie Nutzung der Buslinien“ (STADTTRIER2013a, S.156), daher sollen die Haltestellen zügig aktuellen Standards angepasst werden“ (vgl. ebd., S.156). Zur Umsetzung sollen daher eine Haltestellenbreite von mindestens 3,00m eingeführt werden, die Bordsteinkanten den Fahrzeugeinstiegen angepasst werden, sodass eine Niveaugleichheit entsteht, taktile Leitsysteme, dynamische Fahrgastinformationen und Wartehallen errichtet werden, weiterhin sollen eine angemessene Beleuchtung und Lautsprecher für Fahrgastinformationen angebracht werden. Dies Maßnahmen sollen bis 2025 kontinuierlich und flächendeckend umgesetzt werden, zudem wird ein Ausbauplan der Haltestellen erarbeitet (vgl. ebd., S. 156).

Neben diesen Konkret auf den ÖPNV abgestimmten Maßnahmen zur Barrierefreiheit wird im Mobilitätskonzept im Zusammenhang des integrierten Handlungskonzepts die Verkehrsteilnahme aller Bevölkerungsgruppen und die Barrierefreiheit nochmals explizit als eigenes Handlungsfeld thematisiert. Speziell der Abschnitt zur altengerechten Stadtgestaltung und Barrierefreiheit für Personen mit eingeschränkter Mobilität behandelt nochmals, wie durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes eine Verbesserung der Verkehrsteilnehmer aller Bevölkerungsgruppen erzielt werden kann (vgl. ebd., S. 316). Hier werden die wichtigsten angestrebten Maßnahmen für die

Nahmobilität bzw. den Fußverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV und den motorisierten Individualverkehr zusammengefasst. Für den ÖPNV werden dabei folgende Punkte definiert:

- Einfache Begreifbarkeit des ÖPNV- Netzes;
- Gute Vermittlung von Fahrplan- und Tarifinformationen;
- Aufbau einer Mobilitätszentrale mit Möglichkeit zur persönlichen Beratung;
- Umstiege sollen barrierefrei gestaltet;
- Zügiger barrierefreier Ausbau aller Haltestellen;
- Ausreichende Warteflächen und Sitzgelegenheiten;
- Angebote speziell für ältere Menschen (Stadtteilzubringer);
- Verbesserte Mitnahmemöglichkeiten für technische Fortbewegungsmittel (Rollatoren, Rollstühle)

(vgl. ebd. S. 317).

5.2.3 Die Beteiligung der Behindertenvertretungen an NVP und Mobilitätskonzept

An dieser Stelle soll die Beteiligung der örtlichen Behindertenvertretungen bzw. die Vertretungen der mobilitätseingeschränkten Menschen an der Aufstellung des NVP und des Mobilitätskonzepts untersucht werden.

Diese Beteiligung ist für die Aufstellung des NVP seit der Novelle des PBefG verbindlich (vgl. §8 Abs. 3 Satz 6 PBefG). Da das Mobilitätskonzept kein rechtsverbindliches Planungsinstrument ist, ist eine solche Beteiligung nicht erforderlich, jedoch aufgrund des Planungshorizonts und der Funktion des Konzeptes (vgl. Kapitel 5. 2.2) wünschenswert.

Im Nahverkehrsplan konnten keine Informationen über die Beteiligung der Vertretungen mobilitätseingeschränkter Gruppen gefunden werden. Die Beteiligung von Vertretungen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen war zum Zeitpunkt der Aufstellung des NVP gesetzlich nicht erforderlich. Aus diesem Sachverhalt kann jedoch nicht resultieren, dass es keine Beteiligung gab. Bedauerlicherweise konnten in einem Gespräch mit der Stadt Trier keine Informationen über eine Beteiligung gewonnen werden. Der Behindertenbeirat der Stadt Trier war zum Zeitpunkt der Aufstellung des NVP (2006) noch nicht aktiv. Eine Vertretung der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen, die möglicherweise die Beteiligung zum Zeitpunkt der Aufstellung des NVP übernommen haben könnte, ist der CLUB AKTIV Selbsthilfe Behinderung u. Nichtbehinderter e.V. (vgl. mündl. Mitteilung UNTERRAINER 2015, o.S.). Mit diesem konnte jedoch kein Informationsaustausch diesbezüglich stattfinden, da auf die mehrmalige Anfrage einer Zusammenarbeit keine Reaktion gezeigt wurde. Insgesamt kann daher die Form und Weite einer Beteiligung der Vertretungen

mobilitätseingeschränkter Personen in der Aufstellung des aktuellen Nahverkehrsplans nicht analysiert und bewertet werden.

Eine Anfrage zur Beteiligung an der Aufstellung eines neuen NVP bzw. an der Fortschreibung des NVP hat der Behindertenbeirat noch keine Anfrage oder Information vorliegen (vgl. mündl. Mitteilung UNTERRAINER 2015, o.S.)

Das Mobilitätskonzept wurde im Jahr 2013 durch den Stadtrat beschlossen (vgl. Kapitel, 5.2.2). Der Behindertenbeirat der Stadt Trier arbeitet nach eigenen Angaben (vgl. mündl. Mitteilung UNTERRAINER2015, o.S.) erst seit dem Jahr 2012, sodass ein frühes und intensives Mitgestalten des Mobilitätskonzepts nicht möglich war. Das bedeutet, dass in der Aufstellung des Mobilitätskonzepts keine offizielle Vertretung mobilitätseingeschränkter Personenbeteiligt war. Des Weiteren kritisiert der Behindertenbeirat eine generell mangelhafte Einbeziehung in Fachplanungen der Stadt Trier. In der Entwicklung des aktuellen Stadtentwicklungskonzepts wurde der Beirat nicht einbezogen. Die Folge ist, dass das Thema Barrierefreiheit nur in einem Kapitel des Konzepts Beachtung findet (vgl. ebd., o.S.).

Generell besteht eine Zusammenarbeit zwischen der Stadt Trier und dem Behindertenbeirat, insbesondere auch zum Thema Barrierefreiheit im ÖPNV. Beispielsweise nimmt das Tiefbauamt regelmäßig an den Beiratssitzungen teil und informiert dort über laufende und anstehende Projekte zur Umsetzung der Barrierefreiheit. Dennoch wird der Beirat selten frühzeitig in Planungsprozesse einbezogen, obwohl über die frühzeitige Einbeziehung eine schriftliche Vereinbarung besteht (vgl. ebd., o.S.). Diese fehlende oder zu späte Einbeziehung des Behindertenbeirats wird seitens des Beirats als „generell großes Problem“ (mündl. Mitteilung UNTER·RAINER2015, O.S.) eingestuft.

5.3 Analyse der praktischen Umsetzung der Barrierefreiheit Im ÖPNV

Insgesamt zeigt sich, dass die Thematik der Barrierefreiheit in die Planungsinstrumente eingearbeitet wurde und sich mit der Thematik und den daraus resultierenden Aufgaben auseinandergesetzt wurde. Dennoch muss neben der theoretisch basierten Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV auch eine Analyse des realen bzw. praktischen Ist-Zustands erfolgen, um eine ganzheitliche und korrekte Bewertung der Analyse vornehmen zu können, denn die Angaben von Maßnahmen in Planungsinstrumenten und der Realisierung können abweichen.

Dies kann sowohl positiv sein, durch eine über die Planungsinstrumente hinausreichende Umsetzung oder auch negativ durch eine Nichtbeachtung und Umsetzung, der in den Planungsinstrumenten festgesetzten Maßnahmen.

Die Analyse der praktischen Umsetzung der der Barrierefreiheit im ÖPNV ist Gegenstand dieses Kapitels. Zunächst wird ein repräsentatives Untersuchungsgebiet festgelegt, in dem die Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestelleninfrastruktur und Fahrzeugen untersucht werden soll, da eine

umfassende Analyse für die Stadt Trier aufgrund des enormen Umfangs nicht möglich ist. Die Kriterien zur Auswahl des Gebietes werden im entsprechenden Kapitel erläutert (vgl. Kapitel 5.3.1). Im Anschluss werden die Aspekte eines barrierefreien ÖPNV auf Barrierefreiheit überprüft (vgl. Kapitel 5.3.2).

5.3.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

In diesem Kapitel soll der praktische Ist-Zustand der Barrierefreiheit im ÖPNV überprüft werden, um einen konkreten Maßnahmenplan und eventuell eine Prioritätenliste aufzustellen über aus, und anstehende Maßnahmen. Wenn Aufgabenträger keine Übersicht haben, beispielsweise welche Haltestellen barrierefrei sind und welche es (noch) nicht, fehlt eine Übersicht über die Aufgaben. Die Folgen sind dann Überforderung und Resignation der Aufgabenträger (vgl. mündliche Mitteilung WITSCH 2015, o.S.).

Daher wird in dieser Arbeit eine solche praktische Überprüfung angestrebt. Ziel ist es eine umfassende Bestandsaufnahme zu erhalten, auf deren Grundlage eine Mängelanalyse und Anforderungsprofile ausgearbeitet werden können, die als durchzuführende Maßnahmen im Kapitel der Handlungsempfehlungen (vgl. Kapitel 6) wiederzufinden sind. Da eine allumfassende Bestandsaufnahme eine zu weitläufige Aufgabe ist, wird der Bereich der Analyse örtlich begrenzt. Die Fläche der Begrenzung im folgenden Verlauf weiterhin als Untersuchungsgebiet bezeichnet.

Die Kriterien zur Auswahl des räumlichen Untersuchungsgebiets sind eine hohe Bedeutung des Gebiets für den ÖPNV, d.h. eine enge Taktung des Busverkehrs und stark frequentierte Linien, darüber hinaus sollte das Gebiet ausschließlich im innerstädtischen Bereich liegen, da für ländliche geprägte Regionen gesonderte Regelungen bestehen und der Fokus dieser Arbeit auf dem Stadtbusverkehr in Trier liegt. Des Weiteren sollten im Untersuchungsgebiet sowohl ältere als auch neugestaltete Haltestellen zu finden sein, um ein breitangelegtes Spektrum in der Analyse abzudecken. Zusätzlich sollte das Untersuchungsgebiet auch unterschiedliche, d.h. neuere und ältere Haltestellen, aufweisen, damit von einer gewissen Repräsentativität für die Gesamtstadt ausgegangen werden kann. Das letzte Kriterium zur Auswahl ist, dass das Gebiet einen zentralen Umsteigepunkt beinhaltet, damit Umsteigemöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Menschen analysiert werden können.

Ein Gebiet, welches diese Kriterien erfüllen kann ist der Streckenabschnitt des Stadtbusverkehrs zwischen Porta Nigra und Rathaus/Stadttheater. Dieser Streckenabschnitt ist eine wichtige und viel befahrene Achse (vgl. Abbildung 8). Das Liniennetz der SWT (vgl. Anhang 6) spiegelt jedoch nicht den exakten Streckenverlauf wieder. Dieser kann der Abbildung 9 entnommen werden.

Im ausgewählten Streckenabschnitt verkehren die Linien 1, 3, 5, 6,13 (bis Karl-Marx-Haus) 16 (Vorlesungszeit), im Normalverkehr, sowie die Linien 81, 82, und 83 im Sternverkehr (vgl. Anhang 6),

Als Haltepunkte werden Porta Nigra, Treviris, Nikolaus-Koch-Platz, Trier-Galerie sowie Karl-Marx-Haus angefahren (vgl. Abbildung 3.8).



Abbildung 3.8: Liniennetz zwischen Porta Nigra und Rathaus/Stadtheater (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG nach VRT 2014, o.S.)

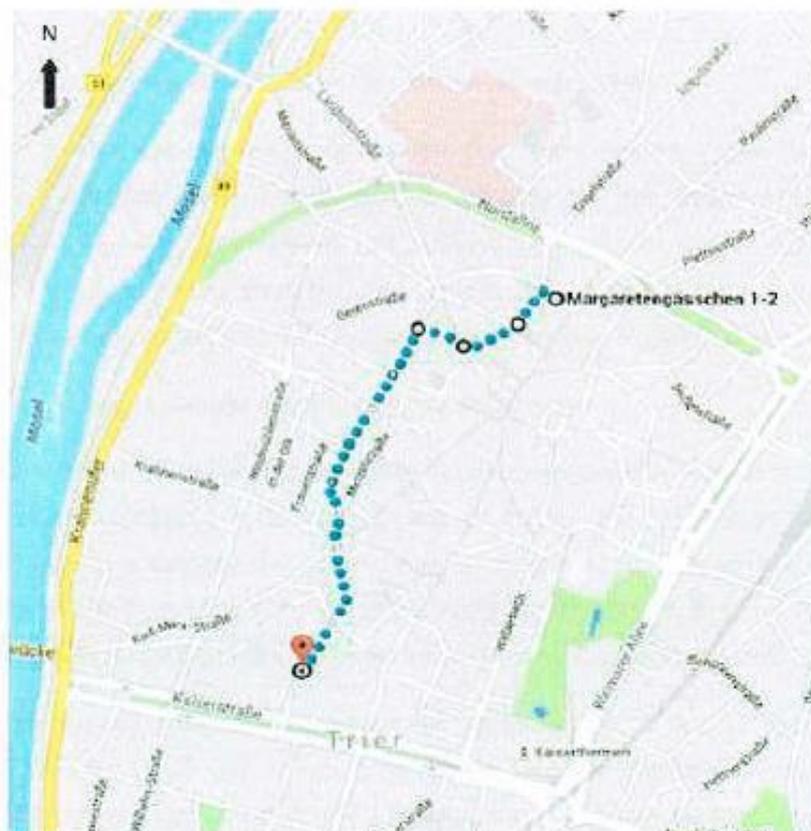


Abbildung 3.9: Streckenverlauf zwischen Porta Nigra und Rathaus/Stadttheater (Quelle: leicht verändert nach GOOGLE MAPS 2015 o.S.)

Da eine Analyse aller im Untersuchungsgebiet verkehrenden Buslinien zeitlich sehr aufwändig wäre, stehen im Zentrum der Betrachtung die Linien 3, 6, 13 sowie 16. Diese Linien fahren zeitlich besonders dicht getaktet (vgl. STADT TRIER 2015, o.S.) und daher besteht Grund zur Annahme, dass diese Buslinien besonders stark frequentiert werden. Zu dem verkehren die genannten Buslinien zwischen der Innenstadt und der Universitäten und haben daher für den Universitätsstandort Trier eine besondere Bedeutung (vgl. Anhang 09-12). Weiterhin wird es als nicht zielführend erachtet sämtliche Buslinien zu analysieren, da die SWT über eine Busflotte mit vergleichbaren Busmodellen verfügt. Hinweise bezüglich Defiziten im Fahrzeugbereich können daher bei baugleichen Fahrzeugen übertragen oder bei unterschiedlichen Fahrzeugmodellen überprüft werden.

Die Haltestelleninfrastruktur wird dahingegen bei allen genannten Haltestellen analysiert, das Haltestellenumfeld und die Zuwegung werden jedoch nur bei den großen Umsteigepunkten Porta Nigra und Karl-Marx-Haus in Kurzform analysiert. Dabei werden Haltestellen für beide Fahrtrichtungen analysiert, jedoch entfällt der Halt „Trier Galerie“ für den Busverkehr aus Süd-Nord-Richtung, da diese Haltestelle in einer Einbahnstraße liegt und daher nur aus der Nord-Süd-Richtung durch den Busverkehr angefahren wird.

5.3.2 Analyse der Aspekte des barrierefreien ÖPNV

In diesem Kapitel werden die Aspekte des ÖPNV-System in der Stadt Trier auf den Ist-Zustand der Barrierefreiheit analysiert. Dazu werden die Fahrzeuge bestimmter Linien (vgl. Kapitel 5.3.2.1), die Haltestellen im Untersuchungsgebiet (vgl. Kapitel 5.3.2.2) sowie die Fahrgastkommunikation und der Betriebsablauf (vgl. Kapitel 5.3.2.3) geprüft. Die jeweilige Vorgehensweise wird kurz in den entsprechenden Kapiteln erläutert.

5.3.2.1 Analyse der Buslinien und -Fahrzeuge

Zur Analyse der Fahrzeuge wurde auf Grundlage der Anforderungen aus den allgemein anerkannten Regeln der Technik (vgl. Kapitel 4.2.3.1) ein Anforderungsprofil für Busse des ÖPNV-Systems entwickelt. Mit Hilfe dieses Anforderungsprofils wurden die Fahrzeuge der Trierer Buslinien 3, 6, 13 und 16 stichprobenartig überprüft (vgl. Anhang13). Die Ergebnisse der Analyse werden in diesem Kapitel dargestellt.

Mit Stand im August 2015 verkehren die Linien 3, 6, 13 und 16 montags bis freitags zwischen 7.00 und 18.30 Uhr. Sie sind daher ein Teil des Normalverkehrs und fahren daher nur an Werktagen. Die Linien 3 und 13 verkehren jeweils im 10-Minuten-Takt, die Linien 6 und 16 verkehren nur im 20-Minuten-

Takt (vgl. Anhang 9-12). Die genauen Abfahrtszeiten an der Haltestelle Porta Nigra können den Anhängen 9 bis 12 entnommen werden.

Die Besonderheit dieser Linien liegt darin; dass die Linie 13 das Untersuchungsgebiet nur in Süd-Nord-Richtung durchquert und im Gegensatz die Linien 6 und 16 das Gebiet nur in Nord-Süd-Richtung durchfährt. Ausschließlich die Linie 3 verkehrt in beide Fahrtrichtungen (vgl. Anhang 6). Diese Situation entsteht durch einen Wechsel der Liniennummern an der Haltestelle Karl-Marx-Haus und Porta Nigra. Aus der Liniennummer 6 wird an der Haltestelle Karl-Marx-Haus die Liniennummer 3, ebenso wird aus der Linie 16 die Linie 13. An der Porta Nigra wechselt dementsprechend die Linie 13 abwechselnd auf die Linien 6 und 16.

Bei der Analyse der Fahrzeuge der einzelnen Linien konnten keine gravierenden Unterschiede im Aufbau und der Ausstattung der Fahrzeuge festgestellt werden. Daher sind die meisten Punkte für alle auf diesen Linien verkehrenden Fahrzeuge gültig. Für zusätzlich verkehrende Fahrzeuge zu Zeiten erhöhter Bedarfsnachfrage, beispielsweise zu Schulschluss oder in den Abendstunden, kann diese Analyse keine gültigen Aussagen treffen.

Alle Fahrzeuge auf diesen Linien sind Niederflurbusse und mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe (manuell bedienbare Klapprampe) sowie mit einer Absenkeinrichtung (Kneeling) ausgestattet. Sie verfügen alle über eine kontrastreiche optische Fahrzielinformationen an drei Seiten des Fahrzeugs (Bug, Heck, Längsseite). Eine akustische Fahrzielinformation besteht nicht. Außerhalb des Fahrzeuges sind die Türen mit Piktogrammen versehen, die auch eindeutig auf den barrierefreien Zugang zum Fahrzeug hinweisen, jedoch weisen sie keine sonstige farbliche Kennzeichnung auf. Der barrierefreie Zugang befindet sich stets an der hinteren Tür. Er ist im Gegensatz zum vorderen Zugang hindernisfrei und weist daher eine ausreichende Durchgangsbreite auf. Für diesen Zugang zum Fahrzeug ist neben der Tür ein barrierefreier Anforderungstaster angebracht.

Der Innenraum, d.h. Haltegriffe, Hindernisse, und Bedienelemente, der Fahrzeuge ist kontrastreich gestaltet. Die Gänge sind stufenlos und erfüllen die Anforderungen an Durchgangsbreiten und Bewegungsräumen. Es stehen ausreichend Sitzplätze zur Verfügung, wobei Sondernutzungsplätze durch Piktogramme ausgewiesen sind. Jeder Bus verfügt über einen Mehrzweckplatz, der als Sondernutzungsplatz für Rollstuhlnutzer, Rollatoren, Kinderwägen o.ä. fungiert. Die Fahrzeuge sind mit genügend Haltewunsch Tastern ausgestattet, die kontrastreich und erhaben gestaltet sind. Diese sind der Sitzhöhe der Personen angepasst. Zusätzlich sind gesonderte Haltewunsch Tasten an der Mehrzweckfläche angebracht, beispielsweise eine Anforderungstaste für Rollstuhlnutzer.

Aktuell befindet sich die Busflotte der SWT-Verkehr GmbH in einer Umrüstungs- bzw. Modernisierungsphase. Die Fahrzeuge, die noch über keine dynamische optische und akustische Haltestelleninformation verfügen, werden auf diese umgerüstet. In der Stichprobe konnten alle Fahrzeuge eine dynamische optische und akustische Haltestelleninformation vorweisen.

Insgesamt zeigt sich, dass die Fahrzeuge im analysierten Teil des Stadtbusverkehrs den Anforderungen der allgemein anerkannten Regeln größtenteils entsprechen. In den Bussen sind oftmals die Standardlösungen zur Herstellung der Barrierefreiheit umgesetzt, z.B. manuelle Klapprampe. Lediglich einzelne Anforderungen sind noch nicht umgesetzt, wie beispielsweise die akustische Fahrgastinformation außen. Allgemein entsprechenden die eingesetzten Busse jedoch den Anforderungen der Barrierefreiheit. Insbesondere bei Neuanschaffungen und Modernisierungen der Busflotte wird gezielt drauf geachtet, dass sie der Barrierefreiheit entsprechen und den Belangen aller Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gerecht werden. Beispielsweise verfügen die neu eingesetzten Busse der Busflotte über zusätzliche Beleuchtungselemente am Ein- und Ausstieg und taktil verbesserten Haltegriffen.

Im Bereich der Fahrzeuge wurden die wichtigsten Voraussetzungen zur Herstellung der Barrierefreiheit geschaffen. Nach den bisherigen Entwicklungen ist auch für die kommenden Jahre eine kontinuierliche Verbesserung der Barrierefreiheit in den Fahrzeugen zu erwarten. Viele Mängel werden ausgeglichen und veraltete Systeme modernisiert.

5.3.2.2 Analyse der Haltestellen und- Infrastruktur

Zur Analyse der Bushaltestellen wurde ein ähnliches System wie in Kapitel 5.3.2.1 angewandt. Aus den anerkannten Regeln der Technik wurde ein Analysebogen entwickelt, in dem die wichtigsten Merkmale und Informationen zur Barrierefreiheit der untersuchten Haltestellen eingetragen werden. Dieser Analysebogen beinhaltet die wichtigsten Anforderungen zur Barrierefreiheit der Haltestellen und der Haltestelleninfrastruktur. Die Ergebnisse der Analyse werden im Folgenden dargestellt.

Im Gegensatz zu den Fahrzeugen zeigt sich für die Haltestellen ein eher heterogenes Bild bezüglich Aufbau und Ausstattung. Diese zeigen eine deutliche Abhängigkeit zu Alter und letztmaligen Sanierung des Straßenabschnitts. Dabei zeigen auch die jeweiligen Haltestellenpaare, d.h. die gleichen Haltestellen jedoch für die unterschiedlichen Fahrrichtungen, enorme bauliche und infrastrukturelle Unterschiede auf.

Einige (grundlegende) Elemente sind an allen untersuchten Haltestellen wiederzufinden, z.B. die Fahrplanauskunft mittels Aushangfahrplänen. An fast allen Haltestellen sind auch Sitzmöglichkeiten und ein Wetterschutz zu finden. Häufig sind jedoch die Grundlagen der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 4.2.2) nicht erfüllt. An keiner Haltestelle existieren akustische Fahrgastinformationen, optisch dynamische Fahrgastinformationen sind nur an einzelnen Haltestellen zu finden, beispielsweise existieren an der Umsteigest n Porta Nigra überhaupt keine dynamischen Fahrgastinformationen und an der Umsteigestation Karl-Marx-Haus sind sie nur einseitig, in südlicher Fahrrichtung, vorhanden. Da

an den Außenseiten des Fahrzeuges ebenfalls keine akustischen Fahrzielinformationen an- gebracht sind, ist das Zwei-Sinne-Prinzip (vgl. Kapitel 4.2.2) nicht erfüllt (vgl. Anhang 14/15). Des Weiteren weisen die Haltestellen keine einheitlichen Bordhöhen bzw. Einstiegshöhen in Fahrzeugen auf (vgl. Anhang 14/15). Ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge kann dementsprechend nicht überall gewährleistet werden.



Weiterhin fehlt es oft an Bodenindikatoren an den Haltestellen, die die Grundlage für Blindenleitsysteme darstellen. Weitere Leitsysteme, z.B. taktile Leitsysteme, sind ebenfalls nicht vorhanden. Insbesondere an der Haltestelle Karl-Marx-Haus, die stark frequentiert ist, da sie ein zentrale Umsteigeplatz und Endstation einiger Linien ist, sind bezüglich der Leitsystem grobe bauliche Mängel zu finden, da Gehwege, Radwege und Wartebereiche ohne bauliche oder farblich gut sichtbare Abgrenzung ineinander übergehen (vgl. Abbildung 3.10).

Abbildung 3.10: taktil nichterfassbarer Übergang des Wartebereichs und Gehweg zu Radweg an Haltestelle Karl-Marx-Haus (Quelle: EIGENE FOTOGRAFIE)

Ebenfalls weist die zentrale Haltestelle Porta Nigra strukturelle Defizite auf. Ein barrierefreier Umstieg für mobilitätseingeschränkte Menschen ist kaum möglich, da zwischen den einzelnen Bussteigen weite Strecken, ggf. mit Überwindung starker Anstiege, zurückgelegt werden müssen (vgl. Abbildung 3.11).

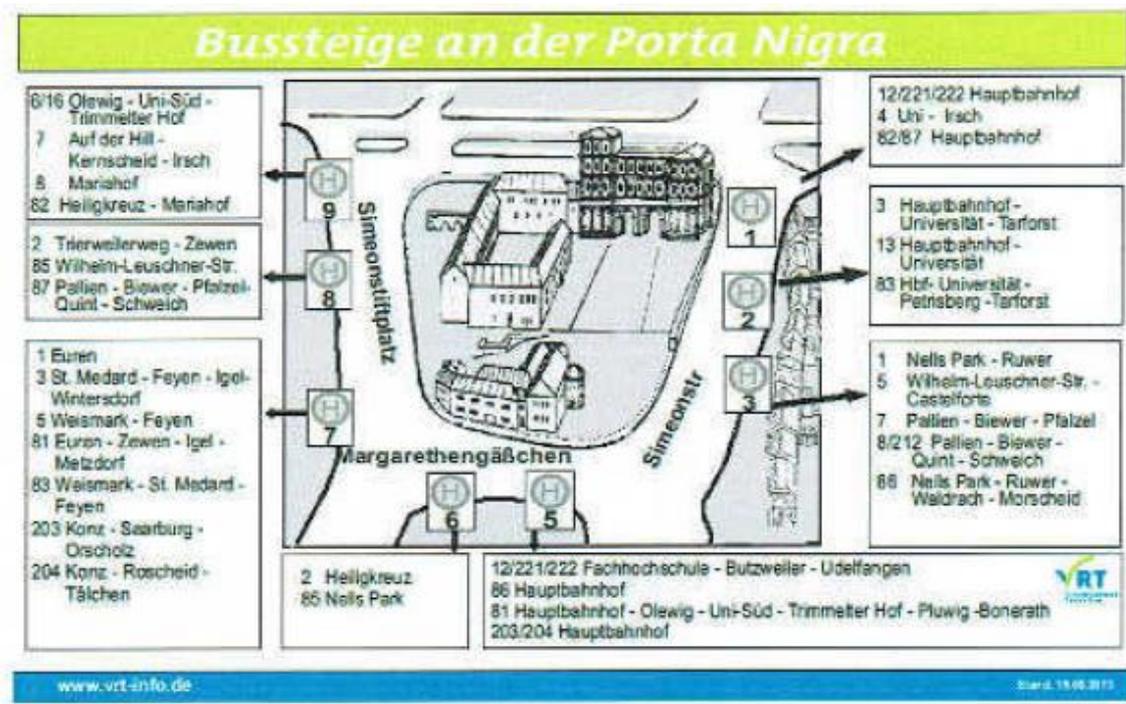


Abbildung 3.11: Bussteige an der Porta Nigra (Quelle: VRT 2013, o.S.)

Nichtsdestotrotz gibt es bei den untersuchten Haltestellen auch sehr positive Beispiele. Die Haltestelle Trieris wurde im Jahr 2014, im Rahmen von Straßensanierungsarbeiten, modernisiert und in vielen Bereichen den Anforderungen der Barrierefreiheit im ÖPNV angepasst. Die Bordhöhe an den Haltepunkten des Busses wurde auf 20 cm angehoben, so dass ein fast niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge möglich ist. Es wurden ausreichende Warteflächen, Sitzgelegenheiten und Wetterschutz integriert. Optisch dynamische Echtzeitinformationen wurden installiert. Die Bordsteine an den Straßenübergängen wurden auf 3 cm abgesenkt (vgl. Abbildung 12).

Insgesamt dienen diese Maßnahmen alle der Herstellung der Barrierefreiheit, jedoch muss auch das Haltestellenumfeld barrierefrei gestaltet sein, damit die Maßnahmen sich auch wirksam zeigen. Bedauerlicher Weise kann die Rampe an der Trieris-Haltestelle (vgl. Anhang 16) zur Simeonstr. nach Angaben des Behindertenbeirats aufgrund einer zu starken Steigung nicht durch Rollstuhlfahrer genutzt werden (vgl. mündl. Mitteilung UNTERRAINER 2015, o.S.). Einige Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur wurden durch Drängen des Behindertenbeirats vorgenommen: Aufgrund dessen wurden die digitalen Anzeigetafel mit Fahrgastinformationen wieder in Betrieb genommen (vgl. ebd., o.S.).



Abbildung 3.12: Haltestelle Treviris mit Bordsteinerhöhung (oben), Bordsteinabsenkung und Blindenleitsystem (unten) und dynamischer Fahrgastinformation (rechts) (Quelle: EIGENE FOTOGRAFIE)

Insgesamt entspricht keine Haltestelle den technischen Kriterien der Barrierefreiheit, lediglich einzelne Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit wurden umgesetzt. Diese Maßnahmen entsprechen häufig nur den Standardlösungen und weisen keine Besonderheiten auf.

5.3.2.3 Analyse der Fahrgastinformation und des Betriebsablaufs

Eine genaue Analyse der Fahrgaskommunikation war leider nicht möglich. Für viele Bereiche der Fahrgastinformation, wie beispielsweise Fahrplanauskünfte und Tarifinformationen, ist der VRT verantwortlich. Ursprünglich sollte diese Analyse gemeinsam mit einem Experten des VRT für das Thema Barrierefreiheit durchgeführt werden, um den tatsächlich aktuellen Stand der Umsetzung überschauen zu können und in der Analyse gerecht zu werden. Leider wurde jedoch eine Zusammenarbeit von Seiten des VRT abgelehnt. Als Begründung wurde angeführt, dass die Zusammenarbeit mit einem Verkehrsunternehmen an dieser Stelle sinnvoller wäre. Der Hinweis, dass mit der SWT-Verkehr GmbH als zuständiges Verkehrsunternehmen Kontakt besteht und diese einer Zusammenarbeit zustimmten sowie bereits ein erster Informationsaustausch stattgefunden habe, konnte die Situation nicht verändern. Für die Analyse wäre es jedoch essentiell gewesen, die Umsetzung der Barrierefreiheit in Fahrplanauskünften, Aushangfahrplänen, Linienplänen und den Ticketsystemen umfassend darstellen zu können. Diese liegen in der Zuständigkeit des VRT.

Aufgrund der abgelehnten Zusammenarbeit kann dieser Teil nur sehr kurz analysiert werden und kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, da die Daten und Informationen nicht direkt bzw. persönlich übermittelt wurden. Die folgenden Daten und Informationen wurden ausschließlich über die Internetpräsenz des VRT erhoben.

Auf der Internetpräsenz des VRT besteht die Möglichkeit zur barrierefreien Fahrplanauskunft (VRT FAHRPLNAAUSKUNFT 2015, o.S.). Weiterhin informiert der VRT online über Tickets für Mobilitätseingeschränkte Menschen. Dabei werden über die mit einem Schwerbehindertenausweisnutzbaren Strecken informiert, über die Nutzbarkeit von Bussen und Bahnen mit einem Rollstuhl sowie über die Notwendigkeit eines Tickets für einen Blindenhund. Darüber hinaus stehen keine Informationen zur Barrierefreiheit im ÖPNV-System der Region Trier zur Verfügung. Eine Analyse des Betriebsablaufs war ebenfalls nicht möglich, da kein Informationsaustausch mit der SWT Verkehr GmbH und dem ZVRT stattfinden konnte.

6 Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit

In den vorherigen Kapiteln wurde der Ist-Zustand der Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV in der Stadt Trier anhand von Analysen der Bereiche Planungsinstrumente, Fahrzeuge, Haltestellen, Fahrgastinformation und Betriebsablauf (vgl. Kapitel 5.2, 5.3) untersucht. Intention dieser Arbeit war es doch nicht, die bereits umgesetzten und auch nicht umgesetzten Maßnahmen zu kritisieren, sondern den tatsächlichen Ausb.au der Herstellung der Barrierefreiheit zu prüfen, um ggf. Optimierungspotentiale erkennen zu können und dementsprechend Empfehlungen für zukünftiges Handeln auszusprechen. Dieses Kapitel behandelt daher Handlungsoptionen zum weiteren Ausbau des barrierefreien ÖPNV für die Stadt Trier. Hierbei werden sowohl Empfehlungen zur Verbesserung der Planungsinstrumente ausgesprochen (vgl. Kapitel 6.1) als auch Empfehlungen zur Optimierung der strukturellen Arbeitsweise sowie der konkreten baulichen Umsetzung der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 6.2). Die Handlungsempfehlungen richten sich konkret an die Aufgabenträger des ÖPNV der Stadt Trier, dennoch werden auch weitere Parteien angesprochen (vgl. Kapitel 6.3), da die Thematik eine Zusammenarbeit aller Teilhabenden erfordert.

Die in diesem Kapitel ausgesprochenen Handlungsempfehlungen resultieren aus der Analysephase (vgl. Kapitel 5), wobei die aus den Analysen resultierenden Ergebnisse bewertet werden und daraufhin Handlungsempfehlungen für die weitere Umsetzung und Wirkung der Barrierefreiheit herausgearbeitet werden. Dabei fließen die Empfehlungen und Wünsche, die an den Verfasser während der Analysephase seitens der verschiedenen Experten herangetragen wurden, in die Handlungsempfehlungen ein.

Generell werden keine Handlungsempfehlungen zu konkreten Umbaumaßnahmen ausgesprochen, da für diese zum einen nicht die notwendigen ingenieurtechnischen Qualifikationen vorhanden sind und andererseits, bauliche Maßnahmen nach den vorhandenen technischen Normen und immer in Absprache mit den örtlichen Behindertenvertretungen vorzunehmen sind (vgl. FGSV 2011, S.7).

6.1 Empfehlungen zur Optimierung der Planungsinstrumente

Im Folgenden werden Vorschläge zur Verbesserung der in Kapitel 5.2 vorgestellten Planungsinstrumente gegeben um deren Inhalte bezüglich der Barrierefreiheit zu optimieren und damit ihre Wirkungen zu steigern.

Insgesamt zeigt sich, dass die Thematik in beiden vorgestellten Planungsinstrumenten wiederzufinden ist. Gleichwohl fehlen insbesondere im Nahverkehrsplan entscheidende Inhalte zur Barrierefreiheit im ÖPNV (vgl. Anhang 8). Schwachstellen sind hauptsächlich die fehlende Bestandsaufnahme, die fehlenden Anforderungsprofile und die fehlenden Maßnahmenentwicklungen. Zunächst wird im NVP Barrierefreiheit als allgemein verpflichtendes Ziel festgelegt, jedoch folgen nur sehr wenige Erläuterungen zur Umsetzung.

Des Weiteren ist der NVP mit der Aufstellung im Jahr 2006 stark überaltert und entspricht nicht den neusten gesetzlichen Vorgaben. Zwar gibt es in RLP keine gesetzliche Vorgabe zur Gültigkeit von NVP, dennoch sollten sie fortgeschrieben werden, wenn dies durch veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen unerlässlich wird (vgl. MSAGD 2013, S.5.) Die Einführung der Verpflichtung zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit (vgl. §8Abs. 3 Satz 3 PBefG) ist eine Veränderung der gesetzlichen Rahmenbedingen, die jedoch eine Veränderung der verkehrlichen Rahmenbedingungen integriert.

Daher ist es dringend notwendig diesen NVP aus dem Jahr 2006 zu überarbeiten und auf Grundlage der neusten Entwicklungen fortzuschreiben. Dabei müssen die neuen gesetzlichen Forderungen eingearbeitet werden und Barrierefreiheit einen höheren Stellenwert finden. Das MSAGD hat eine Handreichung zum der Thematik der Barrierefreiheit in den NVP des ÖPNV in RLP herausgebracht. Diese richtet sich zwar in erster Linie nicht an kommunale Aufgabenträger beinhaltet aber wichtige Informationen und Checklisten, die für die Aufgabenträger ebenfalls hilfreich sein können. Die Stadt Trier muss ihren NVP bzgl. Barrierefreiheit speziell für die Bereiche Bestandsaufnahme und Maßnahmenentwicklung überarbeiten, da die Analyse für diese Bereiche noch große Defizite aufwies (vgl. Anhang 8).

Inwiefern die Beteiligung der behinderten Vertretungen verbessert werden kann oder muss, kann aufgrund der Nichtüberprüfbarkeit dieses Aspekts nicht bewertet werden. Nichtsdestotrotz soll nochmal auf die gesetzliche Verpflichtung zur Anhörung der „Verbände der in ihrer Mobilität oder

sensorisch eingeschränkter Fahrgäste und Fahrgastverbände“ (§8 Abs. 3 Satz 6 PBefG) hingewiesen werden, damit dieser Aspekt in der Fortschreibung des NVP berücksichtigt wird.

Grundsätzlich sollte eine vollständige Überarbeitung des NVP, d.h. nicht nur in Teilen, in Betracht gezogen werden. da noch große Defizite bezüglich den Inhalten zur Barrierefreiheit bestehen und um diese ausgleichen zu können und keinen Aspekt zu vergessen. Beispielsweise wurden einige Gruppen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. einige Belange von Mobilitätseingeschränkten im bisherigen NVP nicht einbezogen, daher müssen diese vollständig neu in den NVP integriert werden. Unabhängig welchen Weg die Stadt Trier zur Fortschreibung des NVP wählt. letztendliches Ziel muss sein, dass Barrierefreiheit in allen Kapiteln beachtet wird und die Vertretern von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen adäquat in die Aufstellung des NVP einbezogen und beteiligt werden.

Das in Kapitel 5.2.2 vorgestellte Mobilitätskonzept der Stadt Trier ist im Vergleich zum NVP bezgl. der Inhalte zur Barrierefreiheit bereits besser aufgebaut. Barrierefreiheit wurde in das integrierte Handlungskonzept als allgemein anzustrebendes Ziel, d.h. nicht nur im Bereich des ÖPNV, sondern für alle Verkehrsarten, aufgenommen (vgl. STADT TRIER 2013a, S.3161) und speziell in dem Maßnahmenteil zum ÖPNV in den betreffenden Maßnahmen berücksichtigt und integriert (vgl. STADT TRIER 2013A, S.1 46). Durch die Einteilung der Maßnahmen in kurzfristige, mittelfristige, langfristige oder kontinuierliche Maßnahmen (vgl. STADT TRIER 2013B, S. 11), wurden für die Realisierung eine zeitliche Bestrebung festgelegt.

Jedoch wird seitens des Behindertenbeirats der Stadt kritisiert, dass es nach wie vor an konkreten Verpflichtungen der Aufgabenträger fehlt, d.h. eine klare Benennung und Verteilung der Aufgaben an alle Aufgabenträger. Beispielsweise würde sich der Beirat wünschen, dass die zuständigen Aufgabenträger der Stadt sich mehr über die Thematik und die zugehörige Problematik informieren und mit Hilfe dieser Grundlage Konzepte entwickeln, die sich inhaltlich ausschließlich mit der Barrierefreiheit beschäftigen. Dies ist jedoch nicht nur für die Mobilität, sondern für alle gestalteten Lebensbereiche anzustreben (vgl. mündl. Mitteilung UNTERRAINER 2015, o.S.).

Hinsichtlich dieser Kritik ist ein verbesserter Austausch über die Arbeitsweise zwischen Behindertenbeirat und der- Stadt Trier empfehlenswert. Der Behindertenbeirat hatte, aufgrund der Überschneidung der Aufstellung und der Gründung des Beirats, keine bzw. nur sehr geringe Einflussmöglichkeiten auf die Inhalte des Mobilitätskonzepts. Aufgrund dessen ist es unausweichlich, dass das Konzept in Zusammenarbeit zwischen dem Behindertenbeirat und der Stadt Trier bezüglich den Belangender mobilitätseingeschränkter Menschen nochmals grundlegend überarbeitet wird. In erster Linie würde eine solche gemeinsame Überarbeitung sich positiv auf die Inhalte des Konzepts auswirken. Weiterhin würde sie aber auch der Stadt Trier als Grundlage für zukünftige Planungen

dienen, beispielsweise hinsichtlich der Fortschreibung des NVP. Grundsätzlich sollte eine intensive und frühzeitige Zusammenarbeit zwischen Beirat und Stadtverwaltung angestrebt werden, da der Beirat über viele Informationen, beispielsweise zu Beschwerden über Missstände in der Stadt, verfügt, die die Stadtverwaltung vor kostspieligen Planungsfehlern bewahren. Darüber hinaus wäre es ein deutliches Zeichen seitens der Stadt, dass sie sich über den hohen Stellenwert und der Dringlichkeit des Themas bewusst sind und das Thema bzw. die Betroffenen eine hohe Wertschätzung in der Stadtverwaltung erfahren.

Mit dieser Herangehensweise könnte die Stadt positiv für ihr Image werben und möglicherweise positive wirtschaftliche Effekte, z.B. durch erhöhte Besucherzahlen im Tourismus, erzielen. Generell ist abschließend nochmals die Relevanz der Planungsinstrumente als Fundament der zukünftigen städtischen Entwicklungen zu betonen. Zusammenfassend wird daher die Optimierung der Planungsinstrumente bzgl. der Implementierung der Barrierefreiheit, die Sicherung der Anhörung der Vertreter der mobilitätseingeschränkten Gruppen bei Aufstellung der Planungsinstrumente sowie die Optimierung der Definition und Koordinierung der Zusammenarbeit zwischen Behindertenbeirat und Stadtverwaltung empfohlen.

6.2 Empfehlungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV-System an die Aufgabenträger

Im Folgenden werden Anregungen zur Optimierung der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV-System der Stadt Trier gegeben. In den folgenden Empfehlungen werden keine neuen Regeln der Technik aufgestellt, da diese bereits bestehen und auch das dazu notwendige ingenieurbasierte Wissen nicht vorhanden ist. Des Weiteren werden die bestehenden Normen auch nicht vorgestellt und deren Umsetzung seitens der Stadtverwaltung gefordert, da diese in den technischen Regelwerken nachzulesen sind und für die Aufgabenträger als bekannt vorausgesetzt werden.

In der Analysephase zum Ist-Zustand der Barrierefreiheit im ÖPNV-System zeigten sich deutliche Unterschiede zwischen den Stadien der Umsetzung der Barrierefreiheit in den verschiedenen Aspekten des ÖPNV-Systems. Beispielsweise werden im Bereich der Fahrzeuge viele Kriterien der Barrierefreiheit umgesetzt, wohingegen im Bereich der Haltestellen noch deutliche Defizite zu verzeichnen sind (vgl. Kapitel 5.3.2.1 und 5.3.2.2). Zugleich zeigte die Analyse, dass viele Grundlagen des barrierefreien ÖPNV (vgl. Kapitel 4.2.2) noch nicht erfüllt sind. An keiner Haltestelle im Untersuchungsgebiet wurde das Zwei-Sinne-Prinzip umgesetzt (vgl. Anhang 8). Des Weiteren sind die Aspekte des barrierefreien ÖPNV (vgl. Kapitel 4.2.2) in einigen Bereichen nicht aufeinander

abgestimmt. Die Haltestelle Trier ist zwar weitgehend barrierefrei gestaltet, jedoch weist das Haltestellenumfeld gravierende Mängel auf.

Während der Analyse und den Gesprächen mit den Experten stellte sich heraus, dass es nicht das dringlichste und wichtigste Ziel ist, diese baulichen Defizite schnellstmöglich zu kompensieren. Zwar wurde seitens der Experten durchweg die Zielbestimmung des barrierefreien ÖPNV positiv bewertet und die Realisierung bis zum Jahr 2022 eingefordert (vgl. Mitteilungen UNTERRAINER 2015, o.S. WITSCH 2015, o.S. FUHRMANN 2015, o.S.), dies implementiert daher auch die Beseitigung der in Kapitel 5.3 festgestellten Defizite in der Umsetzung der Barrierefreiheit. Jedoch wurde überwiegend die Auseinandersetzung mit der Thematik zur Förderung des Verständnisses und der Anforderungen als relevanter bewertet (vgl. Mittl. UNTERRAINER 2015, o.S. FUHRMANN 2015, o.S. WITSCH 2015, o.S.). Daher wird zur Optimierung des barrierefreien ÖPNV-System zunächst die Schaffung einer fundierten Arbeitsgrundlage empfohlen. Diese basiert zunächst auf der Ursachenforschung über die bisherige Vernachlässigung oder Nicht-Beachtung der Thematik des barrierefreien ÖPNV. Diese soll klären, warum dem Thema bisher eine untergeordnete Wertigkeit in Planungen zugeordnet wurde. Mögliche Gründe können (Verwaltungs-)Strukturen, Unwissenheit oder sonstige schlechte Rahmenbedingungen sein. Auf der Grundlage der Beantwortung dieser Frage muss versucht werden Änderungen zu erzielen. Der nächste Schritt ist eine umfassende Informationssammlung. Diese Phase erfordert einen hohen Zeitaufwand, ist jedoch für eine erfolgreiche Planung unverzichtbar. In dieser Phase werden verschiedene Informationen gesammelt. Beispielsweise müssen Informationen über die gesetzlichen Rahmenbedingungen, über die aktuellen allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie über den Ist-Zustand in der Stadt gesammelt werden.

Die nächste Phase, die Phase der Kommunikation bzw. des Austauschs, erweitert die Informationssammlung. Hier werden erste Gespräche mit den Vertretern der Betroffenen geführt um spezifische Bedingungen und Anforderungen für die Stadt Trier abklären zu können. Denkbar ist in dieser Phase auch ein Austausch mit anderen Städten über deren Vorgehensweise Planungen. Erst im Anschluss sollten die konkreten Planungen durchgeführt werden, damit sichergestellt ist, dass alle Aspekte und Anforderungen des barrierefreien ÖPNV Berücksichtigung finden. Um letztendlich auch von einer Umsetzung der Barrierefreiheit sprechen zu können, müssen abschließend die Planungen realisiert werden. Dieser Vorgang ist in Abbildung 3.13 dargestellt.



Abbildung 3.13: Empfohlene Arbeitsstruktur zur Umsetzung des barrierefreien ÖPNV (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG)

Diese Vorgehensweise ist sowohl bei Neuplanungen als auch bei Modernisierungsmaßnahmen des Bestands anzuwenden. Obgleich ist es wesentlich präzise Empfehlungen zur Optimierung des barrierefreien ÖPNV aufzuzeigen, da diese in der Analyse, neben den strukturellen Mängeln, ein akutes Problem darstellen.

Da in den bisherigen Anregungen zur Optimierung des barrierefreien ÖPNV insbesondere strukturverändernde Empfehlungen angesprochen wurden, fasst Abbildung 13 einige konkrete Handlungsfelder auf, die nach der Analyse und den Gesprächen mit den Experten als besonders dringlich und unabdingbar zur Herstellung der Barrierefreiheit eingestuft wurden.

Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV-System Triers
Bordsteine an Haltestellen erhöhen
Akustische Fahrgastinformationen/ Einhaltung des Zwei-Sinne-Prinzip
Ausbau des Mehrzweckplatzes
Erweiterung des Rollstuhlplätze in Bussen
Umfassende Leitsysteme (Bodenindikatoren)
Fahrpläne/ Fahrgastinformationen in leichter Sprache
Vollständiger Einsatz von Niederflurbussen

Tabelle 3.2: Maßnahme-Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG NACH MITTL. UNTERRAINER 2015, o.S.; FUHRMANN2015, o.S.)

Dabei zeigt sich, dass diese Maßnahmen eher allgemeine und keine Haltestellen spezifischen Empfehlungen sind. In der Analysephase wurde deutlich, dass, obwohl der Ausbau der untersuchten

Haltestellen sich sehr differenziert darstellt, die Defizite in der Umsetzung der Barrierefreiheit. Aufgrund dessen wurde auf Haltestellen- bzw. Fahrzeugspezifische Optimierungsvorschläge verzichtet. Die Empfehlung an die Aufgabenträger des ÖPNV in Trier ist daher, die Sicherstellung der Grundlagen der Barrierefreiheit im ÖPNV (vgl. Kapitel 4.2.2) zu prüfen und gegebenenfalls herzustellen. Zusätzlich sollte angestrebt werden Lösungen zu finden, die über die Standardmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit hinausgehen, um den Bewohnern sowie Besuchern der Stadt ein attraktives ÖPNV-System zu bieten, welches dadurch eine möglichst geringe Hemmschwelle zur Nutzung offeriert.

Um jedoch eine erfolgreiche Umsetzung der Barrierefreiheit zu gewährleisten, sollte selbst bei aller Dringlichkeit die gewissenhafte Planung nach der oben beschriebenen Vorgehensweise beachtet werden. Die „Barrierefreiheit muss Planungsmaxime sein“ (schriftl. Mitteilung FUHRMANN 2015, o.S.), denn barrierearme, d.h. in Teilen barrierefrei Systeme sind „Schummellösungen“ (mündl. Mitteilung WITSCH 2015, o.S.), da sie weder gesetzlich erlaubt noch zielführend sind.

Im Rahmen der Analyse konnte keine ausreichende Untersuchung der Aspekte „Fahrgastkommunikation“ sowie „Betriebsablauf“ stattfinden. Aufgrund dessen wird auf präzise Anregungen zur Optimierung dieser Bereiche verzichtet. Trotzdem sind diese Aspekte zur Umsetzung der Barrierefreiheit sehr maßgeblich und sollten daher nochmals eigenständig durch die zuständige Dienststelle analysiert werden und auf mögliche Optimierungen geprüft werden.

In den Gesprächen mit Vertretern der mobilitätseingeschränkten Menschen wurde kritisch geäußert, dass die Aufgabenträger und beteiligten Personen sich teilweise nicht über die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen bewusst sind, beispielsweise fahren Busfahrer sehr rigoros um Fahrzeiten einhalten zu können. Dies verschafft z.B. Rollstuhlnutzern und älteren Menschen während der Fahrt Probleme mit der Körperbalance und der Standfestigkeit.

Daher wird den Aufgabenträgern und allen sonstigen Beteiligten empfohlen sich für die Belange der Mobilitätseingeschränkten zu sensibilisieren und sich selbst in eine entsprechende Situation hinein zu versetzen. Dazu sollten verpflichtende Schulungen angeboten werden und der Austausch über die Erfahrungen der Betroffenen gesucht werden.

6.3 Weitere Empfehlungen zur Optimierung des barrierefreien ÖPNV- Systems

In den vorherigen Kapiteln wurde insbesondere Anregungen für die Aufgabenträger des ÖPNV angesprochen. In den folgenden Kapiteln werden die Stadtregierung sowie die Vertreter von Menschen mit Mobilitätseinschränkung angesprochen, da auch diese zur Sicherstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV beitragen können.

6.3.1 Empfehlungen zur Sicherstellung des barrierefreien ÖPNV für die Stadtregierung

Die in Kapitel 5.2 vorgestellte optimierte Arbeitsweise zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV richtet sich an die Aufgabenträger und ist gewiss unverzichtbar um eine erfolgreiche Umsetzung verzeichnen zu können.

Letztendlich müssen jedoch auch bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt sein, um diese Arbeitsweise realisieren zu können. Diese sollten durch die Stadtregierung zur Verfügung bzw. sichergestellt werden (vgl. Abbildung 12).

Ausreichende zeitliche Ressourcen aller Beteiligten sind die erste Grundvoraussetzung der Umsetzung der Barrierefreiheit. Häufig werden nur ehrenamtliche Beauftragte bzw. Beiräte für Menschen mit Behinderungen eingesetzt oder Hauptamtliche verfügen über keine ausreichenden zeitlichen Ressourcen zur qualifizierten Ausübung des Amtes (vgl. REBSTOCK 2009, S. 139). Daher sollte es das Ziel der Stadtregierung sein, den Beiräten ein ausreichendes Zeitbudget zur Ausübung ihrer Arbeit zur Verfügung zu stellen. Des Weiteren müssen den Aufgabenträgern der Stadt Trier ebenfalls genügend zeitliche Ressourcen zur Verfügung stehen, um die vorgeschlagene Arbeitsweise verfolgen zu können, da diese als zeitintensiv eingestuft wird.

Diese Forderung nach zeitlichen Ressourcen implementiert zugleich das zur Verfügung stellen der entsprechenden finanziellen Ressourcen. Es muss Sorgegetragen werden, dass im Finanzhaushalt der Stadt ausreichend finanzielle Mittel für die Arbeit des Behindertenbeirats für die Arbeit der Aufgabenträger sowie die Umsetzung der Maßnahmen eingeplant sind (vgl. UNTERRAINER 2015, o.S.). Eine Erweiterung der Arbeitszeit des Behindertenbeirats oder möglicherweise Notwendige Einstellung zusätzlicher Mitarbeiter erfordert ggf. eine Erhöhung der finanziellen Ressourcen für diese Bereiche. Weitere finanzielle Ressourcen müssen ggf. für die fachliche Weiterbildung der Mitarbeiter im Bereich der Barrierefreiheit oder für die Bestellung externer Sachverständiger veranschlagt werden. Jedoch muss letztendlich das wichtigste und größte Finanzbudget für die Realisierung der Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV veranschlagt werden, da dies das übergeordnete Ziel ist.

Bereits im vorherigen Absatz wurde die letzte anzustrebende Rahmenbedingung angesprochen: die Sicherstellung von Humankapital. Den Aufgabenträger muss die Fortbildung ihrer fachspezifischen Kenntnisse ermöglicht werden oder externe Berater zur Verfügung gestellt werden (vgl. FUHRMANN 2015, o.S.).



Abbildung 3.14: Rahmenbedingungen zur Arbeitsweise zur Umsetzung des barrierefreien ÖPNV
(Quelle: EIGENE DARSTELLUNG)

6.3.2 Strategien für Vertreter von Menschen mit Mobilitätseinschränkung zur Herstellung des barrierefreien ÖPNV

In der in Kapitel 6.2 vorgestellten Arbeitsweise zur Umsetzung des barrierefreien ÖPNV wird der intensive Austausch mit Vertretungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gefordert. Ebenfalls in Kapitel 6.1 wurde die Beteiligung von Vertretern von Mobilitätseingeschränkten bei der Aufstellung von Planungsinstrumenten zur Barrierefreiheit angemahnt. Daher werden im Folgenden nochmals einige Möglichkeiten für die Vertretungen aufgezeigt ihre Positionen und Rechte zu stärken. Den Vertretungen wird empfohlen, die eignen gesetzlichen Rechte anzuwenden und auf Planungsinstrumente inhaltlichen Einfluss zu nehmen (vgl. REBSOTCK 2015, S. 142). Dabei sollte aktiv das Gespräch mit Aufgabenträgern gesucht werden und die Kritikpunkte deutlich geäußert werden. Des Weiteren sollten zugleich versucht werden, Regelungen zur Anhörung und Beteiligung mit der Stadtverwaltung aufzustellen und festzuschreiben, damit die Vorgehensweise eines Anhörungsverfahrens sichergestellt ist und bei Nicht-Beachtung (rechtliche) Konsequenzen eingeleitet werden können.

Bezogen auf die empfohlene Arbeitsweise sollten die Vertretungen in jeder Phase beratend zur Seite stehen. Im Speziellen sollten sie die Phase der Informationssammlung unterstützen und sich aktiv in der Phase der Kommunikation bzw. des Austauschs einbringen (vgl. Abbildung 15). Mit der Phase der Kommunikation ist ein extra auf die Anhörung der Vertretungen dezidiertes Arbeitsfeld geschaffen worden.

In den Gesprächen mit Vertretern der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wurde stets der Wunsch nach Kontrollen der Barrierefreiheit geäußert (vgl. schriftl./mündl. Mitteilung UNTERRAINER 2015, o.S. FUHRMANN 2015, o.S. WITSCH 2015, o: S.). Daher wird den Vertretungen abschließend

empfohlen die eignen Qualifikationen zu bündeln und diese Kontrollen selbst durchzuführen. Hierzu können vorab Vereinbarungen zur Gestaltung der Barrierefreiheit im ÖPNV mit der Stadtverwaltung getroffen werden, z.B. die Berücksichtigung bestimmter technischer Regelwerke, die anschließend durch den Behindertenbeirat überprüft werden.

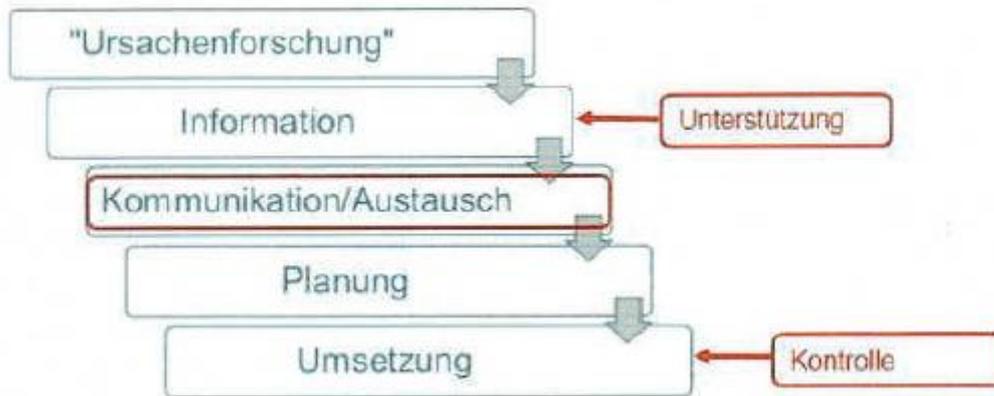


Abbildung 3.15: Möglichkeiten für Vertreter von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zur Einflussnahme (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG)

Grundsätzlich wird den Vertretungen geraten sich um eine stetige fachbezogene Fort- und Weiterbildung zu bemühen (vgl. REBSTOCK 2009, S. 142), um als kompetente Ansprechpartner fungieren zu können.

7 Fazit

Abschließend werden nochmals die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst. Die Ausgangsfragen zu dieser Arbeit waren:

- Warum soll der ÖPNV barrierefrei sein?
- Wie ist der ÖPNV in der Stadt Trier zurzeit, insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit, gestaltet?
- Wie muss der ÖPNV (in der Stadt Trier) konzipiert und gestaltet sein, so dass Barrierefreiheit für die Zukunft gewährleistet werden kann?

Es zeigt sich deutlich, dass Barrierefreiheit im ÖPNV zwingend erforderlich ist. Sie bietet den mobilitätseingeschränkten Menschen die Möglichkeit zur selbstbestimmten Teilhabe, am gesellschaftlichen Leben (vgl. RE6STOCK2009, S.45). Darüber hinaus bietet sie allen Menschen eine

Komfortsteigerung und steigert zugleich die Attraktivität des ÖPNV (LHS HANNOVER 2004, S.12). Zudem wird unsere Gesellschaft immer älter und die Zahlen der Menschen mit Behinderung nehmen stetig zu (vgl. DESTATIS 2009, S.1). Diese Situation macht den Ausbau der Barrierefreiheit unentbehrlich.

Letztendlich ist die Herstellung der Barrierefreiheit für den ÖPNV bereits gesetzlich verankert und daher eine Diskussion über die Relevanz oder mögliche, Vor- oder Nachteile hinfällig. Barrierefreiheit muss die Planungsmaxime der Zukunft werden. Dies gilt auch über die Grenzen des ÖPNV hinaus.

Insgesamt betrachtet sind bereits die ersten Schritte zur Umsetzung der Barrierefreiheit für den ÖPNV in der Stadt Trier zu erkennen. In allen Bereichen wurden erste Maßnahmen umgesetzt oder Planungen für die Zukunft aufgestellt. Der jeweilige Stand des Ausbaus der Barrierefreiheit der verschiedenen ÖPNV-Komponenten ist jedoch noch sehr unterschiedlich.

Ziel für die Zukunft muss es sein, die Umsetzung der Barrierefreiheit weiterhin konsequent zu verfolgen. Dabei muss für alle Komponenten des ÖPNV der gleiche Stand der Umsetzung der Barrierefreiheit angestrebt werden. Der gleiche Stand der Umsetzung bedeutet die vollständige Barrierefreiheit für alle Aspekte des ÖPNV.

Die Umsetzung Barrierefreiheit ist fraglos eine sehr komplexe Angelegenheit, in der viele Interessen und Positionen aufeinandertreffen und in Einklang gebracht werden müssen.

Jedoch kann und sollte diese Situation nicht abschreckend wirken. Das Fundament zur Umsetzung der Barrierefreiheit ist eine klar geordnete und organisierte Arbeitsstruktur mit deutlich definierter Zielsetzung. Diese Arbeitsstruktur muss in der Stadt Trier noch geschaffen werden.

Weiterhin muss dann ein konkreter Maßnahmenplan mit einer Prioritätenliste aufgestellt werden. Wichtig für die Stadt Trier ist insbesondere die strikte Verfolgung der drei Regeln zur Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 4.2.2). Ein Überblick und eine Ordnung der anstehenden Aufgaben essentiell.

Die Zusammenarbeit der Aufgabenträger, der Politik, der Betroffenenvertretungen und ausführender Unternehmen in allen Bereichen ist für die Gewährleistung des barrierefreien ÖPNV grundlegend. Die konkrete Gestaltung und Umsetzung der Barrierefreiheit kann nur unter dieser Zusammenarbeit erfolgen.

Anhang Der Weg ist das Ziel. Analyse und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV am Beispiel der Stadt Trier

Literatur:

Literaturverzeichnis

ACKERMANN, M. (2002): barrierefrei – für wen und wie?. Zum Stand von Forschung und Praxis. –In: TOPP H. H. (Hrsg.): mobil & barrierefrei in Stadt und Verkehr. Tagungsdokumentation. (Grüne Reihe Nr. 50). Kaiserslautern, S. 11-28.

AG DER BAG ÖPNV – ad-hoc-ARBEITSGRUPPE DER BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT ÖPNV (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV. Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. o.O.

AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK (Hrsg.) (2013): Bevölkerungsentwicklung in Trier zwischen 2000 und 2012. (StadtFokus 2/2013). Trier.

BEHINDERTENBEAUFTRAGTE – BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR DIE BELANGE BEHINDERTER MENSCHEN (2014): Was ist Barrierefreiheit? –URL: http://www.behindertenbeauftragte.de/DE/Themen/Barrierefreiheit/WasistBarrierefreiheit/WasistBarrierefreiheit_node.html [04.08.2015]

BGG – Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen.- Kurztitel: Behindertengleichstellungsgesetz vom 27.04.2002, In der Fassung vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I. S. 3024).

BMAS – BUNDESMINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES (2009): Menschenrechtsübereinkommen über die Rechte behinderter Menschen. –URL: <http://www.bmas.de/DE/Themen/Teilhabe-behinderter-Menschen/Politik-fuer-behinderte-Menschen/UEbereinkommen-der-Vereinten-Nationen/rechte-von-menschen-mit-behinderungen-langtext.html> [29.07.2015]

BMAS – BUNDESMINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES (2011): Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft. Der Nationale Aktionsplan der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Berlin.

BMVBS - BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (Hrsg.) (2008): Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen.(direkt, 64). Bonn.

BMVBS – BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.) (2004): Auswirkungen des gesetztes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetzte auf die Bereiche Bau und Verkehr. Köln, Mainz.

BMWi – BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND TECHNOLOGIE (Hrsg.)/ BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND FAMILIE (Hrsg.) (2010): Wirtschaftsfaktor Alter. Barrierefreiheit: Zugänglichkeit für Alle sicherstellen. (Faktenblatt 4). Berlin.

BT-Drs.17/7046 – BUNDESTAGSORUCKSACHE 17/7046 vom 21. September 2011: Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs- und mautrechtlicher Vorschriften.

CLAUS, B.. (2003): mobil & barrierefrei für sehbehinderte und blinde Menschen in Stadt und Verkehr. -In: TOPP H. H. (Hrsg.): mobil & barrierefrei planen, bauen, nachrüsten – Dokumentation Tagungen in München und Kaiserslautern. (Grüne Reihe Nr. 50). Kaiserslautern, S. 73-79.

CLUB 82 e.V. (2007): Fachtagung Einfach für Alle. Was ist Barrierefreiheit für Menschen mit Lernschwierigkeiten?. Tagungsdokumentation. –URL: <http://www.fachtagung.club82.de/downloads/tagungsdokumentation.pdf> [12.08.2015]

DBR – DEUTSCHE BEHINDERTENRAT (o.J.): Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Berlin.

DESIGN FOR ALL FOUNDATION (Hrsg.) (o.J.): Die Flagge der Städte und Gemeinden für Alle. Barcelona, Münster.

DESTATIS – STATISTISCHES BUNDESAMT (DESTATIS) (Hrsg.) (2015b): Bevölkerungsvorausberechnung. – URL: https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/_Grafik/Vorausberechnung_BevoelkerungAlter.png?__blob=poster [03.08.2015]

DESTATIS – STATISTISCHES BUNDESAMT (DESTATIS) (Hrsg.) (2009): Im Jahr 2060 wird jeder Siebente 80 Jahre oder älter sein. Pressemitteilung vom 18. November 2009. (435/09). Wiesbaden.

DESTATIS – STATISTISCHES BUNDESAMT (DESTATIS) (Hrsg.) (2014): 7,5 Millionen schwerbehinderte Menschen leben in Deutschland. Pressemitteilung vom 29.07.2014. (266/14). Wiesbaden.

DESTATIS – STATISTISCHES BUNDESAMT (DESTATIS) (Hrsg.) (2015a): Über 10 Millionen behinderte Menschen im Jahr 2013. Pressemitteilung vom 11. Mai 2015. (168/15). Wiesbaden.

EDAD – EUROPÄISCHES INSTITUT DESIGN FÜR ALLE IN DEUTSCHLAND e.V. (EDAD)/ Fürst Donnersmarck Stiftung zu Berlin (FDST) (Hrsg.) (2005): ECA. Europäisches Konzept für Zugänglichkeit. o.O.

FGSV – FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN E.V. -ARBEITSGRUPPE STRAßENTWURF (Hrsg.) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. H BVA W1. (Ausgabe 2011). Köln.

GBE BUND – GESUNDHEITSBERICHTERSTATTUNG DES BUNDES (2015): - Schwerbehinderte Menschen mit Ausweis (absolut und je 100.000 Einwohner). Gliederungsmerkmale: Jahre, Region, Art der Behinderung, Grad der Behinderung. -URL: www.gbe-bund.de/cowa921-install/servlet/cowa/aw92/WS0100/_XWD_PROC?_XWD_2/3/xs_sort_spalte/D.000/d/3727/_XWD_28 [02.08.2015]

Gesetz zum BRK (nicht amtl.) - Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen am 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13. Dezember 2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. - In der Fassung vom 21. Dezember 2006 (BGBl 2008 II, S. 1419).

GG – Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland.- Kurztitel: Grundgesetz vom 23.05.1949, in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2014 (BGBl I S. 2438).

HESSISCHE STRAßEN- UND VERKEHRsverwaltung (2006): Leitfaden ungehinderte Mobilität. (Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 54). Wiesbaden.

IVT – INSTITUT FÜR VERKEHRSPlanung und TRANSPORTe (2009): Glossar Öffentlicher Verkehr. –URL: <http://www.ivt.ethz.ch/oev/glossar> [19.08.2015]

KÖNIG, H./ HEIPP, G./ TOPP H. H. (Hrsg.) (2003): mobil & barrierefrei im Öffentlichen Personennahverkehr. –In: TOPP H. H. (Hrsg.): mobil & barrierefrei planen, bauen, nachrüsten – Dokumentation Tagungen in München und Kaiserslautern. (Grüne Reihe Nr. 50). Kaiserslautern. S. 35-47.

LEIDNER, R./ NEUMANN, P./ REBSTOCK, M. (2006): Design für Alle und Barrierefreiheit als Herausforderung für Kommunen: Leben ohne Barrieren. –In: RAT DER GEMEINDEN UND REGIONEN EUROPAS DEUTSCHE SEKTION (Hrsg.) (2006): Bauen für Alle. (EUROPA kommunal, Heft 06/2006). Köln, S. 203-206.

LEIDNER, R./ NEUMANN, P./ REBSTOCK, M. (2007): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Eine Einführung. –In: LEIDNER, R./ NEUMANN, P./ REBSTOCK, M. (Hrsg.): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. (Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft für Angewandte Geographie Münster e.V., Heft 38). Münster, S. 1-9.

LGGBehM – Landesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen.- In der Fassung vom 16. Dezember 2002 (GVBl. 2002, S.481.).

LHS HANNOVER – LANDESHAUPTSTADT HANNOVER (Hrsg.) (2004): Ein öffentliches Verkehrssystem für alle. Barrierefreier ÖPNV als Beitrag für ein nachhaltiges, zukunftsfähiges und nutzerfreundliches Verkehrssystem. Hannover.

MSAGD – Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demographie Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (2013): Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen des ÖPNV in Rheinland-Pfalz. Handreichung für kommunale Behindertenbeauftragte und –beiräte, Verbände und Selbsthilfegruppen behinderter Menschen. Mainz.

NULLBARRIERE.DE (2015): Die DIN-Normen. –URL: <http://nullbarriere.de/din.htm> [05.08.15]

NVG - Landesgesetz über den öffentlichen Personen nahverkehr.- Kurztitel: Nahverkehrsgesetz, In der Fassung vom 17. November 1995 (GVBl. S. 450, BS 924-8), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 1. Dezember 2010 (GVBl. S. 426).

ÖVG – ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE GESELLSCHAFT (Hrsg.) (2009): Handbuch Öffentlicher Verkehr. Schwerpunkt Österreich. Wien.

PBefG – Personenbeförderungsgesetz.- Kurztitel: Personenbeförderungsgesetz, In der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 147 G vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154).

PBefG 1990 – Personenbeförderungsgesetz.- Kurztitel: Personenbeförderungsgesetz, In der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690).

RAU, A. (2003): mobil & barrierefrei durch Umsetzung der Gesetze zur Gleichstellung Behinderter in Zielvereinbarungen und Nahverkehrsplänen. –In: TOPP H. H. (Hrsg.): mobil & barrierefrei planen, bauen, nachrüsten – Dokumentation Tagungen in München und Kaiserslautern. (Grüne Reihe Nr. 50). Kaiserslautern. S. 13-33.

REBSTOCK, M. (2009): Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr. Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregionen. Erfurt, Trier.

REINBERG-SCHÜLLER, H. (2002): barrierefrei mit Bus, Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn und Eisenbahn. –In: TOPP H. H. (Hrsg.): mobil & barrierefrei in Stadt und Verkehr. Tagungsdokumentation. (Grüne Reihe Nr. 50). Kaiserslautern. S. 73-85.

RUOLDPH, N. (2007): Verkehrsraumgestaltung für Alle?. Anforderungen und Beispiele aus der Praxis. –In: LEINDER, R./ NEUMANN, P./ REBSTOCK, M. (Hrsg.): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. (Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft für Angewandte Geographie Münster e.V., Heft 38). Münster, S. 85-87.

STADT TRIER (2006): Nahverkehrsplan Stadt Trier. Karlsruhe.

STADT TRIER (2013a): Mobilitätskonzept Trier 2025. Schlussbericht. Trier.

STADT TRIER (2013b): Mobilitätskonzept Trier 2025. Kurzfassung. Trier.

STADT TRIER (2015): Umwelt & Verkehr. Öffentliche Verkehrsmittel. Stadtbusse. –URL: <http://www.trier.de/Umwelt-Verkehr/Oeffentliche-Verkehrsmittel/Stadtbusse/> [15.08.2015]

STADT TRIER (2015b).: Trier auf einen Blick. –URL: <http://www.trier.de/Leben-in-Trier/Trier-auf-einen-Blick/> [25.08.2015]

SWT – STADTWERKE TRIER (2015): Verkehr. Liniennetz. –URL: <http://www.stadtbus.info/> [18.08.2015]

UNITED NATIONS (2006): Convention on the Rights of Persons with Disabilities. –URL: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/rights/convtexte.htm#convtext> [28.07.2015]

VdK – SOZIALVERBAND VdK DEUTSCHLAND e.V. (Hrsg.) (2008): Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung. Bonn.

VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.) (2012): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. Barrier-free Public Transport in Germany. 2.Aufl., Düsseldorf.

VRT – VERKEHRSREGION TRIER (2014): Liniplan Trier. –URL: <http://www.vrt-info.de/linienplan-trier.php> [17.08.2015]

VRT – VERKEHRSREGION TRIER (2015): Organisationsstruktur. –URL: <http://www.vrt-info.de/organisationsstruktur.php> [19.08.2015]

VRT – VERKEHRSREGION TRIER (2015b): Aufgabenträger. –URL: <http://www.vrt-info.de/aufgabentraeger.php> [20.08.2015]

VRT – VERKEHRSREGION TRIER (2015c): Aushangfahrplan. –URL: <http://www.vrt-info.de/aushangfahrplan.php> [20.08.2015]

VRT FAHRPLANAUSKUNFT (2015): Barrierefreie Fahrplanauskunft. –URL: http://fahrplanauskunft.vrn.de/vrt_barrierefrei/XSLT_TRIP_REQUEST2?language=de [26.08.2015]

ZVRT – ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND REGION TRIER (2006): Nahverkehrsplan Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier. Fortschreibung der regionalen Nahverkehrspläne. Karlsruhe.

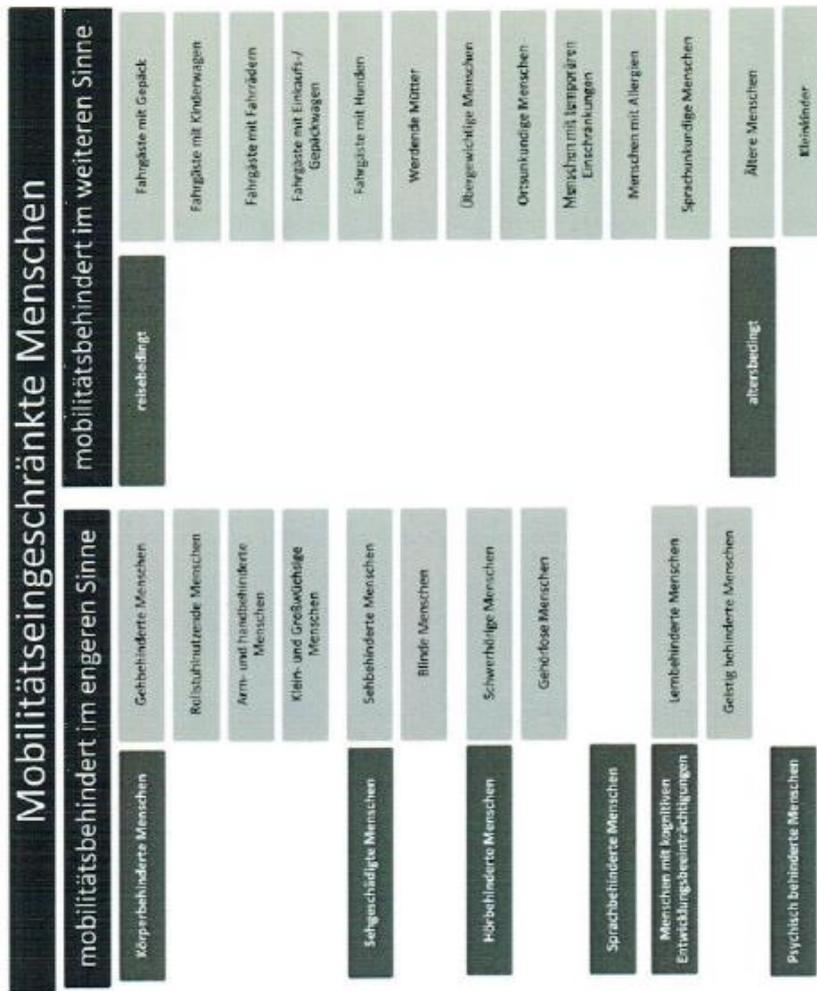
Anhang:

Anhang 1: Auswahl weiterer gesetzlicher Grundlagen zur Barrierefreiheit im ÖPNV nach Einteilung in politische Ebenen

Ebene	Gesetzliche Grundlage
Bundesebene	Sozialgesetzbuch XI (SGB XI) Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) Bundesfernstraßengesetz (FStrG) Straßenverkehrsrechtliche Vorschriften
Länderebene	Landes-Behindertengleichstellungsgesetze Landesverkehrsgesetze Landes-Straßen- und Wegenetze Landesbauordnungen
Europäische Regelungen	Busrichtlinie Verordnung über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr Richtlinie über die Interoperabilität im europäischen Eisenbahnsystem Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr Richtlinie über die Fahrerausbildung im Personenkraftverkehr

Quelle: eigene Darstellung nach VDV 2012, S. 72ff

Anhang 4: Übersicht zu mobilitätseingeschränkten Menschen als Zielgruppe des barrierefreien ÖPNV



Quelle: FGSV 2011, S.9 nach REBSTOCK 2009

Anhang 5: Entwicklung der Anzahl der Menschen mit einer Schwerbehinderung zwischen 2003 und 2013 in Deutschland



Quelle: eigene Darstellung nach GBE Bund 2015, o.S.

Anhang 7: Checkliste des MSAGD zur Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen

Allgemeines	<input type="checkbox"/>
In allen Kapiteln des Nahverkehrsplans, die Belange behinderter Fahrgäste betreffen (können), wird auf die Umsetzung von Barrierefreiheit eingegangen.	<input type="checkbox"/>
Zur Übersicht gibt es ein Kapitel, das zusammenfassend auf die Maßnahmen zur Umsetzung von Barrierefreiheit eingeht.	<input type="checkbox"/>
In der Einleitung wird allgemein auf die Verbesserung der Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen hingewiesen (für behinderte und ältere Menschen, Familien mit kleinen Kindern).	<input type="checkbox"/>
Ziele	
Bei Planungen wird Barrierefreiheit als verpflichtendes Ziel genannt.	<input type="checkbox"/>
Für den Bestand wird die schrittweise Herstellung von Barrierefreiheit als Ziel festgeschrieben.	<input type="checkbox"/>
Die Berücksichtigung der Belange von gehbehinderten und auf den Rollstuhl angewiesenen Personen sowie von blinden und sehbehinderten, gehörlosen und schwerhörigen Personen und Menschen mit Lernschwierigkeiten wird als Ziel genannt.	<input type="checkbox"/>
Abweichend davon sind die Belange von folgenden Personengruppen genannt: <ul style="list-style-type: none"> • Gehbehinderte/auf den Rollstuhl angewiesene Menschen <input type="checkbox"/> • Blinde und sehbehinderte Menschen <input type="checkbox"/> • Gehörlose und schwerhörige Menschen <input type="checkbox"/> • Menschen mit Lernschwierigkeiten <input type="checkbox"/> 	
Weiterhin gültige Ziele zur Barrierefreiheit aus vorangegangenen Nahverkehrsplänen sind aufgenommen.	<input type="checkbox"/>
Bestandsaufnahme (Ist-Zustand)	
Anzahl und Einsatz barrierefreier Fahrzeuge sind in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung aufgeführt.	<input type="checkbox"/>
Anzahl und Standorte barrierefreier Haltestellen (stufenlos zugängliche Haltestellen, Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen) sind in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung genannt.	<input type="checkbox"/>
Barrierefrei nutzbare Angebote bei alternativen Verkehrsbedienungen (Anrufsammeltaxis oder ähnliches) werden in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung beschrieben.	<input type="checkbox"/>
Eine Befragung mobilitätseingeschränkter Personen zur ÖPNV-Nutzung ist durchgeführt und ausgewertet worden.	<input type="checkbox"/>
Anforderungsprofile (Soll-Zustand)	
Ein Anforderungsprofil für barrierefreie Haltestellen ist vorhanden.	<input type="checkbox"/>
Es gibt ein Anforderungsprofil für die barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen.	<input type="checkbox"/>
Ein Anforderungsprofil für die Barrierefreiheit von Fahrplangestaltung, Bedienungsanleitung, Taktpläne und Anschlussbeziehungen ist enthalten.	<input type="checkbox"/>
Es gibt ein Anforderungsprofil für die Barrierefreiheit von alternativen Verkehrsbedienungen (Anrufsammeltaxis oder ähnliches).	<input type="checkbox"/>
Ein Anforderungsprofil für die Barrierefreiheit der Fahrgastinformationen und des Services ist vorhanden.	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen	
Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen sind festgelegt (Prioritätenliste mit Angaben zur zeitlichen Realisierung).	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen zur Barrierefreiheit bei zu beschaffenden und/oder umzusetzenden Fahrzeugen sind festgeschrieben (mit Zeitplan für die Umsetzung).	<input type="checkbox"/>
Der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge (wann und auf welchen Linien) ist für den Planungszeitraum des Nahverkehrsplans festgelegt (mit zeitlichen Angaben für die Umsetzung).	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit alternativer Verkehrsbedienungen (Anrufsammeltaxis oder ähnliches) sind enthalten und mit Zeitangaben versehen.	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen zur Verbesserung der Informations- und Serviceangebote sind festgelegt und mit Zeitangaben versehen.	<input type="checkbox"/>

Quelle: MSAGD 2013, S.22f.

Anhang 8: Checkliste des MSAGD zur Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen nach Anwendung auf das Fallbeispiel Trier

Allgemeines		
In allen Kapiteln des Nahverkehrsplans, die Belange behinderter Fahrgäste betreffen (können), wird auf die Umsetzung von Barrierefreiheit eingegangen.		Anzahl und Standorte barrierefreier Haltestellen (stufenlos zugängliche Haltestellen, Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen) sind in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung genannt.
Zur Übersicht gibt es ein Kapitel, das zusammenfassend auf die Maßnahmen zur Umsetzung von Barrierefreiheit eingeht.		Barrierefrei nutzbare Angebote bei alternativen Verkehrsbedingungen (Anrufsammeltaxis oder ähnliches) werden in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung beschrieben.
In der Einleitung wird allgemein auf die Verbesserung der Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen hingewiesen (für behinderte und ältere Menschen, Familien mit kleinen Kindern).		Eine Befragung mobilitätseingeschränkter Personen zur ÖPNV-Nutzung ist durchgeführt und ausgewertet worden.
Ziele		Anforderungsprofile (Soll-Zustand)
Bei Planungen wird Barrierefreiheit als verpflichtendes Ziel genannt.		Ein Anforderungsprofil für barrierefreie Haltestellen ist vorhanden.
Für den Bestand wird die schrittweise Herstellung von Barrierefreiheit als Ziel festgeschrieben.		Es gibt ein Anforderungsprofil für die barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen.
Die Berücksichtigung der Belange von gehbehinderten und auf den Rollstuhl angewiesenen Personen sowie von blinden und sehbehinderten, gehörflosen und schwerhörigen Personen und Menschen mit Lernschwierigkeiten wird als Ziel genannt.		Ein Anforderungsprofil für die Barrierefreiheit von Fahrplangestaltung, Bedienungshäufigkeit, Taktichte und Anschlussbeziehungen ist enthalten.
Abweichend davon sind die Belange von folgenden Personengruppen genannt:		Es gibt ein Anforderungsprofil für die Barrierefreiheit von alternativen Verkehrsbedingungen (Anrufsammeltaxis oder ähnliches)
<ul style="list-style-type: none"> • Gehbehinderte/auf den Rollstuhl angewiesene Menschen <input type="checkbox"/> • Blinde und sehbehinderte Menschen <input type="checkbox"/> • Gehörlose und schwerhörige Menschen <input type="checkbox"/> • Menschen mit Lernschwierigkeiten <input type="checkbox"/> 		Ein Anforderungsprofil für die Barrierefreiheit der Fahrgastinformationen und des Services ist vorhanden.
Weiterhin gültige Ziele zur Barrierefreiheit aus vorangegangenen Nahverkehrsplänen sind aufgenommen.	<input type="checkbox"/>	Maßnahmen
Bestandsaufnahme (Ist-Zustand)		Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen sind festgelegt (Prioritätenliste mit Angaben zur zeitlichen Realisierung).
Anzahl und Einsatz barrierefreier Fahrzeuge sind in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung aufgeführt.		Maßnahmen zur Barrierefreiheit bei zu beschaffenden und/oder umzurüstenden Fahrzeugen sind festgeschrieben (mit Zeitplan für die Umsetzung).
		Der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge (wann und auf welchen Linien) ist für den Planungszeitraum des Nahverkehrsplans festgelegt (mit zeitlichen Angaben für die Umsetzung).
		Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit alternativer Verkehrsbedingungen (Anrufsammeltaxis oder ähnliches) sind enthalten und mit Zeitangaben versehen.
		Maßnahmen zur Verbesserung der Informations- und Serviceangebote sind festgelegt und mit Zeitangaben versehen.

: nicht erfüllt : erfüllt

Anhang 13: Analysebogen der Fahrzeuge (EIGENE DARSTELLUNG)

Liniennummer	Datum	Fahrzielinformation außen*							Einstieg/Ausstieg* ²			Außen	Innen	Fahrzielinformation innen		Sonstiges	
		a	v	B	H	L	EH	Hs	EH	Hs	At			a	v		
6	20.08.2015		x	x	x	x	x		x	x				x			Manuelle Klapprampe, Kneeling
16	20.08.2015																Manuelle Klapprampe, Kneeling
3	20.08.2015		x	x	x	x	x		x	x							Manuelle Klapprampe, Kneeling
13	20.08.2015		x	x	x	x	x		x	x							Manuelle Klapprampe, Kneeling

* a: akustisch/ v: visuell/ B: Bug/ H: Heck/ L: Längsseite

*² EH: Einstiegshilfe/ Hs: Haltestangen oder -griffe/ At: barrierefreie Anforderungstaste

Anhang 14: Analysebogen der Haltestellen in Nord-Süd-Fahrtrichtung (EIGENE DARSTELLUNG)

Haltestelle	Haltestellenform	ordhöhe	Einstiegs- höhe	Fahrgastinformation*			Ausstattung* 2			BI*3	Einstufung der Barrierefreiheit	Bemerkungen
				a	v	EZ	WS	SG				
Porta Nigra	Bucht	3 cm	~ 22 cm		x		x				mittel	Simeonstiftplatz Bussteig 9
Trevisis	Kap	20 cm	~ 5 cm		x	x	x			x	gut	
Nikolaus-Koch- Platz	Kap	0 cm	~ 25 cm		x	x	x				gut	
Trier Galerie	Kap	5 cm	~ 20 cm		x		x				schlecht	
Karl-Marx-Haus	Bucht	15 cm	~ 10 cm		x	x	x				mittel	
Rathaus/Stad- theater	Bucht	4 cm	~ 21 cm		x		x				mittel	

* a: akustisch/ v: visuell/ EZ: Lichtzeitinformation (dynamische optische Fahrgastinformation)

**2 WS: Wetterschutz/ SG: Sitzgelegenheit/ FI: Fahrplaninformation

**3 BI: Bodenindikatoren

Anhang 15: Analysebogen der Haltestellen in Süd-Nord-Fahrtrichtung (EIGENE DARSTELLUNG)

Haltestelle	Haltestellenform	Bordhöhe	Einstiegshöhe	Informationsübermittlung*			Ausstattung**		BI**3	baulicher Zustand	Bemerkung
				a	v	EZ	WS	SG			
Porta Nigra	Kap	4 cm	~ 21 cm		x					schlecht	Simeonstraße, Bussteig 2
Treviris	Kap	20 cm	~ 5 cm		x	x	x	x	x	gut	
Nikolaus-Koch-Platz	Kap	5 cm	~ 20 cm		x	x	x	x	x	gut	
<i>Trier Galerie</i>											
Karl-Marx-Haus	Bucht	15 cm	~ 10 cm		x	x				schlecht	
Rathaus/Stadt-theater	Kap	7 cm	~ 18 cm		x					schlecht	

* a: akustisch/ v: visuell/ EZ: Echtzeitinformation

**2 WS: Wetterschutz/ SG: Sitzgelegenheit/ FI: Fahrplaninformation

**3 BI: Bodenindikatoren

Anhang 16: Rampe der Treviris-Haltestelle zur Simeonstraße (eigene Fotografie)



Anhang 17: Tabelle der angefragten Experten (EIGENE DARSTELLUNG)

Institution	Name	Funktion	Datum	schriftlich/ mündlich	Anmerkungen
Behindertenbeirat Stadt Trier	UNTERRAINER, Heike	stimmberechtigtes Mitglied im Beirat	11.08.2015	mündlich	
Behinderten-beirat der Landeshaupt-stadt Saar-brücken	FUHRMANN, Dunja	ehrenamtliche Gesamtbehindertenbeauftragte der Landeshauptstadt Saarbrücken	10.08.2015	schriftlich	
Bundesverband Selbsthilfe Körperbe- hinderter e.V. (BSK)	WITSCH, Heike	BSK-Expertin barrierefreier ÖPNV	12.08.2015	mündlich	Telefoninterview
Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH	LIEBHÄUSER, Jan	Leiter Verkehrs-systeme/ Technik und Parken	01.09.2015	-	Termin nicht zustande gekommen
Verkehrsverbund Region Trier (VRT)	-	-	angefragt Juli 2015	-	kooperiert nicht
Club Aktiv Trier	-	-	angefragt Juli 2015	-	kooperiert nicht
Stadtplanungsamt Trier	-	-		schriftlich	Keine Beantwortung des Fragebogen erhalten

Anhang 18: Experteninterviews

01 Experteninterview Behindertenbeirat der Stadt Saarbrücken - Leitfaden und Stichwortprotokoll

Datum	10.08.2015,
Ort	- , schriftliche Beantwortung der Fragen
Interviewer	Anna Lena Altmeier (schwarz)
Expertin	Dunja Fuhrermann, Gesamtbehindertenbeauftragte der Stadt Saarbrücken (blau)
Hinweis	Die wichtigsten Aussagen und Inhalte des Interviews wurden stichwortartig zusammengefasst.

0 Hinweise

Ich möchte Sie recht herzlich begrüßen, mich für die Möglichkeit zu diesem Interview bedanken und mich kurz vorstellen.

Mein Name ist Anna Lena Altmeier. Ich bin Studentin der Angewandten Geographie an der Uni Trier. Ich schreibe zurzeit meine Bachelorarbeit mit dem Titel „Der Weg ist das Ziel – Analyse und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit am Beispiel der Stadt Trier“.

Bevor wir beginnen, möchte ich Ihnen noch einige Hinweise geben.

Ich werde Sie voraussichtlich in der Bachelorarbeit zitieren. Sind Sie auch damit einverstanden oder wünschen Sie eine Anonymisierung Ihrer Daten?

Ich bin mit der namentlichen Zitierung einverstanden.

1 Vorstellung

Wie ich Ihnen vorab erzählt habe, schreibe ich zurzeit meine Bachelorarbeit zum Thema „Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV“. Nach einer theoretischen Auseinandersetzung mit diesem Thema, geht es mir in dem zweiten Teil um eine konkrete Auseinandersetzung mit der Umsetzung der Barrierefreiheit in der Stadt Trier. Sie haben ja bereits jahrelange Erfahrung mit der Thematik und sind für die Stadt Saarbrücken ehrenamtliche Gesamtbehindertenbeauftragte.

2 Einstieg: Stellenwert und Erfahrungen mit Barrierefreiheit im ÖPNV

Daher würde ich Sie gerne zu Beginn erst einmal fragen, welchen Stellenwert das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV hat? Ist es in Saarbrücken und für die Stadt Saarbrücken ein wichtiges Forschungsfeld in dem dringender Handlungsbedarf besteht?

Die Barrierefreiheit stellt leider im Verkehrsentwicklungsplan der LHS nur ein rudimentäres Handlungsfeld dar, wie zuletzt bei der Analyse von mir angemerkt wurde. Zwar werden demographische Veränderungen unter anderem als Grund für den VEP 2030 angegeben. Umso mehr verwundert es, dass das Thema „Barrierefreiheit“ lediglich als Teilaspekt bei der Bestandsaufnahme vorkommt.

Die Definition von Barrierefreiheit im allgemeinen Teil wird auch nicht im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetz definiert, so dass die einzelnen Punkte und Analysen im VEP sich lediglich auf Teilaspekte von Barrierefreiheit beschränken und dabei nicht alle Behinderungsarten gleichermaßen betrachtet werden können.

Dies zeigt sich bei Formulierungen, wie „teilweise barrierefrei“ oder bei Analysekriterien wie „ebenerdig“. Dabei kann die Barrierefreiheit nicht auf Teilaspekte beschränkt werden, sondern muss als Grundlage der Umweltgestaltung für ALLE gesehen werden.

Die meisten Bushaltestellen in der LHS sind nicht barrierefrei ausgestattet. Ebenfalls sind nur rund 49% der Bahnhöfe im Saarland stufenlos erreichbar. Wie viele davon mit Leitsystemen für Blinde ausgestattet sind, weiß ich nicht.

3 Novelle des PBefG

In der novellierten Auflage des Personenbeförderungsgesetzes werden neue Regelungen zur Barrierefreiheit getroffen. Dabei wurde die politische Zielbestimmung verankert, dass Aufgabenträger verpflichtet werden, in den Nahverkehrsplänen die Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum Beginn des Jahres 2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen.

Wie stehen Sie dieser politischen Zielbestimmung gegenüber?

Die Zielbestimmung begrüße ich. Dennoch stehe ich der Umsetzung kritisch gegenüber. So wurde im Saarländischen Behindertengleichstellungsgesetz (SGBB) 2003 auch verankert, dass alle öffentlichen Gebäude bis 01.01.2014 barrierefrei sein sollten. Leider wurde dieses Ziel bis heute nicht erreicht. Die Barrierefreiheit im ÖPNV wird nahezu lieblos behandelt.

Weiterhin ergibt sich aus der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes die Auflage, dass Behindertenbeauftragte, Behindertenbeiräte, Fahrgastverbände anzuhören sind.

Wie beurteilen Sie die Möglichkeiten zur Mitwirkung am Planungsprozess für Behindertenverbände als Vertretung der Betroffenen?

Welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht? Wurden Sie bereits dafür oder ähnliches angefragt seitens der Stadt oder des Verkehrsverbundes?

Wie arbeiten Sie mit zuständigen Behörden und Unternehmen zusammen?

Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) des Bundes aus dem Jahr 2002 wurde auch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geändert. Seitdem ist die Vergabe von Fördermitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden verbindlich an die Herstellung möglichst weit reichender Barrierefreiheit gebunden. Als zwingende Fördervoraussetzung ist die Anhörung der Interessenvertretungen behinderter Menschen bei der Vorhabplanung vorausgesetzt.

Als Behindertenbeauftragte wurde ich demnach auch bei früheren Projekten (Bushaltestellen) um Stellungnahme gebeten. Dennoch wurde die barrierefreie Ausgestaltung meist nur teilweise umgesetzt. Häufig wurden Fahrgastinformationen nicht im Zwei-Sinne-Prinzip ausgestaltet. Letzteres Fehlen hatte keinerlei Konsequenzen. Leider verhält es sich bei der Nichteinhaltung von einer barrierefreien Bauweise derzeit noch so, dass es keine offizielle Prüfung, keine Kontrolle und daher auch keine Sanktionen gibt.

Ebenfalls werden Behindertenbeauftragte meistens nicht zu Beginn der Planungsphase einbezogen, sondern erst dann, wenn die Planung bereits gemacht ist.

Da mein Amt als Behindertenbeauftragte ehrenamtlich ist und die Aufgaben nicht im Kommunalen Selbstverwaltungsgesetz verankert sind, haben die Behindertenbeauftragten im Saarland kein Rede-, Antrags- und Stimmrecht. Wir dürfen lediglich Empfehlungen aussprechen. Grundsätzliche Stellungnahmen müssen demnach nicht den Stadtplanern als Grundlage dienen.

4 Anforderungen eines barrierefreien ÖPNV

Wie sieht für Sie ein barrierefreier ÖPNV aus?

Welche Bereiche umfasst er?

Gibt es für Sie entscheidende Regelwerke? An welchen orientieren Sie sich und warum an diesen? An was orientieren Sie sich, wenn Sie keine Regelwerke benutzen?

BARRIEREFREI ist klar definiert im § 3, Abs. 3 des Saarländischen

Behindertengleichstellungsgesetz (SBGG): „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 Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“. Nur wenn die jeweiligen Nutzungsobjekte von ALLEN ohne fremde Hilfe

problemlos wahrnehmbar, erreichbar, begreifbar (verständlich), erkennbar und bedienbar sind, ist die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit gegeben.

Die DIN 18040-3 gilt als Planungsmaxime zur Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr (§ 10 SGBB) nicht nur bei der Neugestaltung, sondern auch bei Instandsetzungsmaßnahmen (§50 Satz 2 LBO) von bestehenden baulichen Anlagen. Um den öffentlich zugänglichen Raum visuell, taktil und akustisch kontrastierend zu gestalten, sind Leit- und Orientierungselemente nach DIN 32984 zu berücksichtigen und Wegeleitsysteme für blinde und sehbehinderte Menschen durch akustisch-taktile Lichtsignalanlagen nach DIN 32981 auszuführen.

Ebenfalls muss bei der Gestaltung das Zwei-Sinne-Prinzip angewendet werden: Informationen, einschließlich von Orientierungshilfen müssen jeweils für zwei Sinne „Sehen“, „Hören“ und „Tasten“ gegeben werden, damit sehgeschädigte und hörgeschädigte Menschen ohne fremde Hilfe Zugang zu allen wichtigen Informationen erhalten.

Darüber hinaus müssen wichtige Informationen, einschließlich von Orientierungshilfen nach dem Prinzip „leichte Sprache“ in leicht begreifbarer Form gegeben und z. B. durch verständliche Piktogramme veranschaulicht werden. Damit können auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen Zugang zu diesen Informationen haben. Dieser Aspekt ist insbesondere bei Informationstafeln und Schildern wichtig.

5 Analysen der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Was wird bereits getan, damit Barrierefreiheit im ÖPNV in Saarbrücken umgesetzt wird?

Einsetzen von Bussen mit Niederflurtechnik: aufgrund vieler nicht barrierefreien Haltestellen ist allerdings der barrierefreie Zustieg nicht gewährleistet. Die Rampen im Bus sind nur manuell bedienbar und werden nicht vom Busfahrer ausgeklappt (Begründung: darf seinen Sitz nicht verlassen)

Welche Maßnahme finden Sie in Saarbrücken besonders lobenswert und könnten Vorbild für andere Städte sein?

- keine

Was sind noch Barrieren im ÖPNV generell und in Saarbrücken?

Keine generelle Barrierefreiheit an Haltestellen (Bus+Saarbahn), kein spontanes Reisen mit der DB aufgrund der mangelnden Barrierefreiheit von Zügen, Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten.

Statt die Busse und die Saarbahn entsprechend aufzurüsten, wurde vor kurzem die Beförderung von E-Scootern auf der Grundlage des § 11 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen im saarVV beschlossen. Dies stellt eine Diskriminierung von Menschen dar, die den E-Scooter als Mobilitätshilfsmittel benutzen.

6 Handlungsmaßnahmen für die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Was muss noch zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV in Saarbrücken getan werden?

Barrierefreiheit muss die Planungsmaxime sein: damit wird klar, dass eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums ein **Nutzen für ALLE** ist und alle Behinderungsarten einschließt - sowohl Menschen mit motorischen, als auch Menschen mit sensorischen oder mit kognitiven Beeinträchtigungen. Daneben sind sie für mobilitätseingeschränkte Personen vorteilhaft, wie Kinder, hochaltrige Menschen, Personen mit Kinderwagen, mit Fahrrädern, mit schwerem Gepäck sowie Menschen mit temporär eingeschränkter Mobilität.

Wer muss was tun?

- Verkehrsbetriebe, Stadtplaner, Politik, Betroffene, alle müssen zusammen arbeiten

Was muss die Stadt tun?

- Sich an die DIN-Normen für barrierefreies Bauen halten, Ihre Mitarbeiter schulen, und für Bewusstseinsbildung sorgen.

Was müssen die Betroffenen tun?

- Sich als Experten anbieten, ebenfalls für Bewusstsein in der Öffentlichkeit sorgen, bei Verstößen auf die Barrikaden gehen

Welche Empfehlungen würden Sie an die Stadt aussprechen um einen barrierefreien ÖPNV in Saarbrücken umzusetzen?

- Selbsterfahrungstraining: Verwaltung und Kommunalpolitiker eine Woche lang mit Augenbinde und Langstock/ im Rollstuhl/ mit Rollator/ im Altersanzug den ÖPNV nutzen

Wenn Sie die Möglichkeiten hätten eine Prioritätenliste auszustellen, wie würde diese aussehen?

./.

7 Finanzierung

Wenn Sie sich entscheiden müssten: Kosteneinsparung durch Reduzierung des ÖPNV-Angebots damit verbleibende Angebote barrierefrei sein können?

Kein Zeitverzug durch die Wahl der kostengünstigeren Maßnahmen oder zeitliche Streckung durch die Verwendung teurer Maßnahmen?

J.

8 Zukunftsausblick – Zukunftstrends und Visionen

Was wünschen Sie sich für die Zukunft zum Thema Barrierefreiheit im ÖPNV?

Gibt es konkrete Handlungsmaßnahmen, die Sie sich wünschen?

Oder gibt es allgemeine Dinge, die Sie sich für dieses Thema wünschen? Beispielsweise konkretere verpflichtende Gesetze oder einfach Mehraufmerksamkeit und Sensibilisierung für das Thema?

Gesetze zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV haben wir. Trotz Selbstverpflichtung der Länder und Kommunen zur Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr (BGG) wird dies nur rudimentär umgesetzt. Was fehlt ist die Kontrolle und bei Nichteinhaltung die Sanktionen.

9 Dank und Rückfragen

Dann sind wir nun am Ende des Interviews angekommen.

Gibt es noch etwas worüber wir nicht gesprochen haben, was aber für die Thematik noch relevant ist?

J.

Dann bedanke mich herzlich, dass Sie sich die Zeit genommen haben und auf meine Fragen geantwortet haben.

02 Experteninterview Behindertenbeirat der Stadt Trier - Leitfaden und Stichwortprotokoll

Datum	11.08.2015, 11.00 Uhr
Ort	Trier, Rathaus
Interviewer	Anna Lena Altmeier (schwarz)
Expertin	Heike Unterrainer, Mitglied des Behindertenbeirats der Stadt Trier (blau)
Hinweis	Die wichtigsten Aussagen und Inhalte des Interviews wurden stichwortartig zusammengefasst.

0 Hinweise

Ich möchte Sie recht herzlich begrüßen, mich für die Möglichkeit zu diesem Interview bedanken und mich kurz vorstellen.

Mein Name ist Anna Lena Altmeier. Ich bin Studentin der Angewandten Geographie an der Uni Trier. Ich schreibe zurzeit meine Bachelorarbeit mit dem Titel „Der Weg ist das Ziel – Analyse und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit am Beispiel der Stadt Trier“. Am heutigen 11.08.2015 möchte ich Sie, Frau Unterrainer aus dem Behindertenbeirat Trier, zu dieser Thematik als Experten befragen.

Bevor wir beginnen, möchte ich Ihnen noch einige Hinweise geben.

Ich werde ein Aufnahmegerät während des Interviews mitlaufen lassen. Die Aufnahme dient zur Kontrolle und Ergänzung meiner Mitschrift. Sind Sie damit einverstanden?

Ja, damit bin ich einverstanden.

Ich werde Sie voraussichtlich in der Bachelorarbeit zitieren. Sind Sie auch damit einverstanden oder wünschen Sie eine Anonymisierung Ihrer Daten?

Nach vorheriger Vorlage, bin ich damit einverstanden.

Haben Sie noch Fragen bevor das Interview startet?

Ja.

1 Vorstellung

Wie ich Ihnen vorab erzählt habe, schreibe ich zurzeit meine Bachelorarbeit zum Thema „Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV“. Nach einer theoretischen Auseinandersetzung mit diesem Thema, geht es mir in dem zweiten Teil um eine konkrete Auseinandersetzung

mit der Umsetzung der Barrierefreiheit in der Stadt Trier. Sie haben ja bereits jahrelange Erfahrung mit der Thematik und für die Stadt Saarbrücken beauftragt mit der Verwirklichung der Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen.

2 Einstieg: Stellenwert und Erfahrungen mit Barrierefreiheit im ÖPNV

Daher würde ich Sie gerne zu Beginn erst einmal fragen, wie wichtig ist in ihren Augen das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV allgemein und speziell in der Stadt Trier?

- natürlich sehr wichtig
- sehr viele Leute, die mit dem Bus fahren müssen, gerade unter den Behinderten auch.
- egal ob für Menschen mit Mobilitätseinschränkung, Sehbehinderung, Hörbehinderung
- denke es ist immer wichtig, dass man da die richtigen Voraussetzungen schafft.

Ist es wichtiges Forschungsfeld in dem dringender Handlungsbedarf für die Stadt Trier besteht?

- Stadt Trier ist zu diesem Thema gerade im Aufbruch, z.B. laufen Anzeigetafeln mit Fahrgastinformationen (wieder) und Ansagen. Es gibt Niederflurbusse mit Rampen.

Wie wichtig ist das Thema aktuell im Behindertenbeirat der Stadt Trier?

- Thema wurde bereits behandelt:
- u.a. mit Schulungen für Busfahrer zur Sensibilisierung für das Thema und zur Hineinversetzung in Rollstuhlsituation (Busfahrt im Rollstuhl), da Busfahrer teilweise sehr wütend fahren, wenn sie ihre Zeiten einhalten wollen und nicht auf Rollstuhlfahrer oder ältere Menschen achten, Schulungen finden einmal im Jahr statt
- Gespräche mit Akteuren im ÖPNV zur Bordsteinerhöhung an neuen Haltestellen, Problematik ist das Haltestellen v.a. im Außenstadtgebiet aktuell modernisiert werden, dort sind Haltestellen ideal, im Innenstadtgebiet jedoch nicht wirklich und es besteht noch viel Ausbaubedarf

3 Bedeutung „vollständige Barrierefreiheit“

In der novellierten Auflage des Personenbeförderungsgesetzes werden neue Regelungen zur Barrierefreiheit getroffen. Dabei wurde die politische Zielbestimmung verankert, dass Aufgabenträger verpflichtet werden, in den Nahverkehrsplänen die Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum Beginn des Jahres 2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen,

Wie stehen Sie als Teil der Vertretung der Betroffenen dieser politischen Zielbestimmung gegenüber?

- wäre schön, aber zunächst muss Frage beantwortet werden was heißt „Barrierefreiheit“. Ist Barrierefreiheit eine Klapprampe im Bus? Ist Barrierefreiheit ein einfacher Buseinstieg? Ist Barrierefreiheit, dass blinde Menschen Ansagen am Bussteig bekommen? Der erste Schritt wäre, dass die Stadt für sich Barrierefreiheit definiert.

Weiterhin ergibt sich aus der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes die Auflage, dass Behindertenbeauftragte, Behindertenbeiräte, Fahrgastverbände anzuhören sind.

Wie beurteilen Sie die Möglichkeiten zur Mitwirkung am Planungsprozess für Behindertenverbände, als Vertretung der Betroffenen, in der Stadt Trier?

Wurden Sie schon für eine Mitwirkung angefragt? Welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht?

- Generelle Zusammenarbeit mit der Stadt gibt es:
- Zusammenarbeit mit Tiefbauamt, Teilnahme des Tiefbauamts an Beiratssitzungen, Information über anstehende Projekte, insbesondere Haltestellen

Das bedeutet sie erhalten Informationen von der Stadt, aber die Stadt wollte noch keine Empfehlungen von dem Behindertenbeirat?

- gibt Austausch, wie Barrierefreiheit aussehen könnte, d.h. Bordsteinerhöhungen beim Buseinstieg und Blindenleitsysteme, wobei erfolgreiche Umsetzung nicht garantiert ist danach, viele Blindenleitsysteme laufen ins Leere.
- wäre aber als Handlungsempfehlung sehr wichtig, dass eine der Stadt übergeordnete Stelle eine Schulung macht, wie Maßnahmen zur Barrierefreiheit korrekt ausgeführt werden oder ein Gesetz, dass für alle gilt, zumindest in den Bundesländern, und woran man sich orientieren kann. An diesem Gesetz wird gearbeitet.

Wie empfinden Sie den zeitlichen Einbezug des Beirats bei Planungsprozessen? Frühzeitig oder bei fortgeschrittener Planung?

- sollte frühzeitig sein, ist schriftlich so vereinbart, wird jedoch nicht immer eingehalten.

4 Anforderungen eines barrierefreien ÖPNV

Wie sieht für Sie ein barrierefreier ÖPNV (in Trier) aus?

Gibt es für Sie entscheidende Regelwerke?

Gibt es eine Vereinbarung, dass dieses Regelwerk von allen Akteuren in der Stadt Trier, die von der Thematik betroffen sind, verwendet wird?

- wird daran gearbeitet, dass ein Regelwerk für das gesamte Bundesland verbindlich zu machen, aber ist noch nicht so. Jede Stadt benutzt andere Regelwerke
- Barrierefreiheit im ÖPNV in Trier muss Rollstuhlfahrer, seh- und hörbehinderte Menschen und auch Menschen mit Entwicklungseinschränkungen berücksichtigen. Das heißt z.B. Fahrpläne in leichter Sprache.
- dann werden auch neue Elektrobusse angeschafft, wichtig ob es neue Mechanik zum Ein- und Ausfahren gibt. Gibt es da Verbesserungen gegenüber der Klappe, die dann auf Dauer angeschafft werden. Also bessere und andere Busse. Klapprampen sind schwer und nicht praktikabel, zumal Busfahrer oft nicht aussteigen und helfen. Andere Lösungen wären für jeden Rollstuhlfahrer und auch ältere Leute mit Rollatoren angenehmer. Für Rollatoren wird oftmals keine Klappe ausgeklappt, da zu umständlich. Da gibt es viele Beschwerden von älteren Leuten: keine Hilfe von Fremden, in Tür eingeklemmt werden. Barrierefreiheit ist immer mehr Thema da es immer mehr ältere Leute gibt.

5 Analyse der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV

In der Zielbestimmung wird die Aufnahme der Belange der mobilitätseingeschränkten Personen in den Nahverkehrsplan erwähnt. Der noch aktuelle Nahverkehrsplan der Stadt Trier ist aus dem Jahre 2006 und beinhaltet keine Aussagen zur Barrierefreiheit im ÖPNV. Gibt es in Trier dennoch eine Maßnahme, die besonders lobenswert ist und Vorbild für andere Städte sein kann?

- Nein. Habe auch noch keine Betroffenen, der das gesagt hat. Wir bekommen da nur die Beschwerden.

Alle Städte arbeiten zu der Thematik, aber es gibt noch keine Stadt mit einer Vorreiterrolle auf diesem Gebiet.

Wie schätzen Sie die Lage der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV in Trier im Vergleich zu anderen Städten ein?

- gute Erfahrungen in Berlin, aufgrund der S-Bahnen, und Heidelberg auch
- Persönliche Erfahrung ist, dass mit S-Bahnen Barrierefreiheit viel leichter zu erreichen ist und dort auch bereits viel weiter umgesetzt ist. S-Bahn hält direkt am Bahnsteig, keine Autos können vor Bahnsteig halten. Mit parkenden Autos an Bushaltestellen erhalten wir oft viele Beschwerden, Busse können nicht mehr an Randsteine anfahren

6 Handlungsmaßnahmen für die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Was muss noch zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 in Trier getan werden?

- Bordsteine alle erhöht sein an Haltestellen
- Jede Haltestelle mit Ansage, wann der nächste Bus kommt und wohin
- Mehr Rollstuhlplätze im Bus
- Ausbau des Mehrzweckplatzes
- Blindenleitsysteme
- leichte Sprache an Plänen

Wer muss in Ihren Augen was tun? Was müssen die Betroffenen und ihre Vertretungen tun?

- Vertretungen müssten vermehrt darauf hinweisen, was gemacht werden muss und was fehlt
- Stadt müsste Gelder bereitstellen, SWT Vorgaben geben, sich selbst informieren und Konzept entwickeln, im aktuellen Mobilitätskonzept steht nichts drin, es gibt keine Pläne oder konkreten Inhalte mit Zielen; aber allgemeines Problem in der Inklusion: es bewegt sich nichts. Aber Ausland, obwohl später angefangen haben sind viel weiter und es ist viel mehr passiert, z.B. Spanien, obwohl noch weniger Geld zur Verfügung steht
- Wäre nicht schlecht, wenn Trier Vorreiterstadt werden könnte durch Konzept und klare Zielsetzung, und dadurch Zuschüsse beantragen; es setzt sich nur keiner in Trier damit auseinander

7 Mitwirkung an kommunalen Planungsprozessen für Behindertenverbände

Sie haben gerade selbst das Mobilitätskonzept angesprochen. Ich werde dies auch auf Maßnahmen zur Barrierefreiheit analysieren. Wurden Sie in die Entwicklung und Aufstellung einbezogen?

- Mobilitätskonzept wurde erst 2012 vorgestellt
- Behindertenbeirat nahm aber auch erst 2012 seine Arbeit auf
- vorher war der Club Aktiv als Behindertenvertretung zuständig
- aber auch bei aktuellen Stadtentwicklungskonzept wurde der Beirat nicht miteinbezogen und im Konzept wird Barrierefreiheit nur einmal erwähnt

- generell großes Problem, da Beirat bei Konzepten nicht einbezogen wurde (zu spät) aber Arbeiten jetzt an Änderungen

Wurden Sie schon angefragt für die Beteiligung an der Aufstellung eines neuen Nahverkehrsplans?

- Nein.

8 Finanzierung

./.

9 Zukunftsausblick – Zukunftstrends und Visionen

Was wünschen Sie sich für die Zukunft zum Thema Barrierefreiheit im ÖPNV in Trier und allgemein? Gibt es konkrete Handlungsmaßnahmen, die Sie sich wünschen?

Oder gibt es allgemeine Dinge, die Sie sich für dieses Thema wünschen? Beispielsweise konkretere verpflichtende Gesetze oder einfach Mehraufmerksamkeit und Sensibilisierung für das Thema? Besteht der Wunsch nach Kontrolle oder Sanktionen?

- Wunsch, dass kontrolliert wird ob alle damit zurechtkommen und das Design für Alle Vorgabe bei Neuentwicklungen und –anschaffungen wird mit allen Konsequenzen, Beispiel: alle müssen eine Rampe laufen und nicht getrennt Rampe und Treppe, Absondern muss aufhören
- Sanktionen gibt es ja keine, aber was könnten Sanktionen sein? Geldstreichungen helfen uns selbst nicht, es müssten Nachbesserungen sein innerhalb von festen Fristen
- Stadt muss sich vorher informieren, was sie tut und nicht einfach bauen, im Vorfeld Beirat miteinbeziehen, einfach mal vorher fragen und informieren
- Schulungen und Sensibilisierungen der Aufgabenträger

10 Dank und Rückfragen

Dann sind wir nun am Ende des Interviews angekommen. Haben Sie denn noch Rückfragen oder weitere Fragen an mich? Gibt es noch etwas worüber wir nicht gesprochen haben, was aber für die Thematik noch relevant ist?

- Problematik der Rampe an der Porta, Steigung viel zu hoch, zudem keine Toiletten im Brunnenhof
- Interesse an Ursachenforschung, warum Barrierefreiheit noch keine so große Beachtung findet: sind es Strukturen, Unwissenheit oder an schlechten Bedingungen?
Darauf aufbauend Veränderungen erzielen

- Frage nach besseren Modellen von Bussen, z.B. ohne Klapprampe sondern Rampe mit mechanischer Hebelwirkung, wenn bessere Modelle, warum finden diese keine Verwendung, Vergleich bei Häusern von Rollstuhlfahrer und Architekt Michel Bohl: Aufzüge werden nicht überall gebraucht, jedoch werden überall Treppen verbaut wobei auch Leitern aufgestellt werden könnten

Dann bedanke mich herzlich, dass Sie sich die Zeit genommen haben und so ausführlich auf meine Fragen geantwortet haben.

03 Experteninterview Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. - Leitfaden und Stichwortprotokoll

Datum	12.08.2015, 17.00 Uhr
Ort	./ - (Telefoninterview)
Interviewer	Anna Lena Altmeyer (schwarz)
Expertin	Helke Witsch, Expertin für barrierefreien ÖPNV des Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (blau)
Hinweis	Die wichtigsten Aussagen und Inhalte des Interviews wurden stichwortartig zusammengefasst.

0 Hinweise

Ich möchte Sie recht herzlich begrüßen und mich für die Möglichkeit zu diesem Interview bedanken und mich kurz vorstellen.

Mein Name ist Anna Lena Altmeyer. Ich bin Studentin der Angewandten Geographie an der Uni Trier. Ich schreibe zurzeit meine Bachelorarbeit mit dem Titel „Der Weg ist das Ziel – Analyse und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit am Beispiel der Stadt Trier“. Am heutigen 12.08.2015 möchte ich Sie, Frau Witsch der Institution, zu dieser Thematik als Experten befragen.

Bevor wir beginnen, möchte ich Ihnen noch einige Hinweise geben.

Ich werde ein Aufnahmegerät während des Interviews mitlaufen lassen. Die Aufnahme dient zur Kontrolle und Ergänzung meiner Mitschrift. Sind Sie damit einverstanden?

Ich werde Sie voraussichtlich in der Bachelorarbeit zitieren. Sind Sie auch damit einverstanden oder wünschen Sie eine Anonymisierung Ihrer Daten?

Aufnahme und namentliche Nennung sind gestattet

Haben Sie noch Fragen bevor das Interview startet?

./

1 Vorstellung

Wie ich Ihnen vorab erzählt habe, schreibe ich zurzeit meine Bachelorarbeit zum Thema „Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV“. Nach einer theoretischen Auseinandersetzung mit diesem Thema, geht es mir in dem zweiten Teil um eine konkrete Auseinandersetzung mit der Umsetzung der Barrierefreiheit in der Stadt Trier. Sie haben ja bereits jahrelange Erfahrung

mit der Thematik und für die Stadt Saarbrücken beauftragt mit der Verwirklichung der Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen.

2 Einstieg: Stellenwert und Erfahrungen mit Barrierefreiheit im ÖPNV

Daher würde ich Sie gerne zu Beginn erst einmal fragen, welchen Eindruck Sie haben zum aktuellen Stellenwert des Themas Barrierefreiheit im ÖPNV? Wie wichtig ist es nicht nur für Betroffene sondern auch für die gesamte Gesellschaft?

- Thema ist hochbrisant, u.a. durch Novelle des PBefG durch PBefG Auflage vollständig barrierefreier ÖPNV bis 2022 sind Aufgabenträger klagen, dass Umsetzung nicht möglich sei
- Aufgabenträger haben vor Neuregelung einfach weggeguckt, Barrierefreiheit jetzt aus dem Boden stampfen, dabei gab es den ersten Hinweis bereits 1994 mit Änderung des GG
- Bundesverkehrsausschuss gibt Rückmeldung, dass das Datum 2022 nicht zu verändern ist, selbst wenn Beschwerden seitens der Unternehmen kommen

3 Bedeutung „vollständige Barrierefreiheit“

In der novellierten Auflage des Personenbeförderungsgesetzes werden neue Regelungen zur Barrierefreiheit getroffen. Dabei wurde die politische Zielbestimmung verankert, dass Aufgabenträger verpflichtet werden, in den Nahverkehrsplänen die Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum Beginn des Jahres 2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen,

wie stehen Sie als Teil der Vertretung der Betroffenen dieser politischen Zielbestimmung gegenüber?

- Positiv

Weiterhin ergibt sich aus der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes die Auflage, dass Behindertenbeauftragte, Behindertenbeiräte, Fahrgastverbände anzuhören sind.

Wie beurteilen Sie die Möglichkeiten zur Mitwirkung am Planungsprozess für Behindertenverbände? Haben Sie Rückmeldungen von Behindertenverbänden bekommen?

- Im Moment sehr unterschiedlich, auch Form der Einbindung unterschiedlich
- Viele Stellungnahmen werden geschrieben, insbesondere zu regionalen NVP

Werden die Stellungnahmen, den auch berücksichtigt?

- Ganz geringer Teil weiß Verkehrsbetriebe dies oft nicht einsehen
- Politik muss dann nachhelfen, Weg über Politik wählen um Druck auszuüben auf Verkehrsbetriebe
- Immer erst knallhart argumentieren um Ziele zu erreichen
- Aufgabenträger vergessen oft Fahrgastgruppe der mobilitätseingeschränkten Menschen

Wie empfinden Sie den Einbezug der Behindertenverbände? Ist der intensiv, so dass diese selbst mitgestalten können und es er frühzeitig oder spielt sich dieser sich nur Oberflächlich ab?

4 Anforderungen eines barrierefreien ÖPNV

Wie sieht für Sie ein barrierefreier ÖPNV aus?

- Barrierefreiheit ist eher Ausnahme
- Es fehlt oft an Haltestellen-Übersichten in Kommunen, woher sollen die Aufgabenträger wissen, welche Haltestelle barrierefrei ist und an welcher noch Handlungsbedarf besteht und was getan werden muss. Folge ist Überforderung der Aufgabenträger und Resignation der Aufgabenträger
- Barrierefreies Gesamtsystem, z.B. Zusammenspiel der Fahrzeuge und Haltestellen Haltestellen spielen enorm große Rolle in der Barrierefreiheit im ÖPNV
- Haltestellen sind im städtischen Bereich größtes Problem

Gibt es für Sie entscheidende Regelwerke? Gibt es ein Regelwerk, das seitens der Behindertenverbände bevorzugt wird?

- Ausarbeiten der Fachhochschule Erfurt
- Veröffentlichen des Bundeskompetenzzentrums Berlin
- Aber generell Orientierung an gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit
- aber Regelwerke können Beteiligung der behindertenverbände nicht ersetzen, da Regelwerke in praktischer Umsetzung alleine nicht immer funktionieren

5 Analyse der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Was wird getan zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV?

- Vergrößerung des Mehrzweckplatzes/ der Rollstuhlplätze

Gibt es bestimmte Handlungsfelder, die fast überall angegangen werden? Welche, die überall vernachlässigt werden? Was muss noch getan werden?

- Haltestellen werden vernachlässigt
- Kontrastierung in Bussen, z.B. digitale Schriftanzeigen wird vernachlässigt
- Deutliche Ansagen
- Die Schulung von Busfahrer im Umgang mit Behinderten ist ganz enorm wichtig und muss noch ausgebaut werden, auch in ihrem eigenen Interesse, damit sie sicher werden im Umgang mit Behinderten und wissen wie sie helfen können; Voraussetzung Führungsspitzen der Verkehrsunternehmen begreifen dies
- Vernachlässigt werden insbesondere die Belange von Menschen mit kognitiven Einschränkungen, auch hier Personalschulung wichtig
- Ebenso Rollatornutzende werden oft nicht als Zielgruppe bedacht, da Einschränkung unterschätzt wird
- Aber größte Aufgabe ist Abbau der Barrieren in den Köpfen der Menschen

Wie schätzen Sie die Lage der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV in Deutschland im Vergleich zum Ausland, insbesondere zu europäischen Nachbarländern ein?

- Deutschland hätte früher anfangen können
- Skandinavische Länder sind beispielsweise viel weiter und anderes Verständnis und Ansatz zur Behinderung; aber auch sehr früh mit Arbeit zu Barrierefreiheit und Gleichstellung der Menschen begonnen

Viele Städte arbeiten zu der Thematik, aber es gibt noch keine Stadt mit einer Vorreiterrolle auf diesem Gebiet. Sehe ich das richtig?

- Hannover, Mainz, Bremen, Münster

6 Handlungsmaßnahmen für die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Was muss noch zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 getan werden?

Gibt es besonders lobenswerte Maßnahmen, die Sie sich deutschlandweit wünschen?

Wer muss in Ihren Augen was machen? Was müssen die Städte machen? Was müssen die Betroffenen und ihre Vertretungen machen?

- Politische Entscheidung ist vorhanden, Politik muss daher auf Umsetzung drängen, notfalls mit Sanktionen, d.h. zwingende Nachbesserung und finanzielle Sanktionen
- Fahrgastverbände und Behindertenverbände müssen ihre Forderungen auch mit Nachdruck stellen

7 Mitwirkung an kommunalen Planungsprozessen für Behindertenverbände

./.

(s. Punkt 3)

8 Finanzierung

Wenn Sie entscheiden müssten: Kein Zeitverzug durch die Wahl der kostengünstigeren Maßnahmen oder zeitliche Streckung durch die Verwendung teurerer Maßnahmen?

- Barrierefreier ÖPNV muss bis 2022 umgesetzt werden, egal wie hoch die Kosten sind
- Es bestand die Möglichkeit 1994 anzufangen mit Umsetzung der Barrierefreiheit
- Finanzierungsfrage ist keine Ausrede
- Barrierefreiheit muss jetzt durchgezogen werden, wenn Politik jetzt nachgibt, wird es Barrierefreiheit nie geben

9 Zukunftsausblick – Zukunftstrends und Visionen

Was wünschen Sie sich für die Zukunft zum Thema Barrierefreiheit im ÖPNV?

- alle Beteiligten sollen Aufgabe gemeinsam angehen
- Planer, Architekten, Ingenieure sollen in Ausbildung mit Thema Barrierefreiheit zwingend konfrontiert werden
- Schulung von Verwaltungsmitarbeitern, z.B. Verwaltungsfachhochschulen
- Barrierefreie Zugänglichkeit UND barrierefreie Nutzbarkeit muss gewährleistet sein

10 Dank und Rückfragen

Dann sind wir nun am Ende des Interviews angekommen. Haben Sie denn noch Rückfragen oder weitere Fragen an mich? Gibt es noch etwas worüber wir nicht gesprochen haben, was aber für die Thematik noch relevant ist?

- Modell Berlin: Einrichtung von Begleitservice
- Fahrpläne in großer Schrift und leichter Sprache und aus Rollstuhlposition lesbar
- Beschwerdemanagement muss funktionieren
- SPNV ist weiter als straßengebundener Nahverkehr

Dann bedanke mich herzlich, dass Sie sich die Zeit genommen haben und so ausführlich auf meine Fragen geantwortet haben.

4 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und Gastronomie

1 Einleitung

Das Lehrforschungsprojekt des Sommersemesters 2015 und des Wintersemesters 2015/16 im Rahmen des Studiums der Humangeographie an der Uni Trier, beschäftigte sich mit dem Thema der Barrierefreiheit in der Stadt. Ein viel diskutiertes Thema, jedoch oft nur in Bezug auf touristische Teilbereiche und Interessensschwerpunkte. Die Studierendengruppe der Uni befasste sich im Gegensatz dazu mit der Barrierefreiheit im Alltag – also für die Einwohner Trier selbst – und stellte deren Freizeitgestaltung in den Fokus. Unterteilt wurde die Forschung und Aktionen in verschiedene Teilbereiche, sei es der Arztbesuch, das Erleben der Natur, das Shopping oder die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln.

Eine Gruppe, bestehend aus drei Studierenden, machte es sich zur Aufgabe, die Gastronomie im Innenstadtbereich auf ihre Barrierefreiheit zu überprüfen und wenn möglich Handlungsempfehlungen auszusprechen. In einer so alten Stadt wie Trier, mit all ihren Kellerkneipen, verwinkelten und engen Bauweisen und der gepflasterten Fußgängerzone wurde schnell klar, dass sich hier einige Probleme und Herausforderungen für Menschen mit Behinderung ergeben. Diese Probleme einzudämmen und zumindest auf die Missstände aufmerksam zu machen, setzte sich diese Gruppe zum Ziel.

2 Thema Essen und Trinken

Nach der Eingrenzung des Studienareals, das den Fußgängerzonenbereich und im weiteren Sinne den Bereich innerhalb des Stadtrings einschließt, entwickelte die Gruppe eine Kategorisierung der gastronomischen Betrieben und einen Fragebogen zur Einordnung in das Feld Barrierefreiheit. Die Kategorien setzen sich zusammen aus Kneipe, Restaurant, Café, Bistro und sonstiges. Der Fragebogen ist unterteilt in die Anforderungen für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer, für Sehbehinderte und Blinde und Hörbehinderte und Gehörlose. Für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer wird nach dem Zugang gefragt (stufenlos, Größe der Eingangstür), nach Neigungswinkel von evtl. vorhandenen Rampen, nach Aufzügen, Behindertentoiletten, Tischhöhen und ähnlichem. Einige Fragen wiederholen sich für die Anforderungen für Sehbehinderte und Blinde, hinzu kommen Fragen nach der Übersichtlichkeit, Ausleuchtung und Gestaltung, nach Speisekarten in Brailleschrift, nach Handläufen und taktiler Erfassbarkeit von wesentlichen Informationen. Für Hörbehinderte und Gehörlose wird

nach dem Vorhandensein einer Induktionsschleife gefragt, nach der Lautstärke von Musik oder Unterhaltungen und nach der Sichtbarkeit seines Gegenübers zum Lippenlesen durch Dekorationen und Beleuchtung.

Im ersten Schritt, nach der Kartierung und Kategorisierung der gastronomischen Betriebe, wurden die Restaurants und Kneipen per Mail angeschrieben, mit der Bitte, den Fragebogen auszufüllen und zurückzusenden. Durch die überaus geringe Anzahl an Rückmeldungen, fiel die Entscheidung, die Fragebögen selbst und vor Ort auszufüllen. Bei der Besichtigung mit dem geschärften Blick für behindertengerechte Ausstattungen und Bauarten, fielen leider erheblich mehr negative Beispiele auf, als positive. Verstärkt wurden diese Eindrücke bei einem Selbstversuch mit dem Rollstuhl. Der Gedanke, die positiven Betriebe lobend zu erwähnen und herauszustellen, drängte sich auf, um sie als Best Practice Beispiel agieren zu lassen und eine breitere Aufmerksamkeit zu erlangen. So entstand die Idee, ein Video zu drehen, in dem das „Baketown“ in der Neustraße und das „Wirtshaus“ am Kornmarkt von betroffenen Personen vorgestellt und bewertet werden.

3 Vorgehensweise Filmprojekt

Nach der Erstellung eines Art Drehbuchs und der Beschaffung von Kamera und Stativ, kontaktierte die Gruppe die beiden gastronomischen Betriebe, um nach einer Drehgenehmigung zu fragen. Diese wurde von beiden akzeptiert und unterschrieben. Danach ging es an die Suche nach Protagonisten, was sich zunächst als schwierig herausstellte, bis wir an die Treverer Schule weitergeleitet wurden und dort drei motivierte Schüler vorfanden. Alle drei sitzen im Rollstuhl und wurden durch die freundliche Unterstützung der Schule zum Drehort gebracht. Außerdem erklärte sich ein Mitglied des Behindertenbeirats bereit, bei dem Videodreh mitzuwirken.

Der erste Drehtag wurde ausgefüllt durch den Gang durch die Fußgängerzone und den Selbstversuch auf dem Weihnachtsmarkt der Stadt Trier. Letzteres wurde nicht mit der Kamera, sondern mit einer versteckten Go-Pro aufgenommen. Der zweite Drehtag fand im „Baketown“ mit den drei Schülern statt, der dritte im Wirtshaus mit Frau Poser.

4 Analyse Filmprojekt

Der Film startet an der Porta Nigra und mit einer kurzen Einführung durch einen der studentischen Teilnehmer. Er nimmt die Zuschauer mit durch die Innenstadt, auf dem Weg zum „Baketown“ in der Neustraße. Die verwackelte Kameraführung soll hier und in den folgenden Szenen das Fahren mit dem

Rollstuhl über die Pflastersteine der Fußgängerzone verdeutlichen, das nicht nur unangenehm und beschwerlich, sondern auch gefährlich sein kann.

Am „Baketown“ angekommen, zeigt die Schülerin Karen, wie sie mit ihrem elektrischen Rollstuhl ohne Probleme durch die Tür und an die geeigneten Tische fahren kann. Nils zeigt, wie die Behindertentoilette mit dem Rollstuhl befahren werden kann und dass innerhalb des Raumes genug Platz ist, um sich zu bewegen und die Toilette ohne Probleme zu nutzen. In einem offenen Gespräch erzählen die Schüler von Problemen, die sie mit ihren Rollstühlen in der Innenstadt haben, von Schwierigkeiten und ihren Erlebnissen im Gastronomiebereich und bewerten schließlich das „Baketown“ als geeignet für Rollstuhlfahrer. Die anschließende Szene spielt Frau Poser, sie zeigt die geeignete Rampenneigung vor dem „Wirtshaus“, die Nutzung des Aufzugs und der Behindertentoilette. Auch sie erklärt das „Wirtshaus“ als gutes Beispiel für Barrierefreiheit. Darauf folgt der Selbstversuch auf dem Weihnachtsmarkt, der erneut von dem Sprecher vorgestellt wird. Bei dem Selbstversuch war die Go-Pro Kamera unter dem Schal der Versuchsperson versteckt, um eine möglichst authentische Situation und Reaktion der Menschen vor Ort zeigen zu können. Es wird schnell deutlich, wie mühsam es ist, sich in solch engen Menschenmassen fortzubewegen, dass die Verkaufsstände nahezu unerreichbar sind und man sich hilflos und unwohl fühlen kann. Mit dem Dank an alle Teilnehmenden verabschiedet sich der Sprecher von den Zuschauern mit dem Hinweis, dass diese beiden Beispiele zwar gut seien, sich in Trier aber definitiv etwas ändern müsse.

5 Fazit und Handlungsempfehlungen

Bei der Beschäftigung mit dem Thema Barrierefreiheit werden einem tatsächlich die Augen geöffnet für Schwierigkeiten und Einschränkungen, die einem im Alltag selten auffallen. Uns hat das Lehrforschungsprojekt in Trier gezeigt, dass es viel Handlungsbedarf gibt, um die Gastronomie barrierefreier zu gestalten. Natürlich kann an der Bauweise nur mit enormen finanziellen Mitteln etwas geändert werden, doch auch schon kleine, kostengünstigere Maßnahmen, wie eine mobile Rampe für Restaurants mit ein bis zwei Stufen am Eingang oder der Bereitstellung einer Speisekarte in Brailleschrift, kann die Situation für Menschen mit Behinderung verbessern und vermittelt ihnen vor allem ein Gefühl der Akzeptanz und Fürsorge.

Ein einheitlicher Plan zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der in Zusammenarbeit mit dem Behindertenbeirat, der Stadt und den gastronomischen Betrieben oder zumindest gewählten Vertretern erstellt wird, kann als Leitlinie dienen, mit Handlungsempfehlungen für neue aber auch für bestehende Etablissements. Als Vorbilder können die beiden Beispiele aus den Videos dienen, die nach ihren Möglichkeiten einen guten Beitrag auf dem Weg zur barrierefreien Stadt Trier dienen.

5 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und Einrichtungen des Einzelhandels

1 Einleitung

Bei unserer Forschungsarbeit im Rahmen des Lehrforschungsprojektes zum Thema „Barrierefreie Freizeitgestaltung in Trier“ haben wir uns intensiv mit den Einkaufsmöglichkeiten der Innenstadt befasst. Dabei sind uns viele Mängel, aber auch positive Beispiele aufgefallen. Um diese aufzuzeigen und gleichzeitig Verbesserungsvorschläge anzubringen haben wir die folgende Handlungsempfehlung erstellt. Darin stellen wir die aktuelle Situation zusammenfassend vor und bringen Beispiele an, was in unserem Ermessen leicht zu verbessern wäre. Dafür werden auch einige exemplarische Bilder gezeigt, um den Kontrast zwischen positiven und negativen Beispielen zu veranschaulichen. Zuletzt stellen wir Geschäfte vor, die nach unseren Kriterien positiv aufgefallen sind.

2 Feldarbeit

Mit unseren Vorkenntnissen erstellten wir einen ersten Fragebogen, der jedes einzelne Geschäft auf die jeweilige Ist-Situation untersuchen sollte. Bei den ersten Kartierungstagen in der Trierer Innenstadt fiel uns jedoch auf, dass dieser noch einmal überarbeitet werden musste, da er nicht auf jedes Geschäft anwendbar war. Denn wir fanden heraus, dass jedes Geschäft, selbst in gleichen Kategorien, oft unterschiedliche Anforderungen aufweist. Zudem gibt es je nach Behinderungsform unterschiedliche Gesichtspunkte, die näher betrachtet werden müssen.

Das Treffen mit dem Behindertenbeirat am 16.12.2015 stellte große Hilfe dar. Wir konnten zum Thema ‚Einkaufen‘ dort neue Erkenntnisse durch Tipps von Betroffenen gewinnen. So sagte jemand z.B., dass es für Blinde Menschen von Vorteil ist wenn die Artikel im Geschäft immer am selben Ort stehen, wie beispielsweise bei Aldi. Somit erweiterten wir unseren Blick von den Rollstuhlfahrern auch auf andere Behinderungen. Zudem versuchten wir gewisse DIN-Normen mit einzubeziehen, dies war jedoch umständlich, da es keine konkreten zum Thema Einkaufen gab. Deshalb orientierten wir uns an dem Fragekatalog, den Frau Hollweg uns zur Verfügung stellte und versuchten dies auch auf die Geschäfte zu beziehen. Mit all diesen Informationen erstellten wir unseren zweiten, ausführlicheren Kartierungsbogen. Anfangs wird das Geschäft einer Kategorie zugeordnet, welche bei der Auswertung helfen soll. Danach betrachteten wir den Eingangsbereich, dazu zählten zum einen der Belag vor dem Geschäft, sowie der Eingang selber. Im Geschäft achteten wir dann auf Treppen, Aufzüge und Rampen,

Toiletten, Beschilderung, Kassenbereich, Service, Kabinen und sonstige Auffälligkeiten. Nachdem dieser fertig gestellt war, konnten wir anschließend mit der eigentlichen Feldarbeit beginnen.

Im neuen Jahr konnten wir schließlich mit der Feldarbeit beginnen. Dies beinhaltete zu Beginn die Kartierung der gesamten Innenstadt Triers, bezogen auf die Einkaufsmöglichkeiten. Dabei stellten wir nach einiger Zeit fest, dass dies viel zeitaufwendiger als zuvor angenommen war. In einem Treffen mit den anderen Studenten und Frau Hollweg wurde uns dann Hilfe angeboten, die wir gerne annahmen. Die Auswertung dieser verzögerte sich leider, da uns einige der Bögen erst recht spät erreichten. Auch während des Kartierens selbst gab es einige Schwierigkeiten, da sich Geschäftsinhaber teilweise nicht kooperativ zeigten. So gingen wir ohne Bögen in die Geschäfte und füllten diese anschließend durch ein Gedächtnisprotokoll aus. Bei positiven oder negativen Auffälligkeiten machten wir Fotos um diese später beispielhaft zu verwenden. Diese werden soweit es möglich ist anonym bleiben und nicht den entsprechenden Geschäften zugeordnet werden. Jedoch ist es nicht vermeidbar, dass lokal ansässige Personen diese erkennen werden. Bei der Auswertung der Bögen suchten wir nach positiven und negativen Beispielen. Hierbei fällt uns auf, dass es in Trier kein perfektes Beispiel gibt, jedoch bei einigen Geschäften die Ansätze stimmen. In unserer nachfolgenden Handlungsempfehlung wird der Ist-Zustand in Trier zusammenfassend beschrieben und gleichzeitig ein Soll-Zustand definiert, der zu erreichen ist. Zu jeder Kategorie suchten wir dann ein gelungenes Beispiel heraus, in einem separaten Dokument werden diese aufgezeigt.

3 Allgemeine Situation und Verbesserungsvorschläge

3.1 Der Eingangsbereich

Fast im gesamten Innenstadtbereich von Trier finden wir das historische Pflaster vor, welches oft uneben und schwer zu bewältigen ist. Da dieses auch in Zukunft erhalten bleiben wird, muss ein Kompromiss gefunden werden, der es auch mobilitätsbehinderten Menschen möglich macht sich frei zu bewegen. Unser Vorschlag wäre dafür die Installation eines Komfortweges, der eine ebene, barrierefreie Oberfläche aufweist. Zudem sollte dieser kontrastreich zu seinem Umfeld gestaltet sein und ausreichend breit sein. Dort sollte dann bei möglichen Gefahren auf diese hingewiesen werden. Des Weiteren muss die Bevölkerung sensibilisiert werden, dass diese Wege fast ausschließlich für die mobilitätsbehinderten Menschen sind. So sollten Fahrradfahrer etc. diese nicht nutzen.



Abbildung 5.1: Altstadtbelag Trier (eigene Photographie) und Komfortweg (Quelle: VBG.DE 2016)

Der Eingang zum Geschäft sollte ebenerdig sein, falls dies nicht der Fall ist muss eine andere Möglichkeit gefunden werden, wie diese Hürde bewältigt werden kann. So besteht zum Beispiel die Option einer **Rampe**. Dabei gibt es auch die Möglichkeit einer mobilen, transportablen Rampe. Diese sollte aus rutschhemmendem Material sein und Radabweiser haben, welche ein seitliches Abrutschen von der Rampenkante verhindern. Optimal wären farbliche Kennzeichnungen, die Anfang und Ende der Rampe aufzeigen, denn so nehmen auch sehbehinderte Menschen diese besser wahr. Sie darf dabei nicht zu steil sein, damit Rollstuhlfahrer diese ohne Hilfe nutzen können. Die Rampe darf kein Quergefälle aufweisen und sollte nicht steiler als 6% sein. Bei fest installierten Rampen sollten zudem Handläufe vorhanden sein. Diese Anforderungen gelten auch für Rampen innerhalb des Geschäftes.



Abbildung 5.2: links: sehr steile Rampe ohne Handläufe sehr schmal, ohne Radabweiser im Vergleich
 recht: Rampe mit Handläufe, geringer Steigung (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Ist es nicht möglich eine Rampe anzubringen, ist es empfehlenswert vor dem Geschäft eine **Klingel** anzubringen, damit sich eine hilfsbedürftige Person bemerkbar machen kann. Diese sollte in ca. 85cm Höhe und mit einem Symbol gekennzeichnet sein. Sind **Stufen** vor oder in dem Ladenlokal vorhanden, sollten diese kontrastreich zum Umfeld sein. Eine andere Möglichkeit ist es, die erste und letzte Treppenstufe zu kennzeichnen. Der Markierungsstreifen muss dabei über die gesamte Länge der Treppe gehen. Diese Streifen sollten im Falle einer Abnutzung erneuert werden. In Trier fanden wir innerhalb eines Geschäfts ein gutes Beispiel, hier war jede Stufe durch Leuchtstreifen gekennzeichnet. Auch bei Treppen müssen, wie bei den Rampen, Handläufe vorhanden sein.



Abbildung 5.3: links: Stufen schlecht erkennbar; ohne Handläufe und rechts: Stufe mit Kontrastfeld,
 jedoch ohne Handläufe (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)



Abbildung 5.4: Treppe mit beleuchteten Stufen (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Bei der Kartierungsarbeit fiel auf, dass es viele unterschiedliche **Türsysteme** in den Geschäften gab. Optimal sind selbstöffnende Türen oder offene Eingangsbereiche. Jedoch stellten wir fest, dass dies auch von der Jahreszeit abhängig ist. Ein besonderer Gefahrenpunkt sind Glastüren. Diese sind schwer zu erkennen und benötigen daher ein Kontrastfeld, damit Menschen mit Sehbehinderung diese auch erkennen können. Die Markierung sollte auf Sichthöhe von Erwachsenen und Kindern vorhanden sein.



Abbildung 5.5: Glastüren mit Kontrastfeldern mit Sichtbereich von Erwachsenen (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Der gesamte Eingangsbereich sollte hell und blendfrei sein. Im Inneren des Geschäfts sollte die Eingangstür einen Kontrast zum Umfeld darstellen, da so der Ausgang einfacher gefunden werden kann.

3.2 Der Innenbereich

Sind im Inneren der Geschäfte Treppen oder Rampen vorhanden, gelten dieselben Regeln wie für den Eingangsbereich. Ist ein **Aufzug** vorhanden, muss auch dieser gewissen Anforderungen entsprechen. Die Breite der Eingangstür muss mindestens 90cm betragen. Die Fläche im Aufzug sollte mindestens 1,10m x 1,40m betragen, davor muss ausreichend Platz zum Wenden eines Rollstuhls sein. (mindestens 1,50m x 1,50m) Die Aufzugsbedienelemente dürfen nicht höher als 1,20m angebracht sein und müssen taktil erfassbar sein. Optimal sind Bedienelemente mit Brailleschrift, sowie eine Sprachausgabe, die das Stockwerk ansagt. Zudem sollte eine Beschreibung dabei sein, die aufzeigt was sich auf den jeweiligen Etagen befindet.



Abbildung 5.6: positives und negatives Beispiel für Bedienelemente im Aufzug (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Nur sehr wenige Geschäfte in Trier haben eine **Toilette** bzw. eine behindertengerechte Toilette. Sind Toiletten vorhanden, müssen diese ausreichend ausgeschildert sein. Uns fiel in einem Geschäft auf, dass eine Behindertentoilette zwar vorhanden, jedoch sehr schwer zu erreichen war. Sowohl die Beschilderung, als auch der Weg dorthin waren schwer. In einem weiteren Geschäft gab es eine

Behindertentoilette, die jedoch gar nicht ausgeschildert war und nur über Anfrage zu benutzen war. Ist eine Behindertentoilette vorhanden sollten folgende Kriterien beachtet werden: Vor der Toilette und dem Waschbecken muss eine ausreichende Bewegungsfläche gegeben sein. Zudem sollte die Tür nach außen aufgehen, da sonst der Bewegungsraum innen verkleinert ist. Optimal sind selbstöffnende Systeme oder Schiebetüren. Wichtig ist, dass eine Notrufanlage in den Toiletten vorhanden ist. Außerdem sollte das Personal sensibilisiert sein zu helfen, falls es Schwierigkeiten gibt.

Der Innenraum des Geschäfts muss **gut beleuchtet** sein. Zudem sollten ausreichend große **Bewegungsflächen** vorhanden sein, damit es für Rollstuhlfahrer sowie Menschen mit Kinderwägen möglich ist zu Wenden. Die Gänge sollten ebenfalls genügend Platz bieten und nicht durch Waren versperrt sein.

In jedem Geschäft sollte sich mindestens eine **Sitzmöglichkeit** befinden. Bereits ein Klappstuhl kann dabei schon behilflich sein und nimmt fast keinen Platz weg. In einigen Geschäften in Trier konnten wir Sitzmöglichkeiten finden. Auch ein Wasserspender, sowie ein Luftbefeuchter sind uns positiv aufgefallen und tragen zum Wohlbefinden der Kunden bei. Ein weiterer Punkt ist das Aufstellen von Trinknäpfen für Hunde/Blindenhunde.

Sind die **Waren in Regalen** ausgestellt dürfen diese nicht zu hoch sein. Rollstuhlfahrer, sowie kleine Personen haben Probleme diese zu erreichen. Sind jedoch hohe Regale vorhanden können zur Hilfe Stangen mit Haken oder Hocker verwendet werden. Zudem sollte das Personal hilfsbereit sein und helfen falls die Ware nicht zu erreichen ist.

Etiketten mit Preisen müssen gedruckt sein, sollten nicht handgeschrieben oder zu klein sein. Eine Mindestschriftgröße von 12 sollte eingehalten werden. Die Schrift muss serifenlos und kontrastreich sein. In einem Geschäft fiel uns das Vorhandensein von Lupen an den Einkaufswägen besonders positiv auf.



Abbildung 5.7: Lupen an Einkaufswagen (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Sind im Geschäft Hinweise oder **Orientierungshilfen** vorhanden, müssen diese möglichst einfach zu verstehen sein. Für Menschen mit Leseschwierigkeiten ist es hilfreich Piktogramme für die wichtigsten Punkte zu verwenden, z.B. WC-Zeichen. Je einfacher eine Information ist, desto besser wird sie von allen verstanden.



Abbildung 5.8: Orientierungshilfe „Fluchtplan“ und Orientierungshilfen „Gebäudeplan“ (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Ein weiterer positiver Aspekt sind Orientierungshilfen auf dem Boden für Menschen mit Sehbehinderung, wie z.B. das Anzeigen von Steigungen. Hilfreich können auch farbige Linien sein, die den Weg zu Kasse oder zum Ausgang markieren.



Abbildung 5.9: Orientierungshilfe auf dem Boden (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Der **Kassenbereich** muss leicht zu finden sein und rollstuhlgeeignet sein. Dazu gehört, dass der Tresen nicht zu hoch ist und genügend Wendemöglichkeiten vor der Kasse vorhanden sind. Zudem sollten keine Waren den Weg dorthin versperren. Besonders nützlich sind ein mobiles EC-Gerät, sowie eine Abstellmöglichkeit für Taschen. In einem Lebensmittelgeschäft fiel eine extra barrierefreie Kasse besonders positiv auf.

Werden in dem Geschäft Textilien verkauft, müssen **Umkleidekabinen** vorhanden sein. Dabei muss mindestens eine vorhanden sein, die ausreichend groß für Rollstuhlfahrer ist. Besonders nützlich ist ein Vorhang, da dieser einfach zu öffnen und den Bewegungsraum nicht so stark einschränkt wie eine Tür. Teppichboden in den Kabinen sollte vermieden werden, da dies für Rollstuhlfahrer schwer zu bewältigen ist. Zudem sollte eine Sitzmöglichkeit vor und in der Kabine vorhanden sein, sowie Haken um die Kleidung aufzuhängen. Diese müssen allerdings in erreichbarer Höhe angebracht sein. Des Weiteren ist es wichtig, dass Kabinen barrierefrei erreichbar sind. In einigen Geschäften waren diese nur über eine Treppe zu erreichen. Zudem sollte in der Kabine, sowie außerhalb davon ein Spiegel angebracht sein.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Schulung und Sensibilisierung des Personals, dieses sollte hilfreich und auf den Kunden zukommend auftretend. Weitere negative Aspekte sind zu laute Musik oder ein penetranter Geruch im Geschäft. In einigen Geschäften gab es Spiegelkacheln an der Decke, diese reflektierten das Licht und waren nicht blendfrei. Einige Türen sind auch für nicht-behinderte Personen sehr schwer zu öffnen und sollten besser offenstehen.

Neben den negativen Aspekten fielen jedoch auch einige Besonderheiten positiv auf. So gab es zum Beispiel Lesecken oder Spielbereiche für Kinder. Einige Geschäfte platzieren ihre Waren immer an der gleichen Stelle, dies ist besonders für Menschen mit einer Sehbehinderung hilfreich.



Abbildung 5.10: Rutsche für Kinder (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

4 Unsere Favoriten in der Trierer Innenstadt

Apothek am Kornmarkt Neustr. 88 54290 Trier	Deichmann Glockenstr. 17 54290 Trier
DM Markt Simeonstraße 45 54290 Trier	Gina Laura Simeonstraße 25 54290 Trier
Gangolf Apotheke Fleischstr. 9 54290 Trier	Kaufland Ostallee 3 53290 Trier
Kersting Das Sanitätshaus Nagelstr. 10 54290 Trier	Leiser Schuhe Viehmarktplatz 1 54290 Trier
Löwenapotheke Hauptmarkt 6 54290 Trier	Mango Man Grabenstraße 1 54290 Trier
Modehaus Marx Am Breitenstein 1 54290 Trier	Pfandleihhaus Nagelstr. 19 54290 Trier
Roland Schuhe Brotstr. 43 54290 Trier	Saturn Brotstraße 51-52 54290 Trier

<p style="text-align: center;">Seidensticker Grabenstraße 2 54290 Trier</p>	<p style="text-align: center;">Stephanus Bücher Fleischstraße 16 54290 Trier</p>
<p style="text-align: center;">Trier Galerie Fleischstraße 62 54290 Trier</p>	<p style="text-align: center;">Zur blauen Hand Brotstraße 41 54290 Trier</p>

5 Fazit

Abschließend lässt sich feststellen, dass großer Handlungsbedarf in der Trierer Innenstadt besteht, jedoch lassen sich einige Mängel leicht beheben. So können z.B. Kontrastfelder oder mobile Rampen leicht und ohne bauliche Veränderungen angebracht werden. Zudem können auch leicht Sitzmöglichkeiten geschaffen werden, welche vielen Menschen von Nutzen sein können. Unser Vorschlag für die Stadt Trier wären zum einem Komfortwege, um das grobe Pflaster leichter befahrbar zu machen. Zum anderen wäre die Ausschilderung der Geschäfte mit einem bestimmten Symbol leicht zu realisieren. Dieses könnte auch einen Anreiz für andere darstellen und die Innenstadt somit für Menschen mit Einschränkungen attraktiver gestalten. Anhand unserer Beispiele kann man sehen, dass schon sehr gute Ansätze vorhanden sind, jedoch gibt es noch kein Idealmodell.

6 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und Arztpraxen

1 Einleitung

Zum Einstieg in die Thematik „Barrierefreie Freizeit in Trier“ haben alle Beteiligten des Lehrforschungsprojektes während einer „Ideenwerkstatt“ in mehreren Kleingruppen mit Menschen mit unterschiedlichsten Behinderungen die Thematik besprochen. Bedeutsam war vor allem, was für sie in ihrer Freizeit wichtig ist. Als einer der entscheidenden Punkte hat sich hierbei unter anderem der Besuch von Ärztinnen und Ärzten herausgestellt. Wir wurden vor allem von Menschen mit Gehbehinderung, insbesondere Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern, darauf hingewiesen, dass ein Teil der Arztpraxen in Trier hinsichtlich Barrierefreiheit nicht gut ausgestattet, also schlicht nicht behindertengerecht, sind. Es war ihnen aber auch wichtig, positiv auffallende Beispiele hervorzuheben.

Auf dem von der Universität Trier durchgeführten „Citycampus“ wurde dieses Projekt an einem Stand vorgestellt. Wir erhielten hierbei eine hohe Resonanz. Jedoch viel vor allem auf, dass der Aspekt der Arztbesuche als Freizeitbeschäftigung vielen Menschen ohne Behinderung sehr befremdlich erschien. Umso wichtiger ist es, die Gesamtbevölkerung aufzuklären, um ihnen zu zeigen, dass es viele Menschen mit einer Behinderung körperlicher und / oder geistiger Natur gibt und diese Menschen nicht durch Fehlplanungen die Möglichkeit der Inklusion verwehrt werden sollte.

2 Vorgehen

Die Arbeit unserer Gruppe „Zugänglichkeit zu den Arztpraxen in Trier“, gliederte sich in mehrere Schritte. Nach einiger Überlegung war klar, die beste empirische Forschungsmethode würde es sein, die zu untersuchenden Fragestellungen anhand eines Fragebogens, der postalisch an alle Ärztinnen und Ärzte in Trier versendet werden sollte, zu evaluieren.

Die Fragebogenarbeit begann zunächst mit einem Brainstorming darüber, welche Behinderungen besonders „betroffen“ sind. So haben wir uns vor allem auf Menschen mit Gehbehinderung, speziell Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer, Hörbehinderung und Sehbehinderung, insbesondere Blinde, spezialisiert. Der Fragebogen wurde in einen allgemeinen Teil und in weitere drei Teile zu den bestimmten Behinderungen untergliedert. Uns war es besonders wichtig zu erfahren, in welchem

Stadtteil sich die jeweiligen Arztpraxen befinden, in welchem Stock und ob es einen barrierefreien Zugang gibt. Ebenso wichtig zu erfahren war es, ob die Arztpraxen mit einer behindertengerechten Toilette ausgestattet sind und vor allem, ob die Ärztinnen bzw. Ärzte in der Vergangenheit Erfahrungen im Umgang mit Menschen mit einer Behinderung gesammelt haben. Generell war für uns auch interessant herauszufinden, ob eine grundsätzliche Bereitschaft dazu bestünde, an einem Seminar zu dieser Thematik teilzunehmen. Weiterhin war es wichtig zu erfahren, wie die Lage der Arztpraxen hinsichtlich Parkmöglichkeiten oder auch ÖPNV-Anbindung ist. Vor allem entscheidend für Rollstuhlfahrer*innen war dann noch die Frage nach der Behandlung bei Ärztinnen und Ärzten mit den Fachrichtungen Zahnmedizin und Gynäkologie, da es hierfür gesonderte Behandlungstühle gibt. In den letzten beiden Schritten wurde dann noch nach der Verständigung mit blinden und gehörlosen Menschen gefragt.

Der Fragebogen wurde im Folgenden an rund 200 Ärztinnen und Ärzte versandt. Nach einigen Wochen erhielten wir bereits die ersten beantworteten Fragebögen. Jedoch war die Gesamtresonanz eher dürftig, sodass wir bei einem Bürgerabend erneut unser Projekt vorstellten. Einige Tage später trafen sich einige Mitglieder des Lehrforschungsprojektes im Rathaus mit dem Oberbürgermeister der Stadt Trier Wolfram Leibe, worüber in der Rathauszeitung berichtet wurde. Ziel war es, die Ärztinnen und Ärzte noch einmal direkt anzusprechen und aufzufordern, die Fragebögen zu beantworten und an uns zurückzuschicken, insofern dies noch nicht geschehen war. Alle Ärztinnen und Ärzte, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht geantwortet hatten, haben wir noch einmal kontaktiert und den Fragebogen als beschreibbare PDF-Datei per E-Mail zugesendet.

Da jedoch sehr wenige Ärztinnen und Ärzte ihre E-Mail-Adressen im Internet veröffentlicht haben, war der nächste Schritt die Bezirksärztekammer der Stadt Trier zu kontaktieren und diese zu bitten, uns zu unterstützen, indem sie den Fragebogen an die Ärztinnen und Ärzte weiterleiten. Diese Maßnahme blieb jedoch wirkungslos.

Schlussendlich können wir feststellen, dass von rund 200 angeschriebenen Arztpraxen in Trier, nur 94 an der Umfrage teilgenommen haben. Grundsätzlich ist zu sagen, dass wir es sehr enttäuschend finden, dass nur die Hälfte aller angeschriebenen Ärztinnen und Ärzte geantwortet haben. Hier haben wir als Gruppe mit einer größeren Beteiligung gerechnet. Jedoch lassen sich aus den erhaltenen, beantworteten Fragebögen auch neue Erkenntnisse gewinnen, die im Folgenden erläutert und in den nachstehenden Grafiken zum Teil dargestellt werden.

Im weiteren Verlauf wird nun auf die Fragen des Fragebogens eingegangen, die für uns von besonderer Bedeutung waren. Weiterhin werden die Ergebnisse näher aufgeschlüsselt.

3 Auswertung des Fragebogens

Frage 1: Welche Fachrichtung betreiben Sie?

Diese Frage ist wichtig, um die angeschriebenen Ärztinnen und Ärzte in die einzelnen Fachrichtungen untergliedern und diese beurteilen zu können (vgl. Abbildung 6.1).

Die Antwortrate lag bei den Zahnmedizinern am Höchsten. Sie machen einen Anteil von 26 Prozent an der Gesamtzahl der beantworteten Fragebögen aus. Wichtig ist dies vor allem in Hinblick auf die speziellen Behandlungsstühle in einer Praxis. Der Anteil der Gynäkologen hingegen liegt nur bei etwa 6 Prozent.

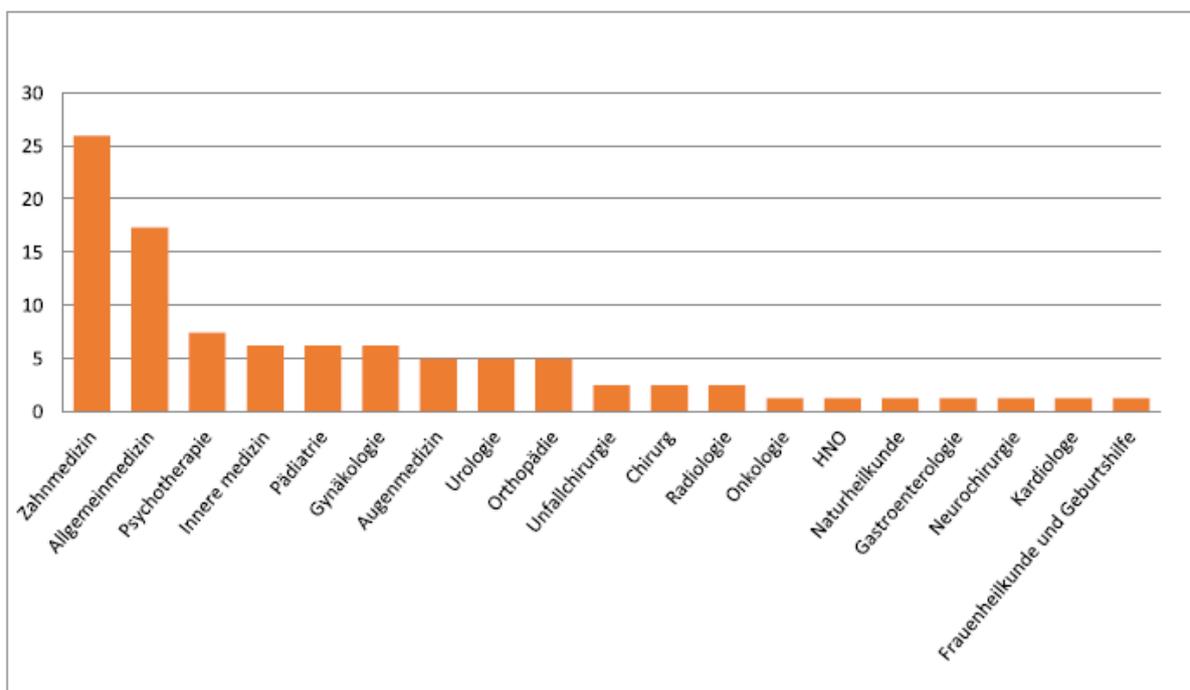


Abbildung 6.1: Fachrichtungen der Ärztinnen und Ärzte in Prozent (Quelle: EIGENE ERSTELLUNG)

Frage 2: Wo befindet sich ihre Arztpraxis?

Diese Frage ist wichtig, um die einzelnen Ärztinnen und Ärzte im Stadtgebiet lokalisieren zu können. Dies ist insbesondere interessant, um eine Verteilung behindertengerechter Praxen im Stadtgebiet ermitteln zu können. Anschließend an unserer Arbeit, die sich mit der Datenbeschaffung befasst hat, könnte zum Beispiel eine App entwickelt werden, die die gesammelten Daten für Menschen mit einer Behinderung bereitstellt. Als Resultat daraus könnte, wenn spontan ein neuer Arzt oder eine neue Ärztin aufgesucht werden muss, dies ohne großen Aufwand geschehen. Denn ohne diese Informationen, ist das Finden eines neuen Arztes oder einer neuen Ärztin sehr mühsam, da die

Arztpraxen alle kontaktiert werden müssen, ob sie beispielsweise barrierefrei passierbar sind. Diese App wäre aber auch für alle anderen Mitbürger der Stadt Trier sehr nützlich, um eine naheliegende Arztpraxis zu finden.

Frage 3: Wie weit ist die Praxis von der nächsten Bushaltestelle entfernt?

Da viele Menschen in der Stadt nicht mobil und auf den Bus angewiesen sind, war uns diese Frage ebenfalls wichtig. Diese Frage bezieht sich auf die vorherige und sagt zusätzlich aus, wie gut die Arztpraxen erreichbar sind.

In der nachstehenden Tabelle ist die Entfernung der Arztpraxen zu Bushaltestellen dargestellt. Dabei lässt sich erkennen, dass sich die meisten Arztpraxen in unmittelbarer Entfernung zu einer Bushaltestelle befinden und somit gut erreichbar sind. Die Tabelle bezieht sich auf die Angaben aller Ärztinnen und Ärzte, die auf diese Frage geantwortet haben.

Entfernung	Prozentanteil
bis 50 Meter	30,1 %
bis 250 Meter	27,4 %
bis 500 Meter	12,3 %

Tabelle 6.1: Entfernung der Arztpraxis zur nächsten Bushaltestelle (Quelle: EIGENE ERSTELLUNG)

Die Werte scheinen auf den ersten Blick gut zu sein, da 30 Prozent der Arztpraxen nahe einer Bushaltestelle liegen. Jedoch kann bei bestimmten Behinderungen schon eine Entfernung von 10 Metern zu viel sein. Hinzu kommen weitere Hindernisse, wie der Bodenbelag. Es ist zum Beispiel für Rollstuhlfahrer/innen sehr mühselig über einen Kiesweg zu fahren. Ebenso sind die Pflastersteine in der Innenstadt ein großes Hindernis für Rollstuhlfahrer/innen, was wir im Selbstversuch herausfinden konnten. Das große Problem hierbei ist, dass sehr viele Arztpraxen in der Fußgängerzone lokalisiert sind. Bei der Erneuerung der Fußgängerzone im Jahr 2015, wurde kein barrierefreier Weg für Rollstuhlfahrer/innen erbaut. Jener wäre zudem auch sehr nützlich für Erziehungsberechtigte mit Kinderwägen.

Generell ist das Problem in Trier, dass oftmals mehrere Busse genommen werden müssen, um ein Ziel zu erreichen, was eine große Hürde für einen Menschen mit Gehbehinderung darstellt. Des Weiteren sind die Menschen, die aufgrund ihrer Behinderung nicht mit dem Bus ihre Ziele erreichen können, auf Taxen beschränkt. Jene dürfen am Tag nicht in die Fußgängerzone fahren, um eine/n Rollstuhlfahrer/in zu der gewünschten Arztpraxis zu bringen. Hier könnte die Stadt Trier mit einer Lockerung dieser Regel zugunsten der Menschen wirken.

Die dritte Frage wurde daher nur als reine Interessenfrage gestellt.

Frage 4: Betätigen Sie Hausbesuche?

Wichtig ist diese Frage in Hinblick auf die Mobilität beeinträchtigter Personen. Hausbesuche sind daher für viele Patienten enorm wichtig.

Von 73 Ärztinnen und Ärzten, die auf diese Frage geantwortet haben, führen knapp mehr als die Hälfte Hausbesuche durch. Hausbesuche sind für viele Patienten/ Patientinnen mit bestimmten Behinderungen von großer Bedeutung, da sie selbst nicht mobil sind. Es muss hierbei auch beachtet werden, dass der Großteil der antwortenden Ärztinnen und Ärzte Zahnmediziner sind. Für sie und auch Gynäkologen wären Hausbesuche aufgrund der Behandlungsgeräte nur sehr schwer durchzuführen. Die Zahl der Allgemeinmediziner/innen, die Hausbesuche tätigen, ist eher gering. Dies ist verwunderlich, da dies unkompliziert umsetzbar ist.

Frage 5: Ist Ihr Eingang barrierefrei passierbar?

Besonders wichtig ist diese Frage für Menschen im Rollstuhl oder mit Gehbehinderung, da sie auf einen barrierefreien Eingang angewiesen sind. Positiv ist daher festzustellen, dass von 72 Ärztinnen und Ärzten, die diese Frage beantwortet haben, laut eigener Aussage, 77,8 Prozent einen barrierefreien Eingang besitzen, 22,2 Prozent jedoch nicht.

Frage 6: Besitzen Sie eine Rampe? Wenn ja, wie steil ist der Neigungswinkel?

Diese Frage ist ebenfalls besonders wichtig für Menschen im Rollstuhl. Auf die Frage haben insgesamt 59 Arztpraxen geantwortet. 14 Praxen besitzen für den Zugang eine Rampe.

Zu beachten ist hierbei besonders der Neigungswinkel einer Rampe, der maximal 6 Grad betragen darf, ansonsten ist die Rampe für Rollstuhlfahrer kaum passierbar. Teilweise werden Rampen angebracht, die jedoch viel zu steil sind.

Frage 8: In welchem Stockwerk befindet sich Ihre Praxis?

Bauliche Fragen sind wichtig, um die Barrierefreiheit bewerten zu können. Diese Frage bezieht sich somit hauptsächlich auf Menschen mit Gehbehinderung.

Im Folgenden ist eine Tabelle dargestellt, welche die absolute Zahl der Arztpraxen auf dem jeweiligen Stockwerk zeigt. Ebenfalls angegeben ist der jeweilige Anteil in Prozent. Die Tabelle bezieht sich nur auf die Ärztinnen und Ärzte, die auf diese Frage geantwortet haben.

Etage	Anzahl der Praxen	Anteil in Prozent
Kellergeschoss	1	1,4 %
Erdgeschoss	30	40,5 %
Obergeschoss, 1. Stock	24	32,4 %
Obergeschoss, 2. Stock	14	18,9 %
Obergeschoss, 3. Stock	3	4,1 %
Obergeschoss, 4. Stock	2	2,7 %

Tabelle 6.2: Tabelle 2: Lage der Arztpraxis im Gebäude (Quelle: EIGENE ERSTELLUNG)

Anhand der Tabelle lässt sich erkennen, dass sich etwa zwei Fünftel der Arztpraxen im Erdgeschoss befinden, jedoch muss hier bedacht werden, dass der Zugang dadurch nicht unbedingt ebenerdig sein muss, was vor allem für Gehbehinderte eine große Bürde darstellt. Auch wenn es nur eine Treppenstufe ist, ist jene unüberschreitbar für Menschen im Rollstuhl.

Frage 9: Ist ihre Praxis mit einem Aufzug oder Treppenlift erreichbar?

Für gehbehinderte Menschen ist es sehr wichtig, dass eine Arztpraxis, wenn sie nicht im Erdgeschoss liegt, durch einen Aufzug oder ein Treppenlift erreichbar ist. Ist dies nicht gegeben, hat der oder die Patientin keine Chance die Praxis zu erreichen. Ist ein Fahrstuhl vorhanden, ist es für Blinde sehr wichtig, dass dieser mit Blindenschrift ausgestattet ist, was jedoch häufig nicht der Fall ist.

Frage 10: Haben Sie bereits Erfahrungen mit folgenden Patientengruppen?

Die Frage war für uns als Gruppe besonders wichtig, um herauszufinden, mit welcher Behinderung die Ärztinnen und Ärzte in der Vergangenheit bereits Erfahrungen gesammelt haben. In den ersten Gesprächen während der „Ideenwerkstatt“ in Kooperation mit dem Behindertenbeirat der Stadt Trier, sprachen viele der Anwesenden diesen Aspekt an. Ihrer Meinung nach haben viele Ärztinnen und Ärzte kaum Erfahrung mit Menschen mit Behinderung.

Die folgende Grafik (Abbildung 6.2) stellt die Erfahrungen mit den verschiedenen Patientengruppen in Prozent dar. Anhand der Grafik lässt sich erkennen, dass die meisten Ärztinnen und Ärzte mit der Patientengruppe der Rollstuhlfahrer und Gehbehinderten zu tun hat, da vor allem ältere Menschen, die in der Regel öfter einen Arzt aufsuchen, meist Beeinträchtigungen ihrer Fortbewegung vorweisen.

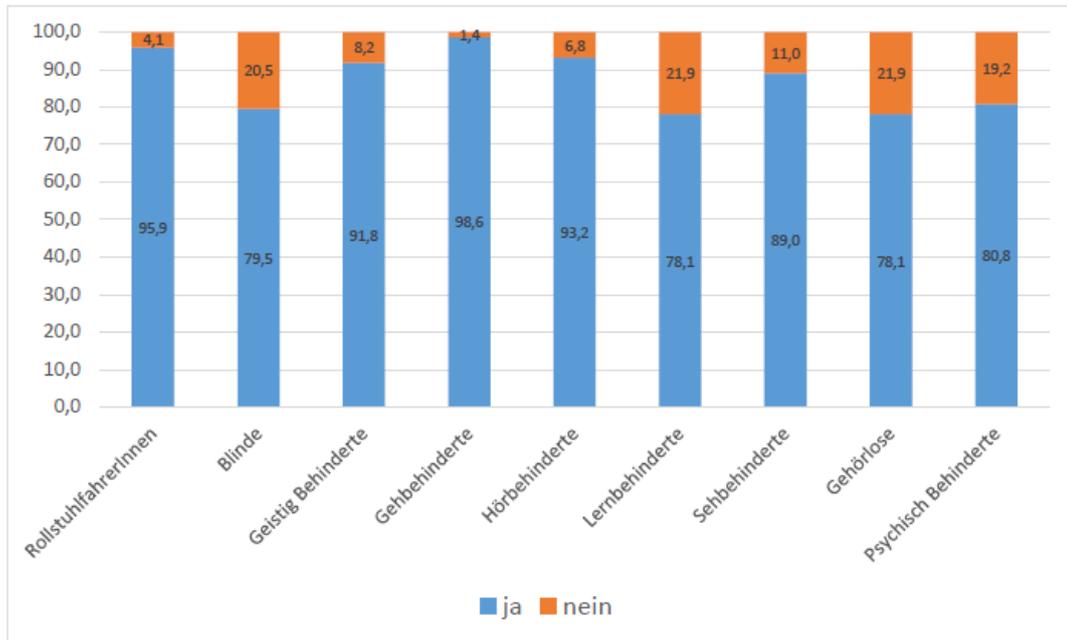


Abbildung 6.2: Erfahrung mit verschiedenen Patientengruppen (Quelle: EIGENE ERSTELLUNG)

Fast 80 Prozent der Ärztinnen und Ärzte haben bereits Blinde behandelt. Diese Zahl ist in Bezug auf die Infobroschüren, die die meisten Ärzte nicht in Brailleschrift besitzen, alarmierend. Hierauf wird später noch einmal genauer eingegangen. Mit sehbehinderten Patientinnen oder Patienten hatten es bereits knapp 90 Prozent der Befragten zu tun. Da eigentlich alle Menschen mit einer Sehschwäche zu der Gruppe der „Menschen mit einer Sehbehinderung“ kategorisiert werden, sollte eigentlich jede/r Mediziner/in schon einmal eine Person dieser Patientengruppe behandelt haben.

Ebenso hatten bereits 90 Prozent der befragten Ärztinnen und Ärzte geistig behinderte Patienten sowie knapp 80 Prozent lernbehinderte Patienten in ihrer Praxis. Hierbei steht dem Arzt meist der Betreuer der Patienten bei der Behandlung zur Hilfe.

In der für das Lehrforschungsprojekt vorbereitenden „Ideenwerkstatt“ wurde uns von Menschen im Rollstuhl mitgeteilt, dass auch, wenn der Patient oder die Patientin nicht geistig behindert ist, sondern vollste kognitive Fähigkeiten besitzt, oft nicht von den Medizern direkt angesprochen wird, sondern in erster Linie der Betreuer. Dies ist ein großes Problem der Unmündigkeit für den betroffenen Patienten. Hier sollten zur Sensibilisierung Seminare beispielsweise durch die Bezirksärztekammer der Stadt Trier, eventuell auch durch Einrichtungen wie den „Aktiv Club“ oder den Behindertenbeirat der Stadt im Idealfall verpflichtend für alle Ärztinnen und Ärzte durchgeführt werden.

Knapp 94 Prozent der befragten Ärztinnen und Ärzte gaben an, schon einmal eine Patientin bzw. einen Patienten behandelt zu haben, der oder die hörbehindert ist. Hierzu zählen vor allem auch ältere

Menschen, deren Gehör nachlässt. Des Weiteren wurden knapp 80 Prozent Gehörlose behandelt. Bei Gehörlosen ist vor allem das Aufrufen ein Problem. Hierauf wird bei Frage 26 genauer eingegangen.

80 Prozent der befragten Ärztinnen und Ärzte behandelten ebenfalls schon Patientinnen oder Patienten mit einer psychischen Behinderung.

Die Fragen 11 bis 13 zur Verständlichkeit zusammengefasst beantwortet: Haben Sie bzw. haben Ihre Mitarbeiter/innen jemals an einem Seminar zur Sensibilisierung im Umgang mit Menschen mit Behinderung teilgenommen? Wann war das letzte Seminar? Wären Sie grundsätzlich bereit an einem Seminar zur Sensibilisierung im Umgang mit Menschen teilzunehmen?

Ebenfalls wichtig zu erfahren war es für uns, inwieweit sich die Ärztinnen und Ärzte mit dem Thema Sensibilisierung im Umgang mit Menschen mit Behinderung in der Vergangenheit befasst haben. Sensibilisierung ist besonders wichtig. Dies ist uns ebenfalls in der „Ideenwerkstatt“ zu Anfang des Lehrforschungsprojektes im Austausch mit dem Behindertenbeirat aufgefallen. In Zukunft wäre es daher sinnvoll, beispielsweise Schulungen zu diesem Thema anzubieten und Sensibilisierung nicht nur hinsichtlich körperlicher Beeinträchtigungen, sondern auch geistiger Behinderungen zu fördern. Wünschenswert wäre es auch, wenn diesbezüglich ein Angebot durch die Ärztekammer unterstützt werden würde. Dies zeigt auch das Resultat der nachstehenden Grafik.



Abbildung 6.3: Graphik 3: Teilnahme an einem Sensibilisierungsseminar (Quelle: EIGENE ERSTELLUNG)

Auf die Frage, ob die Arztpraxis bereits an einem Seminar zur Sensibilisierung im Umgang mit Menschen mit Behinderung teilgenommen hat, haben von 94 Ärztinnen und Ärzten insgesamt 72 geantwortet.

Die Grafik zeigt deutlich, dass in der Vergangenheit nur etwa 8 Prozent ein Seminar zur Sensibilisierung besucht haben. In absoluten Zahlen ausgedrückt waren dies lediglich sechs Ärztinnen und Ärzte. Knapp 92 Prozent hingegen, haben noch nie ein Seminar zu diesem Thema besucht. Umso wünschenswerter wäre es daher, wenn die Bezirksärztekammer Trier den Ärztinnen und Ärzten hier Angebote vorstellen und solche auch unterstützen würde.

Zur Frage nach einer allgemeinen Bereitschaft zur Teilnahme an einer Fortbildung zur Sensibilisierung im Umgang mit behinderten Menschen gilt, dass grundsätzlich niemand dazu gezwungen werden kann, jedoch ist es unserer Meinung nach, ein „Armutzeugnis“, wenn Akademiker wie Ärztinnen und Ärzten an keiner Schulung teilnehmen wollen, beziehungsweise noch nie an einer Schulung teilgenommen haben. Denn im Gespräch mit vielen Menschen ist uns aufgefallen, dass dieser Aspekt häufiger angesprochen wurde. So wissen viele Ärztinnen und Ärzte nicht, wie sie mit Menschen mit Behinderung umgehen sollen, da sie bisher praktisch keinen angemessenen Umgang mit diesen erlernt haben. Richterin Nancy Poser, die ein Mitglied des Behindertenbeirats der Stadt Trier ist, erklärte dazu in der „Ideenwerkstatt“, dass viele Ärzte sie bei Untersuchungen falsch anfassen, da sie entweder keine Erfahrungen im Umgang mit Rollstuhlfahrern haben oder Menschen mit einem anderen Krankheitsbild bereits behandelt haben und fälschlicher Weise annehmen, alle Rollstuhlfahrer können gleich angefasst werden.

Ebenso ist die Sprache, die die meisten Ärzte benutzen eine große Barriere. Viele Fachbegriffe werden dem Patienten bzw. der Patientin gegenüber verwendet, welche diese oder dieser nicht versteht. Dies ist bereits ein Problem für Menschen, die keine kognitiven Einschränkungen besitzen. Hier sollten Ärzte geschult werden, eine einfache Sprache im Umgang mit ihren Patientinnen und Patienten zu nutzen. Der Verzicht auf Fachwörter wäre hierbei ebenfalls eine große Erleichterung des Verständnisses.

Einige Ärztinnen und Ärzte äußerten, dass sie keinerlei Interesse haben, an einer Schulung zur Sensibilisierung teilzunehmen.

Wie bereits am Beispiel von Nancy Poser erklärt, hat das vermeintlich ausgebildete Personal oftmals keinerlei Erfahrungen mit Behinderten. Es muss noch einmal betont werden, dass Ärztinnen und Ärzte im Umgang mit körperlich eingeschränkten Patientinnen und Patienten, die eine Begleitperson haben, nicht nur das Gespräch mit der Begleitperson suchen und damit den oder die Behinderten als unmündig erklären sollten. Hier muss ganz pauschal den Ärzten klargemacht werden: Körperlich behindert ist **nicht** geistig behindert!

Einen positiven Wert stellt die Bereitschaft der befragten Ärztinnen und Ärzten an der Teilnahme einer Sensibilisierungsf Fortbildung im Umgang mit Menschen mit einer Behinderung dar. Der Prozentanteil

lag hierbei bei 71,4 Prozent. Der Handlungsbedarf hier liegt darin, tatsächlich Schulungen anzubieten und diese so zu bewerben, dass die Ärztinnen und Ärzte dies mitbekommen.

Die Fragen 17 und 18 werden zur besseren Verständlichkeit zusammengefasst erläutert. Sie lauten: Wie breit ist Ihre Eingangstür zur Praxis? Wie hoch ist die Türklinke Ihrer Praxistür?

Wichtig zu erfahren war uns dies, da viele Eingangstüren mit einem bestimmten Höhen der Türklinke nicht barrierefrei passierbar, bzw. zu bedienen sind. Grundsätzlich gilt:

- *Türen müssen eine lichte Breite von mindestens (Fertigmaß) 90 cm haben*
- *Hauseingangstüren und Brandschutztüren müssen kraftbetätigt zu öffnen und zu schließen sein. An kraftbetätigten Türen sind Quetsch- und Scherstellen zu vermeiden oder zu sichern. Das Anstoßen soll vermieden werden.*
- *Untere Türanschlüge und -schwelle sind grundsätzlich zu vermeiden. Soweit sie technisch unbedingt erforderlich sind, dürfen sie nicht höher als 2 cm sein.*
- *Bedienungsvorrichtungen (z.B. Schalter, Taster, Klingel, Bedienungselemente kraftbetätigter Türen) müssen auch mit eingeschränkter Greiffähigkeit leicht benutzbar sein; sie sind in 85 cm Höhe anzubringen (vgl. NULLBARRIERE 2016, o.S.).*

Auf die Antworten der Ärztinnen und Ärzte wird hier nicht näher eingegangen, da die Mehrzahl der Befragten nicht auf diese Fragen geantwortet haben, beziehungsweise viele der genannten Angaben nicht stimmen können. Generell ist es sehr wichtig, dass die Türen eine Breite von mindestens 90 cm besitzen, damit Rollstuhlfahrer sie problemlos passieren können. Die Türklinken und Bedienungsvorrichtungen sollten ebenfalls auf einer adäquaten Höhe angebracht sein, damit der Zugang zur Praxis jedem Patienten gewährleistet werden kann. Als Kompromisslösung könnte zum Beispiel neben einer hohen Klinke auch eine tiefere Klinke angebracht werden, wie es teilweise in Kindergärten der Fall ist.

Ebenfalls wichtig ist, dass bei Gebäuden, die eine Drehtür besitzen, eine weitere leicht zu öffnende normale Tür vorhanden ist. Im Idealfall eine sich selbst öffnende Schiebetür, um es dem oder der Rollstuhlfahrer/in so einfach wie möglich zu machen.

Frage 22: Wie hoch ist der Empfangstresen Ihrer Arztpraxis?

Eine wichtige Frage, besonders für Menschen im Rollstuhl. Besonders hohe Empfangstresen sind nicht barrierefrei, zum Teil sogar diskriminierend, wenn der Patient das Empfangspersonal aus dem Rollstuhl heraus nicht sehen und angemessen mit ihm kommunizieren kann. Dies kann jedoch nicht nur eine Barriere für die Rollstuhlfahrer, sondern auch für kleine Menschen sein. Ideal wäre hier ein Empfangstresen, der unterschiedliche Höhen besitzt, sodass wirklich gewährleistet werden kann, dass jeder Patient barrierefrei mit dem Personal kommunizieren kann.

Frage 23: Besitzen Sie ein behindertengerechtes WC?

Diese Frage ist eine der wichtigsten des Fragebogens. Eine behindertengerechte Toilette sollte eigentlich in jedem öffentlichen Gebäude und jeder Institution sowie bei jedem Dienstleister vorhanden sein aus Gründen der Gleichberechtigung und Inklusion. Hier wäre es bei einer Arztpraxis zum Beispiel sinnvoll, aufgrund der meist beschränkten räumlichen Kapazitäten eine behindertengerechte Toilette einzurichten, die jedoch von allen Patienten und Patientinnen benutzt werden darf.

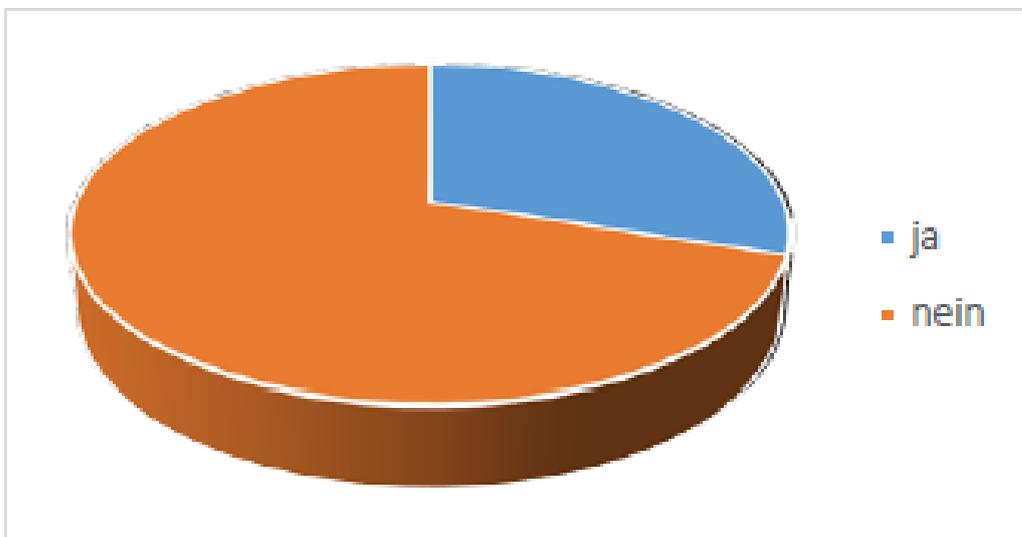


Abbildung 6.4: Behindertengerechtes WC (Quelle: EIGENE ERSTELLUNG)

Lediglich 30 Prozent der befragten Arztpraxen, die geantwortet haben, besitzen eine behindertengerechte Toilette, 70 Prozent nicht. Hierbei muss auch erwähnt werden, dass sich viele Arztpraxen in denkmalgeschützten Gebäuden befinden, die generell nicht barrierefrei sind. Die Installation einer behindertengerechten Toilette in einer nicht-behindertengerechten Arztpraxis wäre auch unlogisch.

Frage 24: Gibt es für die Behandlung gehbehinderter PatientInnen bestimmte Behandlungsstühle?

Eine sehr wichtige Frage für alle Ärztinnen und Ärzte mit der Fachrichtung Zahnmedizin und Gynäkologie, um alle Patienten gut und angemessen behandeln zu können. Daher war es uns enorm wichtig zu erfahren, welche der Praxen spezielle Behandlungsstühle besitzen, denn eine Behandlung aus dem Rollstuhl heraus ist nicht immer ganz einfach und bequem für die Patienten. Einige Ärzte betonten zwar, dass sie die Patienten problemlos aus dem Rollstuhl heraus untersuchen können, dies ist in der Praxis jedoch meist nicht der Fall. Insbesondere beim Besuch des Gynäkologen ist dies eher schwer. Wenn jener keine behindertengerechten Vorrichtungen hat und die Patientin versucht in den „normalen“ Gynäkologenstuhl zu setzen, kann er mitunter durch eine falsche Berührung oder Bewegung der Patientin Schmerzen verursachen.

10,7 Prozent aller Ärztinnen und Ärzte, die auf diese Frage geantwortet haben, besitzen demnach spezielle Behandlungsstühle für gehbehinderte Patienten. Da dies nur knapp einem Zehntel der Arztpraxen mit der Fachrichtung Zahnmedizin und Gynäkologie entspricht, ist diese Zahl alarmierend. Hier besteht enormer Verbesserungsbedarf für die Zukunft!

Das Problem einiger Ärzte und Ärztinnen könnte hierbei sein, dass die Anschaffung spezieller Vorrichtungen für die Praxis natürlich ein finanzieller Mehraufwand ist, was natürlich nicht davon abschrecken sollte, die Praxis barrierefrei zu gestalten.

Frage 25: Wie untersuchen Sie Patient/innen, die eine Gehbehinderung besitzen?

Diese Frage bezieht sich auch auf Frage 24.

Die Antwort der meisten Befragten war ähnlich:

- *auf der normalen Behandlungsliege*
- *gegebenenfalls im Rollstuhl, wenn möglich auf dem Behandlungsstuhl*
- *im Rollstuhl neben dem Behandlungsstuhl, meist ist umsetzen möglich;*
wenn nicht, dann im Rollstuhl
- *im Rollstuhl*

Jedoch sind uns zwei Antworten besonders aufgefallen: „Bisher sind alle Patienten in den Stuhl gekommen“ und „Das geht schon“. Diese Aussagen finden wir persönlich ziemlich alarmierend, denn

die Ärztinnen und Ärzte zeigen hier eine gewisse Gleichgültigkeit gegenüber Menschen mit Gehbehinderung. Dies bezieht sich ebenfalls wieder auf den Aspekt der Sensibilisierung, die bei den benannten Ärztinnen und Ärzten anscheinend nicht gegeben ist. Hier besteht akuter Handlungsbedarf in der Stadt Trier. Die Kreisärztekammer könnte zum Beispiel Kurse zur Sensibilisierung der Ärzte einführen. Eventuell könnten diese, um sie für die Ärzte attraktiver zu gestalten, mit einem Zertifikat ausgezeichnet werden.

Frage 26: Wie werden Menschen mit einer Hörschädigung aufgerufen?

Auffallend war, dass das Personal der Ärztinnen und Ärzte ihre Patienten mit Hörschädigung hauptsächlich persönlich abholt, sich mit Handzeichen und Gestik verständigt oder Augenkontakt, beziehungsweise Blickkontakt mit den Patienten hält. Das Problem hierbei ist, dass die Gehörlosen dadurch vor allen anderen Patienten zwangsweise als behindert geoutet werden. Dies ist ein großer Einschnitt in die Privatsphäre der Menschen. Sinnvoller wäre es, einen Bildschirm aufzuhängen, wo der Name jedes als nächsten zu behandelnden Patienten eingeblendet wird. Dies sollte natürlich ergänzend zum mündlichen Aufruf stattfinden und wäre nicht nur eine Bereicherung für Gehörlose oder Menschen mit einer Hörschädigung, sondern generell für alle Patienten, da die Aufrufe oft sehr leise und teils schwer verständlich sind.

Frage 27: Wie verständigen Sie sich während der Behandlung mit dem hörgeschädigten Patienten/der hörgeschädigten Patientin?

Die Verständigung mit dem Arzt oder der Ärztin ist sehr wichtig und muss vorhanden sein, um für den Patienten eine bestmögliche Behandlung gewährleisten zu können. Die Antworten der Ärztinnen und Ärzte war hier vor allem:

- mit einem Dolmetscher / Gebärdensprache
- in Begleitung einer Person, die Gebärdensprache beherrscht
- Zeichensprache oder schriftlich
- Patienten können Lippenlesen
- deutliche Aussprache, Lippenlesen
- laut und deutlich artikuliert reden, sodass Patienten von Lippen ablesen können

- ggf. schriftlich
- durch Aufschreiben
- Bildtafeln, Zeichnungen

Jedoch war erneut auffällig, dass nicht alle Ärzte diese Frage beantwortet haben. Generell wäre hierfür eine gute Lösung, wenn die Bezirksärztekammer der Stadt Trier oder eine karitative Einrichtung einen Gebärdensprachdolmetscher einstellen würden, der ebenfalls, vom Patienten oder Arzt gewünscht, zur Überbrückung der Verständigungsbarriere dient.

Frage 28: Ist Ihre Arztpraxis mit Blindenschrift ausgestattet?

Um blinde Menschen inkludieren zu können, ist Blindenschrift (Brailleschrift) wichtig, da normale Schrift nicht ertastbar ist und viele nicht immer auf Vorlesen angewiesen sein wollen, bzw. sein können.

Von 94 angeschriebenen haben 73 Ärztinnen und Ärzte ihre Praxis jedoch nicht mit Blindenschrift ausgestattet. Hier bedarf es auf jeden Fall eine Verbesserung.

Frage 29: Besitzen Sie Infobroschüren in Blindenschrift?

Zum Zeitpunkt unserer Umfrage war lediglich eine Arztpraxis mit Infobroschüren mit Blindenschrift ausgestattet. Dies ist gerade in Relation dazu, dass knapp 80 Prozent der Arztpraxen blinde Menschen in Behandlung haben, ein alarmierender Wert (siehe Frage 10). Als Lösungsansatz hierfür könnte eventuell die Bezirksärztekammer der Stadt Trier für Ärztinnen und Ärzte einen Drucker mit Blindenschrift zur Verfügung stellen, so dass eine Bereitstellung von Informationsmaterial zu Behandlungen und Rechnungen gewährleistet werden kann

4 Abschließende Überlegungen und Fazit

Die Fragen des Fragebogens haben wir, um den Rahmen des Abschlussberichtes nicht zu sprengen, überblicksartig angesprochen. Hierbei haben wir versucht die Probleme so deutlich wie möglich klar zu machen und an adäquaten Stellen auch Lösungsvorschläge für Probleme gegeben.

Schlussendlich haben uns weniger als die Hälfte der ansässigen Ärztinnen und Ärzte in Trier geantwortet und bei diesem Projekt unterstützt, trotz des ständigen Anschreibens der Ärzte, sei es auf postalischem Wege, per E-Mail oder durch die Rathauszeitung. Für einen Zeitungsartikel in der Rathauszeitung fand ein Treffen mit dem Oberbürgermeister Wolfram Leibe der Stadt Trier statt, der nochmals auf die Wichtigkeit unseres Projektes verwies und die Ärztinnen und Ärzte aufrief, uns zu unterstützen. Ebenfalls wurde von uns die Bezirksärztekammer der Stadt Trier kontaktiert, die uns jedoch nach der Zusendung des, vom Behindertenbeirats der Stadt Trier abgesegetem, Fragebogens keine weitere Unterstützung angeboten hat. Die Bezirksärztekammer der Stadt Trier hätte die Ärztinnen und Ärzte noch einmal auf die enorme Wichtigkeit dieses Projektes der Universität Trier aufmerksam machen und sie zur Teilnahme animieren können. Im Folgeschritt könnte die Bezirksärztekammer als Schirmherrin von Weiterbildungen im Umgang mit Menschen mit körperlichen und geistigen Behinderungen dienen. Diese Weiterbildungen sollten im Idealfall gemeinsam mit dem Behindertenbeirat der Stadt Trier, sowie dem „Club Aktiv“ entwickelt werden, um ein bestmögliches Ergebnis zu erzielen. Die Frage lautet hier: Welche Fortbildungen werden hier gewollt und tatsächlich auch gebraucht?

Neben dem menschlichen Aspekt ist die bauliche Barrierefreiheit ebenfalls sehr wichtig. Allerdings lässt sich hier festhalten, dass in der Stadt Trier durch die historischen, teils denkmalgeschützten Gebäude, den Ärztinnen und Ärzten die Hände gebunden sind, da denkmalgeschützte Gebäude nicht einfach umgebaut und barrierefrei gestaltet werden können. In einigen Arztpraxen in der Innenstadt wurden zwar schon Personenaufzüge eingebaut, diese sind jedoch oftmals zu klein für mehrere Personen oder Rollstuhlfahrer/innen.

Ebenso sollte eine Regelung dafür gefunden werden, dass Behandlungen von gehbehinderten Patienten länger dauern, als bei Menschen ohne Behinderungen. Dies betrifft vor allem Gynäkologen und Gynäkologinnen, sowie Zahnmediziner/innen. Es könnte eine Quotenregelung eingeführt werden, dass alle Ärzte dieser Fachbereiche Menschen mit Behinderungen behandeln müssen, denn von den Krankenkassen wird trotz der unvermeidbar längeren Behandlung, nur das selbe gezahlt, wie bei nichtbehinderten Patienten und Patientinnen.

Im Allgemeinen kann das Projekt der quantitativen Fragebogenbefragung jedoch für unsere Gruppe als positiv bewertet werden. Es ließen sich gute Erkenntnisse aus den 94 erhaltenen Antworten der

Ärzte und Ärztinnen gewinnen, wenn diese auch nicht unbedingt repräsentativ für alle Ärztinnen und Ärzte der Stadt Trier sind. Hierbei viel auf, dass manche Fragebögen von den Medizinerinnen bzw. Medizinern selbst, andere jedoch vom Fachpersonal ausgefüllt wurden. Hier stellt sich die Frage, ob die Ärztinnen und Ärzte mit der Weitergabe des Fragebogens auch die Probleme weitergeben möchten.

Es gestaltet sich schwer ein abschließendes Fazit aufzustellen, da durch die Fragevielfalt und deren Unterschied keine pauschal zu allen Fragen zutreffende Aussage getroffen werden kann. Es gibt für die unterschiedlichen Probleme, viele verschiedenen Maßnahmen.

Unser persönliches Gruppenfazit ist ein durchweg positives. Das Projekt hat uns genützt ein offeneres Auge für Barrierefreiheit im Alltag zu haben. Wir kennen die Problematiken und können uns besser in die Menschen hineinversetzen. Sollte sich einer unserer Gruppe später für den Beruf des Raum- oder Städteplaners entscheiden, kann dieses Projekt uns dabei helfen nachhaltig für alle Menschen zu planen.

Da uns für dieses Projekt nur der Zeitraum von einem Jahr zur Verfügung stand, sind wir mit dem Ergebnis zufrieden. Wir haben eine große Menge an Datenmaterial sammeln, analysieren und auswerten können, das wir für die Weiterverarbeitung dem Behindertenbeirat und der Stadt Trier zur Verfügung stellen. Wir erhoffen uns, dass sich die Situation der Arztpraxen und der menschliche Umgang in den Arztpraxen mithilfe unserer Daten verbessern wird.

Als Anregung zur Weiterverwendung der Daten wäre eine App eine optimale Lösung. Diese App könnte nach bestimmten Behinderungen aufgegliedert und die Arztpraxen auf einer Karte der Stadt angezeigt werden. Zur Bestimmung des Barrieregrades könnte ein Ampelsystem erarbeitet werden, dessen Kriterien in der App natürlich genau erläutert werden müssten (beispielsweise: grün = „barrierefrei“, gelb = „leichte Einschränkungen / bedingt barrierefrei“, rot = „große / unüberwindbare Barrieren“).

7 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und kulturellen Veranstaltungen und Einrichtungen (Kirchen, Museen)

1 Vorstellung der Untersuchungsräume

Wir, die Teilnehmer des Lehrforschungsprojektes Jonas Kaiser und Eva Dauber haben sich mit der Barrierefreiheit von Veranstaltungsräumen, Museen und Kirchen, besonders im Hinblick auf stattfindende Veranstaltungen in Kirchenräumen, befasst. Da nicht alle Veranstaltungsräume in Trier erfasst werden können, haben wir uns bei der Überlegung, welche Räume und Orte in Frage kommen, überlegt, welche Räume und Kirchen am meisten frequentiert werden und wo es vor allem wichtig ist Behinderte zu integrieren. Ergebnis der Überlegung ist eine Liste dieser Veranstaltungsräume:

Mergener Hof	Kaiserthermen
Exzellenzhaus	Kurfürstliches Palais
Casino am Kornmarkt	Amphitheater

Im Zuge der Erfassung wurden auch Römerbauten besucht, da auch hier Veranstaltungen stattfinden. Im Sommer finden zum Beispiel Konzerte im Amphitheater, oder auch in den Kaiserthermen statt. Die Daten von folgenden Kirchen, welche unter anderem auch als Veranstaltungsräume dienen, wurden ebenfalls erfasst:

Dom	Basilika
Liebfrauenkirche	St. Gangolf
St. Paulin	

Im Bereich der Museen haben wir alle Örtlichkeiten in der Innenstadt kontaktiert und besucht. Die Anzahl der Museen ergibt sich aus Folgender Liste:

Museum am Dom	Schatzkammer Trier
Karl-Marx-Haus	Stadtmuseum Simeonstift
Rheinisches Landesmuseum	Spielzeugmuseum Trier

In Behindertenrechtskonvention werden mehrere allgemeine Grundsätze aufgezählt, welche Behinderten die Teilnahme am kulturellen Leben gewährleisten sollen. Allgemeine Grundsätze sind hier vor allem:

1. Die volle und wirksame Teilhabe an der Gesellschaft und Einbeziehung in die Gesellschaft und
2. die Zugänglichkeit

(vgl. BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR DIE BELANGE BEHINDERTER MENSCHEN 2009, S. 14)

In Artikel 19 der Rechtskonvention geht es um die Zugänglichkeit. Gebäude, Straßen, Transportmittel und andere Einrichtungen sollen ohne Zugangshindernisse und barrierefrei für alle zugänglich sein. In diesem Artikel wird weiterhin aufgeführt, dass in Gebäuden, welchen der Öffentlichkeit zugänglich sind, Beschilderungen in Brailleschrift und in leicht lesbarer und verständlicher Form anzubringen sind. Außerdem soll der Zugang der öffentlichen Gebäude durch Hilfe von Mittelpersonen wie Dolmetscher oder Führungspersonen erleichtert werden (vgl. BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR DIE BELANGE BEHINDERTER MENSCHEN 2009, S. 22). Dieser Artikel gibt somit Hinweise auf die Barrierefreiheit von öffentlichen Gebäuden und somit auch für Veranstaltungsräume, Museen und Kirchen. Einige der besuchten Räume, waren allerdings nicht wünschenswert ausgestattet.

In Artikel 30 geht es um Teilhabe am kulturellen Leben sowie Erholung, Freizeit und Sport. Dieser Artikel ist für die Arbeit unserer Gruppe besonders wichtig. Der Artikel stellt klar, dass Menschen mit Behinderungen das Recht haben gleichberechtigt mit anderen am kulturellen Leben teilzunehmen. So soll vor allem der „Zugang zu Orten der kulturellen Darbietungen oder Dienstleistungen, wie Theatern, Museen, Kinos, Bibliotheken und Tourismusdiensten, sowie, so weit wie möglich, zu Denkmälern und Stätten von nationaler und kultureller Bedeutung“ (BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR DIE BELANGE BEHINDERTER MENSCHEN 2009, S. 47) für Menschen mit Behinderungen gewährleistet sein.

Für behinderte Menschen ist es sehr wichtig am öffentlichen Leben teilzunehmen. Dies wird auch durch die Teilnahme an Veranstaltungen oder einem Besuch im Museum gewährleistet. Die Pflicht der Stadt liegt hier darin, öffentliche Gebäude zugänglich zu machen, das heißt, auch Informationen behindertengerecht anzubieten. Nur so können Menschen mit Behinderungen ohne viele Probleme am öffentlichen Leben teilnehmen. Im folgenden Bericht wird zunächst auf die Vorgehensweise und die Methoden zur Erfassung der Daten eingegangen. Daraufhin werden die Ergebnisse der verschiedenen Orte behandelt. Um aus den Daten eine Weiterentwicklung der Orte herbeizuführen, werden anschließend Handlungsempfehlungen angesprochen.

2 Vorgehensweisen und Methoden zur Erfassung

Um zu gewährleisten, dass jede Gruppe des Lehrforschungsprojektes im eigenen Thema bestmögliche Daten erheben kann, haben sich die Studenten des Lehrforschungsprojektes dazu entschieden, dass

jede Gruppe eigene Vorgehensweisen und Methoden entwickelt. Im Folgenden werden die Vorgehensweise und Methoden der Erfassung unserer Gruppe näher erläutert.

Nach den Überlegungen, wie in Kapitel 1 dargestellt, zu welchen Veranstaltungsorten, Kirchen und Museen Daten erhoben werden, kontaktierten wir zunächst die Ansprechpartner für die einzelnen Veranstaltungsorte und Museen. Die Orte wurden jeweils per Mail angeschrieben. Falls es Rückfragen durch den Ansprechpartner gab oder eine Telefonnummer angegeben wurde, wurden per Telefon weitere Informationen ausgetauscht.

Von 14 angeschriebenen Veranstaltungsorten und Museen, ausgenommen die Kirchen und Orte aus der Bachelorarbeit, gab es von neun eine Rückmeldung, von vier Orten gab es keinerlei Rückmeldung und von einem Veranstaltungsort erhielten wir keine Erlaubnis zur Datenerfassung. Eine Rückmeldung erhielt die Gruppe von den Orten: Museum am Dom, Spielzeugmuseum, Landesmuseum Trier, Museum am Dom, Schatzkammer Trier, Kaiserthermen, Amphitheater, Karl-Marx-Haus. Keine Rückmeldung kamen von den Orten: Exzellenzhaus, Mergener Hof, Messepark und Europahalle. Anhand dessen lässt sich erkennen, dass vor allem Museen, welche meist schon barrierefrei ausgestattet sind, sich für eine Teilnahme interessiert haben. Nach einem Telefonat mit einem Eigentümer des Casinos am Kornmarktes, wurden wir gebeten, dort keine Daten zu erheben, da dies negative Auswirkungen auf das Casino haben könnte. Insgesamt zeigt dies, dass zwar einige an der Teilnahme interessiert waren, aber auch ein großer Teil nicht daran interessiert war, eine Erhebung durchführen zu lassen. Wie sich in den nächsten Kapiteln zeigt, sind diese Veranstaltungsräume, diejenigen, welche nicht barrierefrei sind. Trotz fehlender Rückmeldungen wurden während Veranstaltungen in einigen Räumlichkeiten diese besucht und die noch ausstehenden Daten erhoben.

Während der Kontaktaufnahme zu den jeweiligen Orten, erstellten wir einen Fragebogen in Form einer Tabelle um die verschiedenen Aspekte der Barrierefreiheit der einzelnen Orte zu erfassen. Die ausgefüllten Tabellen, sowie die Rohfassung der Tabelle sind im Anhang nachlesbar. Nach der Auswertung der einzelnen Orte durch diesen Fragebogen teilten wir diese in ein Ampelsystem mit 3 Kategorien ein. Die grüne Farbe steht für eine sehr gute behindertengerechte Ausstattung wie Fahrstühle, Rampen, behindertengerechte Parkplätze und WCs, sowie guter Service und Freundlichkeit des Personals. Die gelbe Farbe steht für eine Grundausstattung an behindertengerechten Elementen, dennoch gibt es hier Potential zur Verbesserung. Bei der roten Farbe besteht dringender Handlungsbedarf. Hier fehlt es an einer behindertengerechten Grundausstattung. Die genaue Einordnung in das Ampelsystem ergibt sich aus der jeweiligen Auswertung in Kapitel 3.

3 Ergebnisse der Erfassung

In diesem Kapitel werden die gewonnenen Daten der Erhebung dargestellt und ausgewertet. Ziel der dadurch gewonnenen Erkenntnisse, ist die darauffolgende Bewertung und das Empfehlen von Handlungserfordernissen. Zunächst wird auf die Veranstaltungsorte eingegangen und anschließend auf die Römerbauten. Schließlich werden die Ergebnisse der Museen und Kirchen ausgewertet.

3.1 Veranstaltungsorte

3.1.1 Kurfürstliches Palais

Das Kurfürstliche Palais befindet sich neben der Basilika am Palastgarten. Bushaltestellen befinden sich ca. 100 m vom Eingang entfernt. Die nächste Bushaltestelle ist die Haltestelle Mustorstraße. Das Palais lässt sich jedoch auch durch die Haltestelle Konstantin Basilika sehr gut erreichen. Direkt neben dem Palais ist das Parkhaus Basilika, zudem befinden sich in unmittelbarer Nähe öffentliche Parkplätze ca. 50 m entfernt, welche aber nicht barrierefrei sind. Der Untergrund vor dem Eingang des Palais besteht aus Steinplatten und Pflastersteinen.



Abbildung 7.1: Kurfürstliches Palais (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Der Eingang ist ohne Hindernisse und Steigungen erreichbar. Durch zwei Türen ist das Innere des Gebäudes erreichbar. Die äußere Tür ist breit und lässt sich nach außen öffnen. Die innere Tür besteht aus einer Drehtür, an deren Seiten allerdings breite Türen sind, durch welche auch das Gebäude erreicht werden kann. Alle Ebenen des Gebäudes sind durch Rampen oder Fahrstühle erreichbar. Diese Fahrstühle sind barrierefrei ausgestattet. Eine große Platzverfügbarkeit gewährleistet das Wenden im Raum. Behindertentoiletten sind vorhanden und ausgeschildert. Durch eine Rezeption am Eingang des Palais ist es möglich, falls nötig, Hilfe zu bekommen. Während der Erfassung der Daten, fand die

Ausstellung „unbehindert kreativ“ statt, welche Bilder, angefertigt von behinderten Menschen, zeigte. Dies lässt zudem darauf schließen, dass das Palais behindertenfreundlich ist.

Handlungsempfehlung:

Beim Kurfürstlichen Palais sind keine großen Veränderungen notwendig. Breite Gänge, Aufzüge und Rampen, sowie eine sehr gute Beschilderung machen das Gebäude sehr behindertengerecht. Lediglich die Verfügbarkeit von Parkplätzen für Behinderte könnte aufgestockt werden. Das Palais bekommt in unserem Ampelsystem die **grüne** Farbe.

3.1.2 Mergener Hof

Der Mergener Hof ist ein Veranstaltungsraum, in welchem Konzerte, Jugendtreffs oder das Repair Café stattfinden. Er befindet sich in der Rindertanzstraße 4 in der Nähe der Porta Nigra. Mit dem Bus ist er durch die Haltestellen Porta Nigra und Theodor-Heuss-Allee gut erreichbar. Diese liegen ca. 200 m entfernt. An der Straße vor dem Hof lassen sich Autos parken, allerdings gibt es hier keinen Behindertenparkplatz. Der Mergener Hof lässt sich zunächst ohne Hindernisse und Steigungen erreichen. Allerdings befinden sich unmittelbar vor dem Eingang drei Stufen. Da wir von dem Veranstaltungsort Mergener Hof keine Rückmeldung über die Barrierefreiheit des Ortes erhielten, machten wir uns bei einer dort stattfindenden Veranstaltung selbst ein Bild. Das Innere des Gebäudes ist ebenfalls mit Treppen durchzogen. Um nach der Eingangshalle zu dem Veranstaltungsraum zu gelangen, müssen weitere Treppen bewältigt werden. Eine behindertengerechte Toilette gibt es nicht. Die Toiletten werden zudem ebenfalls nur durch Stufen erreicht.

Handlungsempfehlung:

Im Mergener Hof muss vor allem eine Möglichkeit geschaffen werden, die zahlreichen Treppen, sowohl in, als auch vor dem Gebäude zu überwinden. Zudem werden behindertengerechte Toiletten benötigt. Durch Brandschutzbestimmungen ist der Veranstaltungsort jedoch gezwungen die Räumlichkeiten umzubauen und auch barrierefreier zu gestalten. Der Mergener Hof kann so behindertengerecht gestaltet werden. Der Mergener Hof bekommt vor diesen Umbauten die **rote** Farbe in unserem Ampelsystem.

3.1.3 Exzellenzhaus Trier

Das Exzellenzhaus in Trier Nord bietet Raum für verschiedene Veranstaltungen. So finden dort oft Konzerte, Partys oder Flohmärkte statt. Das Exzellenzhaus befindet sich in der Zumaiener Straße 114 gegenüber des Trierer Stadions. Durch die Bushaltestelle Wilhelm-Leuschner-Straße, welche leider nicht barrierefrei ist, ist es möglich das Exzellenzhaus in 250 m zu erreichen. Öffentliche Parkplätze befinden sich ca. 100 m entfernt. Der Weg zum Gebäude lässt sich ohne Steigung und Hindernisse

erreichen. Der Untergrund besteht aus Verbundpflaster und Asphalt. Durch ein breites Tor gelangt der Besucher zunächst in den Innenhof des großen Gebäudes. Dieser ist stufenlos und ohne Hindernisse erreichbar. Der Innenhof verfügt über große Platzverfügbarkeit, um sich mit dem Rollstuhl bewegen zu können. Alle Räume des Exzellenzhauses sind nur durch Stufen erreichbar. Viele Konzerte finden im eher dunklen Untergeschoss des Gebäudes statt. In den Räumen im zweiten Stock ist es allerdings ausreichend hell genug. Im Gebäude befinden sich keine Behindertentoiletten. Da auch das Exzellenzhaus wegen Brandschutzmaßnahmen umbauen muss, ist eine barrierefreie Ausstattung des Gebäudes geplant. Im Südflügel des Gebäudes soll ein Fahrstuhl installiert werden, welcher vom Keller bis zum ersten Obergeschoss läuft. Außerdem wird ein behindertengerechtes WC eingebaut (vgl. VOLKSFREUND 2016, S. 11).

Handlungsempfehlung:

Ähnlich wie beim Mergener Hof fehlt hier eine Möglichkeit alle Treppen zu überwinden, als auch ein Angebot an behindertengerechten Toiletten. Diese sollen aber alle im Zuge der Umbaumaßnahmen hinzukommen. Da nur im Südflügel ein Fahrstuhl installiert werden soll, ist es für Rollstuhlfahrer dennoch nicht möglich bei Veranstaltungen im Westflügel teilzunehmen. Hier wären ein weiterer Fahrstuhl und eine Rampe erforderlich, um in das Untergeschoss zu gelangen. Zurzeit vergeben wir aber die rote Farbe an das Exzellenzhaus.

3.1.4 Kaiserthermen

Die Kaiserthermen befinden sich am Weberbach 41 am Ende des Palastgartens. In den Kaiserthermen finden im Sommer Konzerte oder Open Air Kinos statt. Sie sind durch die Bushaltestellen Kaiserthermen und Stadtbibliothek in ca. 100 m erreichbar. Die Kaiserthermen verfügen über keinen eigenen Parkplatz. Parkplätze befinden sich jedoch ca. 50 m entfernt an der Stadtbibliothek. Von dort aus lassen sich die Kaiserthermen mit einer geringen Steigung erreichen. Auf dem Weg befinden sich Schlaglöcher, welche bei vor allem bei Regen umfahren werden müssen. Vor dem Eingang besteht der Untergrund aus Verbundpflaster und Kopfsteinpflaster. Im Eingang zu den Kaiserthermen befinden sich zwei Türen, welche jeweils nach außen aufgehen. Diese Türen sind für Rollstuhlfahrer breit genug. Die Verkaufstheke für die Karten ist niedrig angelegt, so dass sie für jeden erreichbar ist.

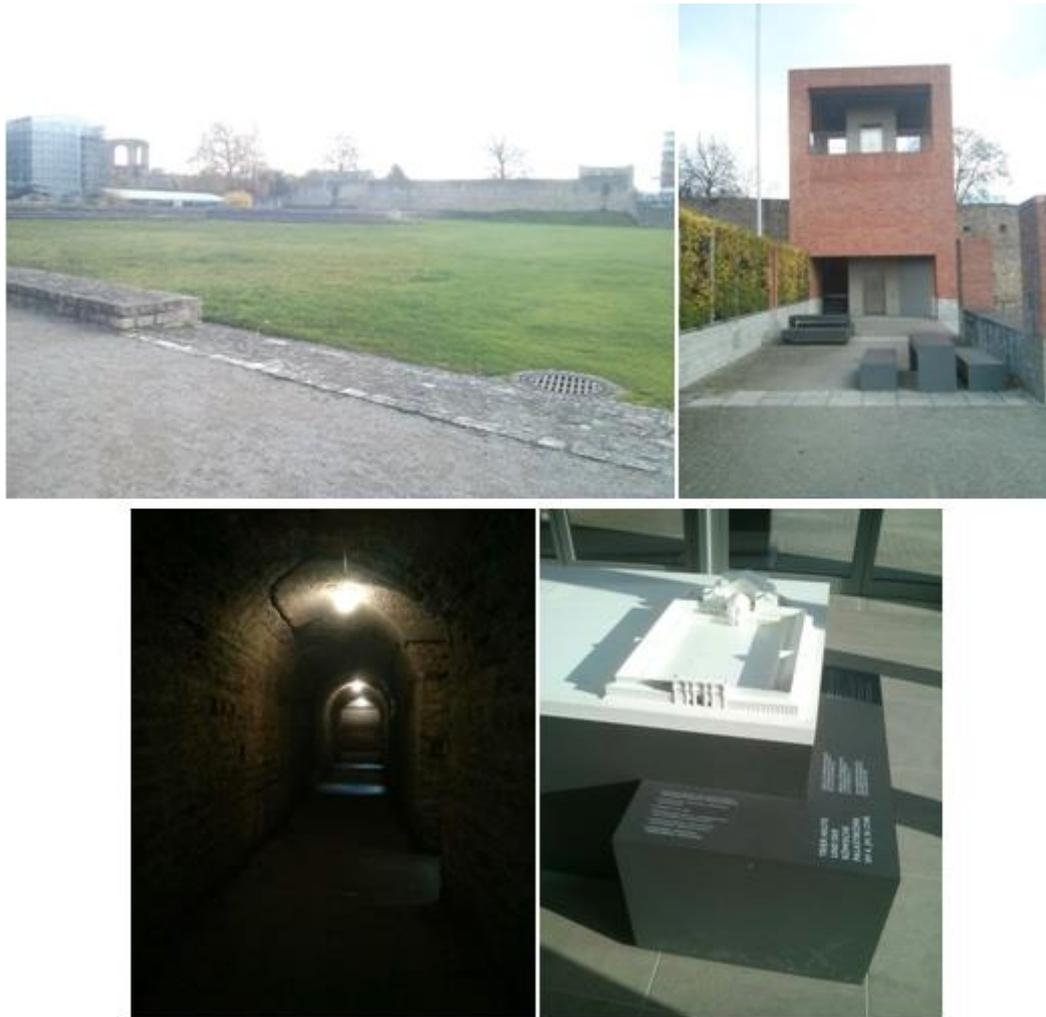


Abbildung 7.2: Kaiserthermen (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Für den Eintritt der Besichtigung der Thermen gibt es Rabatte für Behinderte und freien Eintritt für die Begleitung. Die Beschäftigten haben zudem Einweisungen für den Umgang mit Behinderten erhalten. In den Räumlichkeiten und im Außenbereich ist genug Platz vorhanden. Die Kaiserthermen selbst lassen sich nur mit einigen Hindernissen besichtigen. Das Gelände besteht aus Gras, lässt sich aber hindernislos befahren. Der Untergrund der Kaiserthermen ist nur durch Treppen erreichbar. Dort befinden sich schmale, dunkle Gänge. Der Aussichtsturm ist allerdings mit einem barrierefreien Fahrstuhl ausgestattet, was Rollstuhlfahrern erlaubt den Turm zu besichtigen. Die Beschilderung des Außengeländes ist gut lesbar und verfügt über niedrige Informationstafeln. Eine Behindertentoilette ist vorhanden und barrierefrei durch eine Tür zugänglich. Die Toiletten sind allerdings nicht ausgeschildert. In dem Gebäude neben den Thermen befindet sich eine Ausstellung, welche ebenfalls barrierefrei erreichbar ist. Die Videos in der Ausstellung verfügen über Untertitel und es gibt einen Mediaguide. In der Ausstellung ist jedoch die Schrift sehr klein und somit schwer lesbar.

Handlungsempfehlung:

Da die Kaiserthermen über einen Aufzug, Rampen und ein behindertengerechtes WC verfügen, ist eine Grundausstattung gegeben. Dennoch müsste vor allem die Ausstellung überarbeitet werden. Die Beschriftung und Beschilderung müsste vergrößert und auch ein größerer Platz zum Wenden geschaffen werden. Auch ist nicht die gesamte Anlage Stufenlos erreichbar. An einigen Stellen müssten Rampen nachgerüstet werden, um auch den Untergrund der Anlage barrierefrei erreichen zu können. Wir vergeben an die Kaisertherme die **gelbe** Farbe unseres Ampelsystems.

3.1.5 Amphitheater

Das Amphitheater Trier befindet sich etwas außerhalb der Innenstadt in der Bergstraße 45. Im Sommer finden hier Konzerte oder andere Veranstaltungen statt. Mit dem Bus lässt sich das Theater durch die Haltestelle Amphitheater in 10 m erreichen. Direkt vor dem Theater ist ebenfalls der Parkplatz. Allerdings ist hier kein Behindertenparkplatz ausgeschildert. Der Eingang des Amphitheaters ist durch eine geringe Steigung und ohne Hindernisse erreichbar. Der Untergrund besteht aus Splitt und Kopfsteinpflaster. Der Zugang zum Theater ist ein breiter Tunnel in dem sich die Kasse befindet. Im Tunnel befinden sich einzelne Regenrinnen, welche die Durchfahrt erschweren können. Die Kasse ist tief angelegt und gut erreichbar. Für den Eintritt des Amphitheaters gibt es Rabatte für Behinderte und freien Eintritt für die Begleitung. Die Beschäftigten bekommen eine Einweisung für den Umgang mit behinderten Besuchern. Das Innere des Amphitheaters ist frei zugänglich und es ist genug Platz vorhanden. Allerdings ist der Untergrund der Anlage nur durch Stufen erreichbar. Dort gibt es einen kleinen, schmalen und dunklen Rundgang. Die Tribüne des Amphitheaters wird auch nur durch Stufen erreicht. Allerdings ist es möglich durch das Gras außen herum auf die Hänge zu gelangen. Dort befinden sich Sitzgelegenheiten, wie zum Beispiel Bänke. Das Amphitheater verfügt über keine Behindertentoiletten. Da die Veranstaltungen meist in im Zentrum des Theaters stattfinden, ist es für beeinträchtigte Person möglich auch ohne Hindernisse an diesen Veranstaltungen teilzunehmen.

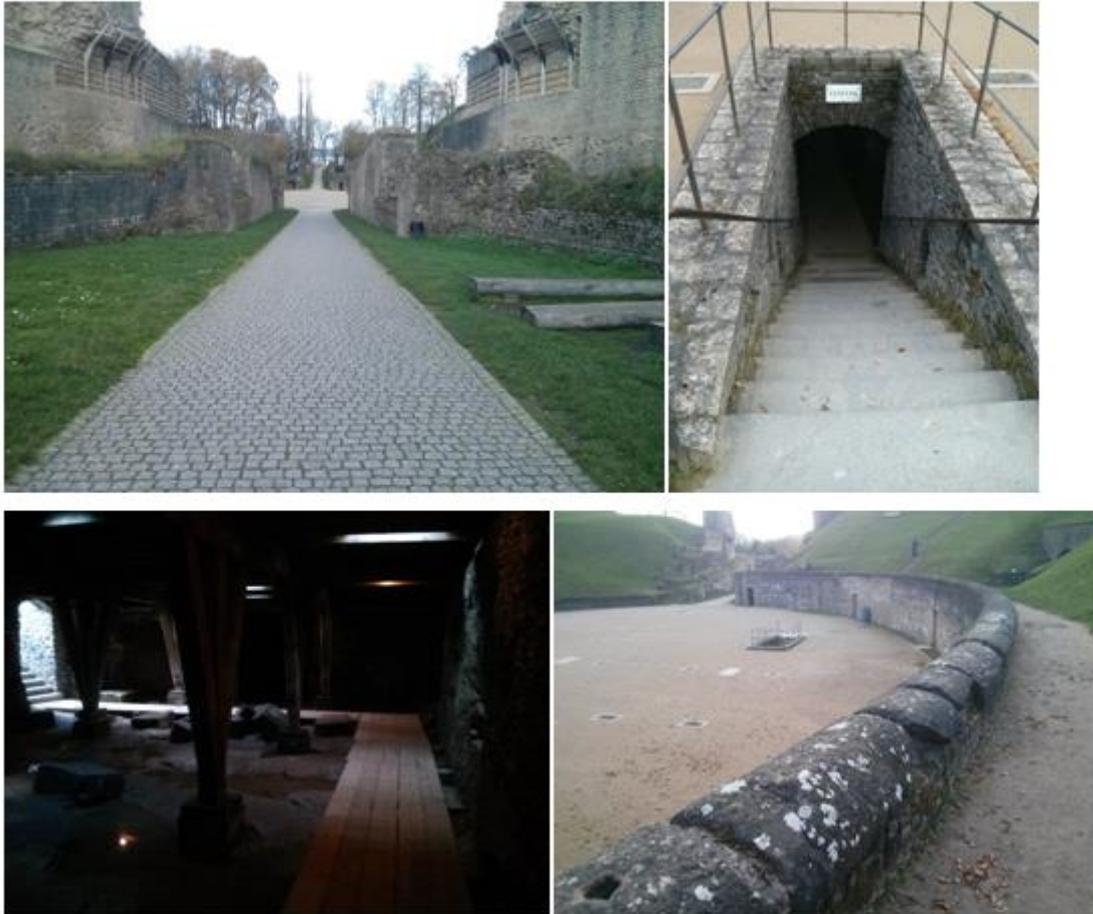


Abbildung 7.3: Amphitheater (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Handlungsempfehlung:

Das Amphitheater müsste mindestens einen behindertengerechten Parkplatz ausweisen. Zudem sind der Untergrund der Anlage, als auch die Erhöhungen drum herum nicht stufenlos erreichbar, was durch einige Rampen behoben werden könnte. Des Weiteren kann ein behindertengerechtes WCs installiert werden, das Eingangsgebäude bietet theoretisch Platz dafür. Falls dies trotzdem nicht möglich ist, kann einfach eine behindertengerechte Dixi-Toilette auf den Vorplatz des Theaters gestellt werden. Nichts desto trotz gestaltet sich die Anlage als Veranstaltungsort barrierefrei. Deshalb geben wir trotz einiger Verbesserungsvorschläge die grüne Farbe, da das Amphitheater als Veranstaltungsort barrierefrei nutzbar ist.

3.2 Museen

Im nächsten Schritt sammelten wir Daten über die Barrierefreiheit der Museen in Trier. Die Barrierefreiheit der verschiedenen Museen ist sehr unterschiedlich. Im Folgenden werden die Ergebnisse von den im 1. Kapitel genannten Museen dargestellt.

3.2.1 Spielzeugmuseum Trier

Das Spielzeugmuseum Trier befindet sich in der Dietrichstraße 51 in der Nähe des Hauptmarktes. Durch die Innenstadtlage sind Bushaltestellen und Parkplätze etwas weiter entfernt. Die nächste Bushaltestelle befindet sich am Nikolaus-Koch-Platz und ist ca. 300 m entfernt. Der nächste Parkplatz befindet sich in der Kolpingstraße und ist ca. 100 m entfernt. Durch eine leichte Steigung ist es möglich von dem Parkplatz zum Eingang zu gelangen. Der Untergrund vor dem Gebäude besteht aus Kopfsteinpflaster und Verbundpflaster.



Abbildung 7.4: Spielzeugmuseum Trier (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Der Haupteingang des Museums ist durch zwei Stufen erreichbar. Allerdings gibt es einen extra Behinderteneingang, welcher aber schwer zu finden ist. Eine Beschilderung am Haupteingang weist auf den zusätzlichen Eingang durch den Hinterhof der Steipe. Dieser Eingang ist barrierefrei und ein Fahrstuhl führt zu dem im ersten Stock befindlichen Museum. Die Verkaufstheke des Museums ist sehr hoch, allerdings ist es möglich um die Theke herum zu gehen. Die Begleitung einer behinderten Person erhält Rabatt auf den Eintrittspreis. Das Innere des Gebäudes ist gekennzeichnet durch eher enge Wege, trotzdem können sich behinderte Personen frei bewegen. Das Museum ist ebenerdig, außer einem Ausstellungsraum, welcher durch einen Lift, der durch das Personal bedient wird, erreichbar ist.

In den Räumlichkeiten sind Sitzmöglichkeiten vorhanden und es stehen Bänke und Stühle bereit. Eine Behindertentoilette ist ebenfalls vorhanden und ausgeschildert. Die Schrift an den Ausstellungsstücken ist allerdings sehr klein und somit schwer zu lesen. Ein im Rollstuhl sitzender Angestellter lässt auf die Barrierefreiheit und Freundlichkeit gegenüber Behinderten schließen.

Handlungsempfehlung:

Das Spielzeugmuseum zeichnet sich durch viele Rampen und Treppenlifte, sowie den Aufzug aus. Lediglich die Schriftgröße der Beschilderung der Ausstellungsstücke könnte vergrößert werden, um auch Menschen mit einer Sehschwäche entgegenkommen zu können. Auch ein Audioguide würde diesen Menschen weiterhelfen. Wir vergeben dem Spielzeugmuseum die grüne Farbe unseres Ampelsystems.

3.2.2 Karl-Marx-Haus

Das Karl-Marx-Haus befindet sich in der Brückenstraße 10 in der Nähe des Viehmarktes. Das Museum ist durch die Bushaltestelle Karl-Marx-Haus schnell in 150 m erreichbar. Die Bushaltestellen am Viehmarkt sind zudem barrierefrei. Parkplätze finden sich weiter entfernt von dem Museum. Am Rathaus oder im Parkhaus Viehmarkttherme ist es möglich zu parken. Dort befinden sich auch Behindertenparkplätze. Von den Parkplätzen sind es 400 m zum Museum. Der Untergrund vor dem Museum besteht aus Asphalt, Kopfsteinpflaster und Verbundpflaster. Auf dem Weg zum Karl-Marx-Haus muss eine geringe Steigung überwunden werden. Durch eine breite Tür, welche nach innen öffnet und über eine Stufe gelangen die Besucher in das Innere des Hauses. Durch eine Klingel außerhalb ist es möglich Hilfe zu bekommen. Die Verkaufstheke ist hoch und somit schwer erreichbar. Es ist allerdings für das Personal möglich außen herum zu gehen. Dem Personal des Karl-Marx-Hauses wird eine Schulung für den Umgang mit Demenzkranken angeboten. Außerdem erhalten Senioren und Behinderte einen Rabatt auf den Eintrittspreis. Im Museum sind Führungen in leichter Sprache buchbar. Zudem gibt es Audiodeskriptionen in verschiedenen Sprachen. Das Museum ist auf mehrere Stockwerke aufgeteilt, welche nur durch Stufen erreichbar sind. Die Türen zu den Gebäuden sind sehr schmal und Ausstellungsstücke in der Mitte der Säle erweisen sich als Hindernisse. Die Informationen über die Ausstellungsstücke sind oftmals in kleiner Schrift und schlecht lesbar.



Abbildung 7.5: Karl-Marx-Haus (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Handlungsempfehlung:

Da das Gebäude unter Denkmalschutz steht, ist es schwierig es barrierefrei umzubauen, obwohl der Wunsch danach besteht. Nach einem Gespräch mit Frau Huster, einer Mitarbeiterin des Karl-Marx-Hauses, stellte sich heraus, dass der Kauf des Nachbarhauses geplant ist, um einen Fahrstuhl im Museum zu installieren. Des Weiteren sollen bis zum Jahr 2018 behindertengerechte WCs installiert werden. Was jedoch einfacher verbessert werden könnte, wäre die Schriftgröße der Texte, damit auch Menschen mit Sehschwäche die Ausstellung betrachten können. Außerdem können die Vitrinen in den Ausstellungsräumen anders angeordnet werden, so dass beeinträchtigte Menschen sich dort besser zurechtfinden können. Wir vergeben aufgrund der fehlenden Aufzüge und Rampen, sowie der kleinen Schrift und der geringen Platzverfügbarkeit die rote Farbe des Ampelsystems.

3.2.3 Rheinisches Landesmuseum Trier

Das Landesmuseum Trier liegt in der Weimarer Allee 1 in der Nähe des Palastgartens und den Kaiserthermen. Durch die Lage sind Bushaltestellen weiter entfernt. Das Museum kann aber durch die Haltestellen Gartenfeldstraße, Stadtbibliothek und Kaiserthermen erreicht werden. In ungefähr 500 m wird das Museum somit erreicht. Ein Parkplatz befindet sich direkt vor dem Museum. Ein Behindertenparkplatz ist dort auch ausgewiesen. Der Untergrund zum Eingang besteht aus Mosaikpflastersteinen, Steinplatten und Kopfsteinpflaster. Das Museum kann ohne Hindernisse erreicht werden. Vom Palastgarten muss allerdings eine Steigung überwunden werden. Der Eingang des Museums wird durch 11 Stufen erreicht. Ein Fahrstuhl neben der Treppe gewährleistet den Zugang

für beeinträchtigte Personen. In diesen gelangen die Besucher durch eine breite nach innen öffnende Tür. Der Fahrstuhl ist zudem ausgeschildert. Im Inneren ist es möglich ohne Hindernisse zur Verkaufstheke zu gelangen. Diese ist zwar hoch, aber neben der Theke ist genug Platz verfügbar, sodass ein Rollstuhlfahrer an die Seite fahren oder das Personal herumgehen kann. Das Personal erhält Einweisungen zum Umgang mit behinderten Besuchern und es gibt Ermäßigungen auf den Eintrittspreis für Schwerbehinderte und freien Eintritt für Begleitpersonen. Zudem ist das Personal sehr hilfsbereit und weist Besucher zu den Fahrstühlen oder Toiletten. Für Besucher mit Behinderungen sind Gruppenführungen, wie etwa für Blinde oder Taube, buchbar. Im Eingangsbereich sind Rollstühle, Buggys und Sitzhocker für den Aufenthalt im Museum ausleihbar.



Abbildung 7.6: Rheinisches Landesmuseum (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Die Besucher können außerdem mit einem Audioguide ausgestattet werden. Die Ausstellung des Museums ist auf verschiedenen Ebenen, welche alle durch barrierefreie Fahrstühle erreichbar sind. In den Räumen sind wenige Sitzmöglichkeiten vorhanden, was aber durch die ausleihbaren Sitzhocker kompensiert wird. Die Information über die Ausstellungsstücke ist in Standardtext geschrieben. Die Schrift ist oftmals zu klein, dafür gibt es aber insgesamt wenig Text zu lesen. Untertitel bei Filmen gibt es nicht. Behindertentoiletten sind zweimal vorhanden und ausgeschildert. Diese sind stufenlos und ohne Hindernisse erreichbar. In den Ausstellungsräumen ist genug Platz vorhanden, um sich mit dem

Rollstuhl fortzubewegen. Zudem sind Vitrinen umfahrbar. Der Ausstellungsweg ist gut ausgeschildert, allerdings ist die Wegeführung durch die Fahrstuhlnutzung nicht mehr eindeutig.

Handlungsempfehlung:

Das Rheinische Landesmuseum schnitt bei unseren Untersuchungen mit am besten ab. Das Museum ist sehr behindertengerecht gestaltet und alles auf die Bedürfnisse behinderter Besucher ausgerichtet. Lediglich die Beschriftung könnte an einigen Stellen größer sein und eine nähere Bushaltestelle direkt vor dem Gebäude wäre wünschenswert. Das Rheinische Landesmuseum erhält von uns die **grüne** Farbe unseres Ampelsystems.

3.2.4 Stadtmuseum Simeonstift Trier

Das Stadtmuseum Simeonstift der Stadt Trier liegt in der Simeonstraße 60 direkt neben der Porta Nigra. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Museum durch die Bushaltestellen rund um die Porta Nigra angebunden. Von dort aus ist es ein Gehweg von etwa 20 m. Parkplätze existieren zurzeit nicht in der Nähe des Museums. Der nächste Parkplatz am Mercure Hotel gegenüber der Porta Nigra ist ca. 400 m entfernt und das Parkhaus Galeria Kaufhof ca. 300 m entfernt. Allerdings sind Parkplätze für Behinderte in unmittelbarer Nähe des Museums am Simeonstiftplatz geplant. Der Untergrund vor dem Eingang des Museums besteht aus Kopfsteinpflaster, Asphalt und Steinplatten. Das Museum ist nur mit Überwindungen von Steigungen erreichbar. Die Rampe vor der Porta Nigra wurde erneuert und für Rollstuhlfahrer ist es nun einfacher auf den Vorplatz zu gelangen. Den Eingang des Stadtmuseums bildet eine breite, automatische Tür. Der Zugang wird dadurch stufenlos gewährleistet. Für Rollstuhlfahrer gibt es durch die Problematik der Stufen vor dem Museum ein extra Eingang, welcher durch eine Rampe erreichbar ist. Die Verkaufstheke ist sehr niedrig angelegt, so dass sie für alle erreichbar ist. Das Personal wird geschult und nimmt an einer Fortbildung für demente Senioren teil. Es gibt Rabatte für behinderte Personen und Audioguides in leichter Sprache, sowie eine Broschüre in leichter, verständlicher Sprache. Außerdem besteht die Möglichkeit der Teilnahme bestimmter Programme für behinderte Personen. Besucher können an Führungen für Hör- und Sehbehinderte teilnehmen. Pro Ausstellung gibt es zusätzlich einen Termin mit einer Führung in leichter Sprache, welche einmal im Halbjahr buchbar ist. Im Inneren des Museums ist sehr viel Platz verfügbar. Besucher können sich Sitzhocker in die Ausstellung mitnehmen oder die vielen Sitzgelegenheiten im Museum nutzen. Ausstellungsstücke sind für jeden Besucher leicht erreichbar. Die Informationstafeln sind tief angebracht und Vitrinen können umfahren werden. Bei Filmen gibt es allerdings keine Untertitel. Behindertentoiletten sind vorhanden und ausgeschildert, sowie stufenlos erreichbar. Die Ausstellung des Museums findet auf verschiedenen Stockwerken statt, welche alle mit einem Fahrstuhl erreichbar sind. In der fünften Etage gibt es einen durch das Personal bedienbaren Lift um Stufen zu überwinden.

Insgesamt sind alle Ausstellungsräume hell genug, um sich darin zu Recht zu finden. Ein Ausstellungsraum ist sehr dunkel, da sich dort empfindliche Ausstellungsstücke befinden. Für Blinde wird es im Rahmen der Nero Ausstellung dieses Jahr ein Projekt geben, bei diesem diese die Ausstellungsstücke mit Handschuhen anfassen und Modelle berühren können.



Abbildung 7.7: Stadtmuseum Simeonstift (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Handlungsempfehlung:

Auch das Stadtmuseum Simeonstift gehört mit zu den besten untersuchten Orten unserer Gruppe. Genau wie im Rheinischen Landesmuseum ist alles sehr behindertengerecht gestaltet. Besonders auffällig sind die vielen extra Veranstaltungen für behinderte Menschen. Das einzige Manko sind die bis jetzt fehlenden behindertengerechten Parkplätze in der Nähe des Museums. In unserem Ampelsystem geben wir dem Stadtmuseum die grüne Farbe.

3.2.5 Museum am Dom

Das Museum am Dom liegt am Bischof-Stein-Platz 1 direkt neben dem Dom. Parkmöglichkeiten am Museum gibt es nicht. Die nächsten Parkplätze gibt es an der Basilika und auf dem Parkplatz Sieh-um-Dich. Diese sind allerdings mindestens 400 m entfernt. Einige Meter müssen auch zur nächsten Bushaltestelle zurückgelegt werden. Die nächsten Haltestellen sind Mustorstraße und Basilika. Diese sind ebenfalls einige Meter entfernt. Der Untergrund vor dem Museum besteht aus Verbundpflaster und Kopfsteinpflaster. Zum Museum müssen keine Steigungen oder Hindernisse überwunden werden. Die Eingangstür des Museums ist zwar weniger als ein Meter breit, allerdings ist es möglich diese auszuklappen. Der Eingang ist stufenlos. Die Kasse im Museum verfügt über eine relativ niedrige Höhe. Für behinderte Personen gibt es Rabatt zudem sind Audioguides verfügbar. In der Ausstellung gibt es genug Personal, welches bei Bedarf dem Besucher helfen kann. Im Inneren des Museums ist genug

Platz vorhanden und durch Ausstellungsstücke entstehen keine Hindernisse. Die Ebenen im Museum sind durch Fahrstühle erreichbar. Im Gebäude sind zudem Sitzplätze vorhanden. Außerdem sind Behindertentoiletten vorhanden und ausgeschildert. Zu den Filmen im Museum gibt es keine Untertitel. Die Schrift der Ausstellung ist in verschiedenen Höhen angebracht, allerdings ist an vielen Ausstellungsstücken die Schrift sehr klein und somit für Menschen mit eingeschränkter Sicht schwer lesbar. Während der Datenerhebung ist das Museum am Dom gerade umgebaut worden. Während der Bauarbeiten im Gebäude war die Ausstellung für Rollstuhlfahrer nicht befahrbar.

Handlungsempfehlung:

Im Museum am Dom ist eine Grundausstattung mit Fahrstühlen, Rampen und behindertengerechten Toiletten vorhanden. Da wir zur Zeit eines großen Umbaus dort waren und es in dieser Zeit schwer war mit dem Rollstuhl überall hinzukommen bleiben als Handlungsempfehlung nur die Vergrößerung der Beschriftung der Ausstellungsstücke, sowie einen unmittelbar in der Nähe befindlichen behindertengerechten Parkplatz einzurichten. Das Museum am Dom bekommt von uns zurzeit die **gelbe** Farbe in unserem Ampelsystem.

3.2.6 Schatzkammer Trier

Die Schatzkammer der Stadtbibliothek Trier befindet sich im Weberbach 25. Durch den Parkplatz ca. 10 m neben der Bibliothek ist die Schatzkammer erreichbar. Durch die Bushaltestelle Stadtbibliothek direkt vor der Schatzkammer ist die Ausstellung auch mit dem Bus gut erreichbar. Vor dem Eingang müssen keine Hindernisse überwunden werden, lediglich eine geringe Steigung auf dem Parkplatz kann ein Hindernis darstellen. Vor dem Eingang befindet sich eine Treppe, allerdings ist es möglich durch einen zusätzlichen Eingang an der Seite, die Ausstellung auch mit dem Rollstuhl zu erreichen. Durch die Betätigung einer Klingel gelangen die Besucher über eine Rampe durch eine breite Tür, welche sich nach außen öffnet, in die Ausstellung. Die Kasse ist sehr niedrig angebracht und somit gut erreichbar. Das Personal ist sehr hilfsbereit und es gibt Rabatte für Menschen mit Behinderung. Für einen Aufpreis ist es möglich einen Audioguide zu benutzen. Zudem ist es möglich eine Führungssapp zu erwerben. In der Ausstellung ist genug Platz vorhanden und es gibt Sitzmöglichkeiten. Die Beschilderung der Ausstellungsstücke ist oft klein aber in niedriger Höhe angebracht. Die Vitrinen sind niedrig, so dass Besucher auch vom Rollstuhl aus alles sehen können. Im Medienraum der Ausstellung gibt es einen Bildschirm, welcher ebenfalls niedrig und umfahrbar ist. Ein Behinderten-WC gibt es in der Eingangshalle und kann durch einen Fahrstuhl erreicht werden.

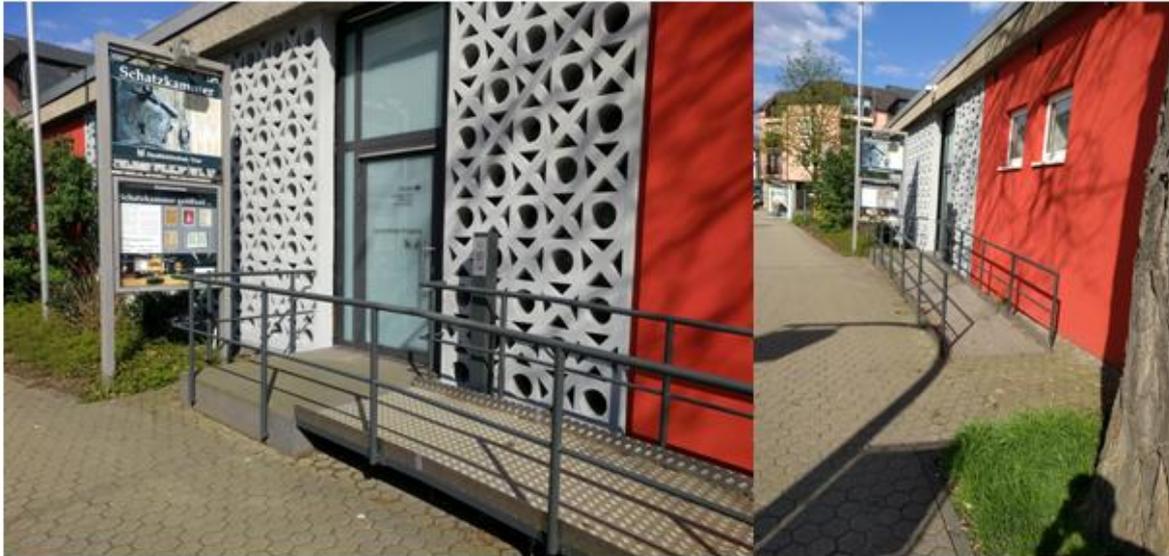


Abbildung 7.8: Schatzkammer Trier (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Handlungsempfehlung:

Da die Schatzkammer erst vor kurzer Zeit umgebaut wurde und dabei auf einen behindertengerechten Umbau geachtet wurde, gibt es zurzeit nichts zu beanstanden. Besonders positiv hervorzuheben sind der moderne Medienraum, der Audioguide und die Führungsapp. In unserem Ampelsystem erhält die Schatzkammer die **grüne** Farbe.

3.3 Kirchen

Wir haben uns ebenfalls mit den großen Kirchen Triers befasst, da dort neben Gottesdiensten auch Konzerte und andere Veranstaltungen stattfinden können. Insgesamt sind alle Kirchen gut erreichbar und zugänglich.

3.3.1 Dom

Der Trierer Dom befindet sich in der Liebfrauenstraße 12 in der Nähe des Hauptmarktes. Neben Gottesdiensten und Führungen finden hier viele Konzerte statt. Durch die Innenstadtlage sind Bushaltestellen etwas weiter entfernt. Die nächsten Bushaltestellen sind die Haltstellen Basilika und Mustorstraße. Diese sind etwa 400 m entfernt. Der nächste Parkplatz zum Dom liegt ebenfalls an der Basilika, dort gibt es ein Parkhaus und einen öffentlichen Parkplatz. Von dort sind es ca. 300 m Fußweg zum Dom. Der Platz vor dem Dom ist aus Verbundpflaster gestaltet. Auf dem Weg zum Dom muss eine leichte Steigung überwunden werden. Der Dom ist jedoch ohne Hindernisse erreichbar. Durch einen stufenlosen, breiten Eingang gelangen Besucher in den Dom. Im Inneren gibt es breite automatische Schiebetüren. Durch die Größe des Doms ist im Inneren genügend Platz vorhanden. Neben den

Sitzbänken besteht die Möglichkeit für das Abstellen eines Rollstuhls. Behindertentoiletten sind vorhanden, allerdings können diese nur sonntags oder bei Feierlichkeiten genutzt werden. Im Hauptschiff des Doms kommen Besucher ohne Hindernisse gut voran. Allerdings gibt es Räume und Erhöhungen, die nur durch Stufen erreichbar sind. Der Kreuzgang ist durch eine Rampe erreichbar, jedoch sind dort enge Zugänge ein Hindernis. Durch die historischen Gegebenheiten und der wenigen Fenster ist es im Dom dunkel. Dies kann die Orientierung für Sehbehinderte beeinträchtigen. Für Veranstaltungen ist der Dom für behinderte Personen sehr gut geeignet. Bei Besichtigungen stoßen die Besucher allerdings auf Hindernisse.



Abbildung 7.9: Dom Trier (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Handlungsempfehlung:

Der Dom ist sehr behindertengerecht gestaltet. Lediglich im Kreuzgang könnten die Durchgänge an einigen Stellen etwas verbreitert werden, damit ein Durchkommen mit dem Rollstuhl problemlos gewährleistet ist. In unserem Ampelsystem erhält der Dom die grüne Farbe.

3.3.2 Liebfrauenkirche

Die Liebfrauenkirche liegt in der Liebfrauenstraße 2 und schließt direkt an das Gebäude des Trierer Doms an. Sie ist wie der Dom durch die Haltestellen Mustorstraße und Basilika zu erreichen. Besucher können ebenfalls an der Basilika parken. Verbundpflaster ist ebenfalls der Untergrund vor der Liebfrauenkirche. Der Eingang der Kirche ist ebenerdig. Durch zwei breite Türen gelangen die Besucher in das Innere der Kirche. Die erste Tür ist eine schwere Flügeltür, welche sich nach innen öffnen lässt. Im Eingangsbereich ist jeweils eine Tür links und rechts. Diese Glastüren lassen sich nach außen öffnen. Im Inneren der Kirche ist genug Platz vorhanden. Rollstühle lassen sich neben den Sitzbänken abstellen. Die Lichtverhältnisse in der Kirche sind angenehm und es ist hell genug. Durch einen Seiteneingang gelangen Besucher in den Dom, dort ist eine Rampe, welche eine Alternative für die Treppen darstellt.

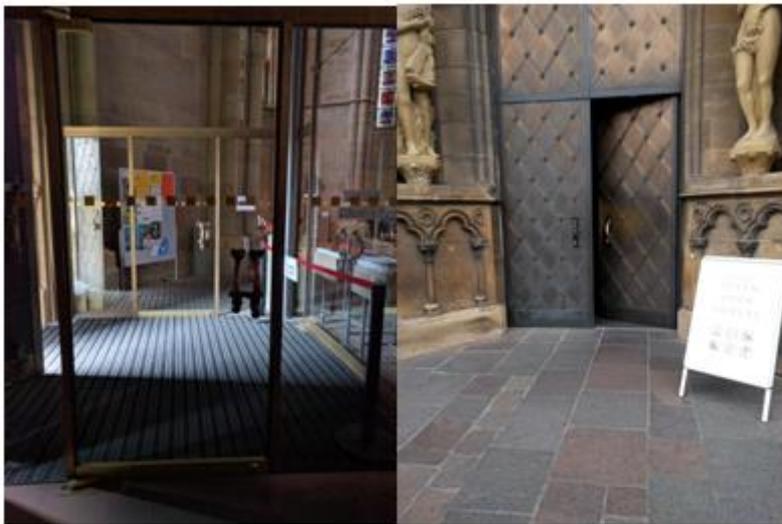


Abbildung 7.10: Liebfrauenkirche (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Handlungsempfehlung:

Die Liebfrauenkirche ist ähnlich wie der Dom behindertengerecht gestaltet. Da wir keine Mängel finden konnten, gibt es für diese Kirche auch keine weiteren Handlungsempfehlungen. Lediglich ein

behindertengerechter Parkplätz in der Nähe wäre wünschenswert. Die Liebfrauenkirche bekommt von uns die grüne Farbe in unserem Ampelsystem.

3.3.3 Basilika

In der evangelischen Kirche Basilika finden viele Veranstaltungen wie Gottesdienste und Konzerte statt. Die Konstantinbasilika liegt am Konstantinplatz 11 am Palastgarten. Vor dem Platz der Basilika ist die Haltestelle Basilika, durch die die Kirche in ca. 10 m erreichbar ist. Direkt neben der Basilika sind ein Parkplatz und ein Parkhaus. Der Untergrund vor der Basilika gestaltet sich durch Kopfsteinpflaster und Verbundpflaster. Durch Rampen auf dem Vorplatz, lassen sich dort die Stufen umgehen. Der Seiteneingang der Basilika ist stufenlos erreichbar. Durch eine breite Tür gelangen die Besucher in das Innere der Kirche. Dort ist viel Platz verfügbar. Rollstühle lassen sich neben den Bänken abstellen. Im Inneren ist es dunkel und nur wenig Licht kommt in das Gebäude. In der Basilika befinden sich keine Behindertentoilette, allerdings können Besucher die Toiletten im benachbarten Palastgarten benutzen. Bei Konzerten in der Kirche gibt es Ermäßigung für behinderte Personen auf den Eintrittspreis.



Abbildung 7.11: Basilika (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Handlungsempfehlung:

Auch bei der Basilika gibt es zurzeit nichts zu beanstanden. Sie erhält deshalb die grüne Farbe in unserem Ampelsystem.

3.3.4 St. Gangolf

Die Kirche St. Gangolf liegt am Hauptmarkt und bietet Platz für viele Veranstaltungen. Durch die Innenstadtlage, kann die Kirche durch viele Bushaltstelle erreicht werden. Die nächste Bushaltstelle ist der Nikolaus-Koch-Platz. Von dort aus sind es ca. 300 m zur Kirche. Am Nikolaus-Koch-Platz befindet sich zudem das nächste Parkhaus zur Kirche. Vor dem Eingang von St. Gangolf und am Hauptmarkt

bildet Kopfsteinpflaster den Untergrund. Ansonsten lässt sich der Eingang ohne Hindernisse und Steigungen erreichen. Der Eingang ist breit und stufenlos. Im Inneren ist genug Platz vorhanden und Rollstühle können neben den Sitzbänken abgestellt werden. Behindertentoiletten sind nicht verfügbar. Der Hauptraum der Kirche ist barrierefrei, allerdings gibt es zu den anderen Räumen Stufen. Ein Beichtstuhl für Behinderte ist vorhanden. Jeden 3. Sonntag findet in der Kirche eine Messe in Gebärdensprache statt.



Abbildung 7.12: St. Gangolf (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Handlungsempfehlung:

Bis auf die weit entfernten Bushaltestellen und behindertengerechten Parkplätze gibt es auch in dieser Kirche nichts zu beanstanden. Die St. Gangolf Kirche bekommt deshalb die **grüne** Farbe in unserem Ampelsystem.

3.3.5 St. Paulin

Die Kirche Paulin liegt etwas außerhalb der Innenstadt in der Palmatusstraße 4. In der, in der Nähe befindlichen, Paulinstraße befinden sich mehrere Bushaltestellen. Die nächste Bushaltestelle ist St. Paulin, von dort aus sind es ungefähr 30 m bis zur Kirche. Vor der Kirche sind Parkmöglichkeiten an der Straße, allerdings ist hier kein Behindertenparkplatz ausgewiesen. Den zweistufigen Haupteingang erreichen Besucher über eine geringe Steigung. Der Untergrund vor dem Eingang gestaltet sich aus Kopfsteinpflaster und Asphalt. Der Seiteneingang ist ohne Stufen erreichbar. Dort müssen zwei Türen überwunden werden. Die äußere Tür öffnet sich nach außen. Die innere Tür ist eine Doppelglastür, welche sich in beide Richtungen öffnen lässt. Im Inneren ist genügend Platz vorhanden. Rollstühle können neben den Sitzbänken abgestellt werden. Der Altar und die Grabmäler sind nur durch Treppen zu erreichen. In der Kirche sind keine Toiletten vorhanden. Behindertentoiletten finden sich allerdings im angrenzenden Friedhof.



Abbildung 7.13: St. Paulin (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIEN)

Handlungsempfehlung:

Bis auf einen extra ausgewiesenen Parkplatz für behinderte und einen Treppenlift ins untere der Kirche, ist die St. Paulin Kirche sehr behindertengerecht gestaltet. Sie erhält von uns die grüne Farbe im Ampelsystem.

3.4 Kulturelle Einrichtungen

Im Folgenden werden die kulturellen Veranstaltungsstätten Theater Trier, Tuchfabrik und die Kinos Cinemaxx Trier und Broadway behandelt. Diese Ergebnisse beziehen wir aus der Bachelorarbeit: Alles Inklusiv?! Barrierefrei Freizeitgestaltung in Trier: Untersuchung von kulturellen Freizeiteinrichtungen von Vivianne Keils.

3.4.1 Theater Trier

Das Theater von Trier liegt am Augustiner Hof 3. Am Augustiner Hof unmittelbar in der Nähe von dem Theater befinden sich Parkplätze. Dort sind zwei behindertengerechte Parkplätze in der Nähe des Eingangs. Außerdem können Besucher in der Tiefgarage am Viehmarkt parken. Von dort ist es ein Fußweg von 350 m. Mit dem Bus ist das Theater durch die Haltestelle Rathaus/Stadttheater erreichbar. Von dort ist es ein Fußweg von ca. 100 m. Der Untergrund vor dem Theater ist asphaltiert und geteert. Der Eingang des Theaters ist ebenerdig. Durch eine Flügeltür mit 220 cm Breite gelangen Besucher in

das Gebäude. Die Kasse ist ein verglaster Ticketschalter mit Sprechfenster auf 100 cm Höhe. Für Begleitpersonen von behinderten Personen ist der Eintritt frei. Die Theke der Garderobe ist unterfahrbar. Die Verkaufstheke hat eine Höhe von 116 cm und ist nicht unterfahrbar. Zu dem großen Theatersaal führen zwei Treppen mit jeweils um die 30 Stufen. Allerdings gelangen Rollstuhlfahrer durch einen separaten Eingang mit 94 cm Breite in den Saal. Im den Theatersälen ist Platz vorhanden und es sind Rollstuhlplätze vorhanden, bei welchen nach Bedarf lose Stühle hinzustellen werden können. Im Theater befindet sich eine behindertengerechte Toilette im Untergeschoss. Bei den Vorstellungen sind keine Untertitel vorhanden.



Theater Trier (Quelle: KEILS 2016, o. S.)

Handlungsempfehlung:

Das Theater verfügt über eine gute behindertengerechte Ausstattung, weshalb wir keine unbedingt nötige Handlungsempfehlung aussprechen müssen. Es bekommt in unserem Ampelsystem die **grüne** Farbe.

3.4.2 Tuchfabrik

In der Tuchfabrik finden neben Theatervorführungen auch Konzerte, Kabarett oder Partys statt. Die Tufa bildet somit ein wichtiges Kulturzentrum Triers. Die Tuchfabrik liegt in der Wechselstraße 4 in der Nähe der Kaiserthermen und der Stadtbibliothek. Parkplätze sind auf dem Hof der Tufa vorhanden. Dort sind auch vier behindertengerechte Parkplätze verfügbar. Außerdem ist es möglich für Besucher auf dem Parkplatz der Stadtbibliothek zu parken. Von dort aus ist es ein Fußweg von ca. 120 m. Durch die Bushaltestelle Stadtbibliothek ist die Tufa gut an den ÖPNV angebunden. Von der Haltestelle sind es etwa 150 m Fußweg zu den Veranstaltungsräumen. Der Untergrund vor dem Eingang ist geteert und auf dem Hof vor der Tufa befinden sich Pflastersteine. Der Haupteingang der Tufa besteht aus einer zweiflügeligen Tür mit 160 cm Breite. Der Eingang zum großen Saal führt über drei Stufen, welche aber durch eine Rampe umgangen werden können. Die Eingangstür hat eine Breite von 240 cm. Der

Nebeneingang zum großen Saal führt über den gepflasterten Hof, durch eine Flügeltür mit 205 cm Breite. Der Veranstaltungsraum ist ein großer Saal, in welchem genug Platz vorhanden ist. Durch eine lose Bestuhlung können Rollstuhlplätze nach Bedarf bereitgestellt werden. Im Gebäude befindet sich ein Treppenhaus, welches zu Workshop-Räumen und dem Ballettsaal führt. Zudem sind diese Räume aber auch durch einen Fahrstuhl erreichbar. Im Gebäude befindet sich eine behindertengerechte Toilette im Untergeschoss. Bei den Theaterveranstaltungen gibt es keine Untertitel oder unterstützende Apps. Die Angestellten der Tuchfabrik sind sehr offen und stehen für eine Hilfe bereit. Im Rahmen der Veranstaltungen gibt es keine extra Veranstaltungen für Menschen mit Behinderung. Allerdings gibt es Vorführungen von Menschen mit Behinderungen.



Tuchfabrik (Quelle: KEILS 2016, o. S.)

Handlungsempfehlung:

Bei der Tuchfabrik gibt es aufgrund der großen Raumanzahl einige Stufen und Hindernisse die überwunden werden müssen. Durch Rampen könnten diese Probleme behoben werden. Ansonsten gibt es auch hier eine gute behindertengerechte Grundausstattung, wie einen Fahrstuhl und einen behinderten gerechten WC. Für die Tufa vergeben wir die grüne Farbe in unserem Ampelsystem.

3.4.3 Cinemaxx Trier

Das Cinemaxx Kino ist das größte Kino von Trier. Hier können Besucher die aktuellsten Kinofilme sehen. Das Kino befindet sich in der Moselstraße 17 neben der Trevis-Passage. Parkplätze befinden sich

unmittelbar neben dem Kino. Im Parkhaus Kaufhof gibt es zwei behindertengerechte Parkplätze, welche zu dem Kino gehören. Von dort aus ist das Kino durch einen Fahrstuhl erreichbar. Mit dem Bus gelangen Besucher durch die Haltestelle Trevisis, ca. 100 m entfernt, zum Kino. Alternativ können Besucher an der Porta Nigra aussteigen. Von dort aus sind es 180 bis 300 m Fußweg. Der Untergrund vor dem Kino ist gepflastert und geteert. Der Eingang besteht aus drei nebeneinanderliegenden Türen, aus jeweils zweiflügeligen Glastüren mit einer Breite von 220 cm. Der Eingang ist ebenerdig. Die Kasse bildet ein verglaster Ticketschalter mit Sprechanlage auf 106 cm Höhe. Außerdem gibt es einen Touchpad Ticketschalter um Tickets selbst zu drucken. Die Höhe der Bedienelemente ist von 95 bis 154 cm Höhe. Die Verkaufstheke vor den Kinosälen ist 95 cm hoch. Für Begleitpersonen von behinderten Menschen gibt es freien Eintritt. Im Gebäude gibt es mehrere Treppen, aber einen Fahrstuhl, durch den alle Ebenen erreichbar sind. Im Gebäude ist genug Platz vorhanden, sowohl vor den Kinosälen, als auch darin. Alle Säle verfügen über Rollstuhlplätze und sind barrierefrei zugänglich. Rollstühle können neben die vorhandenen Sitzplätze gestellt werden. Im Kino befindet sich eine behindertengerechte Toilette im Untergeschoss. Bei den Filmvorstellungen gibt es kaum Untertitel, wenn dann sind diese in Originalsprache. Allerdings besteht die Möglichkeit der Unterstützung durch die Apps Greta und Starks. Diese bieten entweder eine Audiodeskription oder Untertitel zu aktuellen Filmen.

Handlungsempfehlung:

Das Cinemaxx ist sehr behindertenfreundlich gestaltet. Es gibt genügend Platz, alle Säle sind barrierefrei erreichbar und es gibt eine behindertengerechte Toilette. Deshalb müssen wir keine Handlungsempfehlung aussprechen. Wir vergeben die grüne Farbe unseres Ampelsystems an das Cinemaxx.

3.4.4 Broadway

Das Kino Broadway zeigt sowohl aktuelle Filme als auch alternative oder ausländische Filme. Das Kino liegt in der Paulinstraße 8 unweit von der Porta Nigra entfernt. Ein Parkplatz befindet sich hinter dem Kino, allerdings müssen Besucher noch etwa 150 m Fußweg zurücklegen. Alternativ gibt es Parkmöglichkeiten im Parkhaus des Mercure Hotel, von dort aus sind es ca. 350 m Fußweg. Mit dem Bus lässt sich das Kino durch die Bushaltestelle Maarstraße erreichen, von dieser Haltestelle sind es 100 m Fußweg. Von der Haltestelle Porta Nigra ist es ein Fußweg von 300 bis 350 m. Der Untergrund vor dem Kino ist gepflastert und geteert und somit weitestgehend barrierefrei. Den Eingang des Kinos bildet eine dreiflügelige Glastür mit einer Breite von 170 cm. Der Eingang ist ebenerdig. Die Kasse und Verkaufstheke ist in einer Höhe von 110 bis 115 cm. Das Personal des Kinos ist freundlich, hilfsbereit und offen. Für Begleitpersonen behinderter Personen ist der Eintritt frei. Im Gebäude gibt es mehrere Treppen zu den Kinosälen. Zu Kinosaal 1 und 2 führen 4 Stufen. Durch einen Plattformaufzug, welcher

vom Personal bedient wird, gelangen Rollstuhlfahrer zu den Sälen. Zu den Kinosälen 3 und 4 führen bis zu 4 Stufen, diese können nicht durch andere Hilfsmittel überwunden werden. Die Kinosäle 3 und 4 sind somit nicht barrierefrei erreichbar. Zu Kinosaal 5 führen 5 Stufen. Der Saal kann allerdings auch durch den ebenerdigen Notausgang erreicht werden. In den Kinosälen 1 und 2 befinden sich Plätze für Rollstuhlfahrer. Im Kinosaal 5 können bei Bedarf die vordersten zwei Reihen ausgebaut werden. Im Broadway gibt es viele Filmvorstellungen mit Untertitel. Außerdem können Besucher die Apps Greta und Starks als Unterstützung heranziehen. Im Kino gibt es eine behindertengerechte Toilette im Untergeschoss. Das Kino bietet Extraveranstaltungen für Menschen mit Behinderung an. So fand zum Beispiel im Oktober 2015 die „Woche des Sehens“ und Vorstellungen für die Porta-Nigra-Förderschule statt. Außerdem kann auf Anfrage Kinosaal 5 für mehrere Rollstuhlfahrer nutzbar gemacht werden.



Broadway (Quelle: KEILS 2016, o. S.)

Handlungsempfehlung:

Die Erreichbarkeit der Kinosäle 3 und 4 sollte in Zukunft auch für Rollstuhlfahrer gegeben sein. Durch eine Rampe oder einen weiteren Lift wäre dies möglich. Ansonsten besitzt das Kino eine gute behindertengerechte Grundausstattung mit freien Plätzen für Rollstühle sowie einer

behindertengerechten Toilette. Wir vergeben für das Broadway die **gelbe** Farbe unseres Ampelsystems.

4 Fazit

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Veranstaltungseinrichtungen, Museen, Kinos und Kirchen in Trier sich um Barrierefreiheit bemühen. In unserem Ampelsystem gab es 14-mal die Farbe Grün, dreimal die Farbe Gelb und dreimal die Farbe Rot. Somit überwiegen die positiven, gut ausgestatteten Gebäude das Feld. Dennoch gibt es viele Hindernisse zu beseitigen. Durch einfache Rampen oder Treppenlifte könnte ein Großteil der noch bestehenden Probleme vor allem bei den gelb markierten Orten: Kaiserthermen, Museum am Dom und Broadway, beseitigt werden. Positiv hervorzuheben ist aber, dass bei zwei von drei roten Beispielen, dem Megener Hof und dem Exhaus in nächster Zeit, aufgrund der Brandschutzmaßnahmen auch barrierefrei Umbauten stattfinden werden. Auch im Karl-Marx-Haus soll in nächster Zeit ein Umbau stattfinden. Bei den Museen stehen vor allem das Stadtmuseum Simeonstift und das Rheinische Landesmuseum als besonders gute Beispiele im Hinblick auf Barrierefreiheit und den Umgang mit behinderten Menschen heraus. Insgesamt gesehen ist es bei einigen Gebäuden schwer einen behindertengerechten Umbau durchzuführen, da diese unter Denkmalschutz stehen. So gestaltet sich vor allem der Umbau des Karl-Marx-Hauses sehr schwierig. Da auch die Kirchen sehr alte Gebäude sind können dort ebenfalls keine großen Umbauten vorgenommen werden. So bleiben die Räume, welche nur durch Treppen erreichbar sind wohl noch länger Rollstuhlfahrern verwehrt.

Anhang:

Bewertung der begangenen Orte nach Ampelprinzip:

-  Grün = Sehr gute behindertengerechte Ausstattung
-  Gelb = gut Ausstattung, Potential zur Verbesserung
-  Rot = dringender Handlungsbedarf

Mergener Hof = rot ●

Ort: Mergener Hof		öffentlich					Datum: 11.11.2015
Ereichbarkeit	privat + Pindertanzplatz Entfernung	+					
Bushaltestellen	ca. 300m Untergrund		Barrierefreiheit				
Fußweg/Radweg	Kiesbetonplatten weglänge						
Anbindung	ca. 10m Tübreite	-	Hindernisse				
Zugang	breite Tür Platzverfügbarkeit	+ 3 Stufen					
Räumlichkeiten							
Service	Hilfe	Schulungen					
Ansprechpartner:							
Sonstiges	Im Gebäude: alle Bereiche nur mit Treppen erreichbar, aber Umbau geplant: Barrierefreiheit, Behinderten-WCs						
Legende	+ = vorhanden - = nicht vorhanden (PL) = laut Porta Libertas						

Exzellenzhaus = rot ●

Ort: Exzellenzhaus	privat	öffentlich					Datum: 11.11.2015
Ereichbarkeit	+	-					
	Entfernung	Lage	Barrierefreiheit				
Bushaltestellen	ca. m	Wilhelm-Leuschner-Straße	-				
	Untergrund						
Fußweg/Radweg	Verbundpflaster/Asphalt						
	Weglänge	Steigung	Hindernisse				
Anbindung	ca. 250m	-	-				
	Türbreite	Treppe	Aufzug	Klingel	Beschilderung	Schwellen	Türöffnung
Zugang	breite Tür	-	-	-	-	-	offen
	Platzverfügbarkeit	Sitzplätze/Angehörige	Toiletten	Untertitel	Einfache Schrift	Kasse	Verkaufstheke
Räumlichkeiten	+						
	Hilfe	Schulungen	Vorzüge/Rabatte	Freundlichkeit	Audiodeskription	Apps	extra Veranstaltungen
Service	-	-	-	-	-	-	-
Ansprechpartner:							
Sonstiges	nur Innenhof barrierefrei erreichbar, ansonsten alle Räume nur mit Treppen; aber Umbau geplant: Fahrstuhl, WCs						
Legende	+ = vorhanden - = nicht vorhanden (PL) = laut Porta Libertas						

Kaisertherme= gelb ●

Ort: Kaiserthermen		Datum: 11.11.2015	
Ereichbarkeit	privat + nächste: Stadtbibliothek Entfernung	öffentlich + Lage	
Bushaltestellen	ca. 100m Untergrund	Kaiserthermen/Stadtbibliothek -	
Fußweg/Radweg	Kopfsteinpflaster/Verbindpflaster/Gras Weglänge	Steigung Hindernisse	
Anbindung	ca. 20m Türbreite	+ Pflanze vom Parkplatz aus kommend Aufzug	
Zugang	2 breite Türen Platzverfügbarkeit	- Klingel - Unterteil	Türöffnung nach außen Verkaufstheke
Räumlichkeiten	+ Hilfe	+ barrierefrei zugänglich, nicht ausgeschildert Vorzüge/Rabatte Rabatt für Behinderte, freier Eintritt für Begleitperson	Schwellen - Kasse Einfache Schrift + tiefe Schilder, gut lesbar, Ausstellung: kleine Schrift Audiodeskription Apps - Film Mediaguide
Service	+ Gruppenführungen		
Anspruchspartner:			
Sonstiges			
Plasen, barrierefrei nur Untergang mit Treppen			
+ = vorhanden			
- = nicht vorhanden			
(PL) = laut Porta Libertas			

Amphitheater = grün

Ort: Amphitheater							Datum: 11.11.2015
Ereichbarkeit	privat + aber kein Behinderteng Entfernung	öffentlich +					
Bushaltestellen	25m Untergrund	Amphitheater -	Barrierefreiheit				
Fußweg/Radweg	Splitbelag/Kopfsteinpfl aster Weglänge						
Anbindung	ca. 10m Tübreite	+ leichte Steigung Treppe	Hindernisse -				
Zugang	Platzverfügbarkeit	-	Aufzug Toiletten	Klingel -	Beschilderung -	Schwellen + einzelne Regenrinnen nach außen Kasse	Türöffnung Verkaufstheke Fahrrüste
Räumlichkeiten	+	+ Bänke an den Hänger Schulungen	- keine barrierefreien Vorzüge/Rabatte	Untertitel Freundlichkeit	-		niedrig, gut erreichbar extra Veranstaltungen -
Service	+	+ Einweisungen	Rabatt für Behinderte, freier Eintritt für Begleitperson	+	Audiodeskription	Apps	-
Ansprechpartner:							
Sonstiges		Mitte des Theaters barrierefrei, Untergrund nur mit Stufen erreichbar, Hänge schwer erreichbar aber möglich (außen entlang), Bodenbelag dort: Gras					
Legende		++ = vorhanden - = nicht vorhanden (PL) = laut Porta Libertas					

Spielzeugmuseum = grün ●

Ort: Spielzeugmuseum Trier		öffentlich					Datum: 21.10.2015
Ereichbarkeit	privat + Kolpingstraße Entfernung	+	Lage	Barrierefreiheit			
Bushaltestellen	ca. 250m Untergrund	-	Nikolaus-Koch-Platz				
Fußweg/Radweg	Kopfsteinpflaster/Verbundpflaster Weglänge		Steigung	Hindernisse			
Anbindung	ca. 100m Türbreite	-	leichte Steigung Treppe	Aufzug	Klingel	Beschilderung	Schwellen Türöffnung
Zugang	96 cm Platzverfügbarkeit	+ zwei Stufen	+ Hintereingang Toiletten		-	+	nach außen Verkaufstheke
Räumlichkeiten	+	+				Einfache Schrift	Fahrstühle
Service	Hilfe +	Schulungen	Vorzüge/Rabatte	Freundlichkeit		Schrift sehr klein Audiodescription	hohe Theke, aber umgehbar extra Veranstaltungen
Service	+	-	Rabatt für Begleitperson	++		Apps	Gruppenführungen
Ansprechpartner:	Nebeneingang, stufenlos- über Hinterhof der Steipe, Mitarbeiter im Rollstuhl						
Sonstiges	+ = vorhanden - = nicht vorhanden (PL) = laut Porta Libertas						
Legende							

Karl-Marx-Haus = rot ●

Ort: Karl-Marx-Haus		privat	öffentlich						Datum: 12.11.2015
Ereichbarkeit	- nächste: Rathaus, Viel + Entfernung		Lage	Barrierefreiheit					
Bushaltestellen	ca. 30m		Karl-Marx-Haus	-					
Fußweg/Radweg	Untergrund Kopfsteinpflaster/Verbundpflaster/Asphalt								
	Weglänge		Steigung	Hindernisse					
Anbindung	ca. 450m		-						
	Tübreite		Treppe	Aufzug				Schwellen	Türöffnung
Zugang	109 cm		+ eine Stufe	-				-	nach innen
	Platzverfügbarkeit		Sitzplätze/Angehörige	Toiletten				Kasse	Verkaufstheke
Räumlichkeiten									Fahrtühle
	+								
	Hilfe		Schulungen	Vorzüge/Rabatte					sehr hoch
Service			+ Schulungen im Umgang	Senioren/Behinderte					extra Veranstaltungen
				Rabat für					Führungen in leichter Sprache buchbar
Ansprechpartner:									
Sonstiges	Momentan nicht barrierefrei aber Umbau geplant; Problem: Denkmalschutz, aber Fahrtstuhl und Toiletten geplant; Im Raum: enge Türen, Hindernisse durch Ausstellungsstücke								
Legende	+ = vorhanden - = nicht vorhanden (PL) = laut Porta Libertas								

Landesmuseum Trier= grün

Ort: Landesmuseum Trier		öffentlich					Datum: 28.10.2015
Erreichbarkeit	privat + 1 Behindertenparkplatz Entfernung	-					
Bushaltestellen	Lage Gartenfeldstraber/Stadtbibliothek/Kaiserthermen		Barrierefreiheit				
Fußweg/Radweg	mind. 500m Untergrund nplatten/Kopfsteinpflaster Weglänge		teilweise				
Anbindung	Steigung		Hindernisse				
	5m Türbreite	- nur im Palastgarten Treppe					
Zugang	87cm Platzverfügbarkeit	11 Stufen Sitzplätze/Angehörige		Klingel	Beschilderung	Schwellen	Türöffnung
Räumlichkeiten	+ sehr viel Platz Hilfe	wenig Sitzmöbel vorhanden Schulungen			+	-	nach innen Verkaufstheke
Service	+ Hilfe bei Fahrstuhl und WC-Suche Anne Kurtze	Schwerbehinderte, Begleitperson freier Eintritt		Unterittel	Einfache Schrift	Kasse	Fahrräder
Ansprechpartner:	alle Ebenen barrierefrei erreichbar, Vitriolen unterfahrbar und mit unterschiedlichen Höhen, Rollstühle, Baggys, Sitzhocker ausleihbar, Wegführung aufgrund von Fahrstuhlnutzung nicht mehr eindeutig				geringer Text, Standardgröße, dennoch kleine Schrift		hoch, aber Platz neben der Theke verfügbar + extra Veranstaltungen
Sonstiges	+ = vorhanden - = nicht vorhanden (PL) = laut Porta Libertas	Freundlichkeit			Audiodeskription	Apps	
Legende		++	+				Gruppenführungen für Blinder/Taube auf Anfrage

Stadtmuseum Simeonstift= grün ●

Ort: Stadtmuseum Simeonstift, Trier		Datum: 11.11.2015	
Ereichbarkeit	öffentlich + - in Planung Entfernung		
Bushaltestellen	ca. 20 m Untergrund	Barrierefreiheit	
Fußweg/Radweg	Kopfsteinflaster/Asphalt/Steinplatten		
Anbindung	Weglänge	Hindernisse	
Zugang	Türbreite automatische breite Tür Platzverfügbarkeit	Steigung Simeonstrafel Kurtzbachstraße Treppe aber extra Gang für Behinderte mit Rampe Toiletten	Beschilderung + Einfache Schrift Schwellen - Kasse Türöffnung automatisch Verkaufstheke Fahrstühle
Räumlichkeiten	+ sehr viel Platz Hilfe	Klingel - Untertitel	
Service	+ Hilfe bei Fahrstuhl und WC Suche + Fortbildungen im Umg. Rabatte für Behinderte	+ stufenlos erreichbar, + ausgeschildert Vorzüge/Rabatte Freundlichkeit	niedrig, umgehbar extra Veranstaltungen Programme für Behinderte
Ansprechpartner:			
Sonstiges	Bei jeder Sonderveranstaltung: Führungen für Hörbehinderte und Sehbehinderte, barrierefreie Workshopp Räume, 5. Etage Lift für Treppen, Führungen in leichter Sprache, für Blinde: Handschuhe zum + = vorhanden		
Legende	- = nicht vorhanden (PL) = laut Porta Libertas		

Museum am Dom = gelb ●

Ort: Museum am Dom		öffentlich					Datum: 10.4.2016
Ereichbarkeit	privat - Entfernung	- Lage					
Bushaltestellen	mind. 400m Untergrund	Münsterstraße / Basilika -					
Fußweg/Radweg	Verbundpflaster / Kopfsteinpflaster Weglänge						
Anbindung		Steigung	Hindernisse				
	Tübreite	-	-				
Zugang	eng aber ausklappbar Platzverfügbarkeit	Treppe eine Stufe (PL) Sitzplätze/Angehörige	Aufzug Toiletten	Klingel über Stufe (PL) Untertitel	Beschilderung -	Schwellen -	Türöffnung nach innen Verkaufstheke
Räumlichkeiten	+ sehr viel Platz Hilfe	Sitzplätze vorhanden Schulungen	+ stufenlos erreichbar (PL) Vorzüge/Rabatte		Schrift oft sehr klein, aber Ausstellungsstücke in verschiedenen Höhen Audiodescription	Kasse Apps	Fahrstühle normale Höhe, gut erreichbar extra Veranstaltungen
Service	Personal verfügbar		Ermäßigung Schwerbehinderte	+	+	-	
Ansprechpartner:							
Sonstiges							
Legende							
	+ = vorhanden						
	- = nicht vorhanden						
	(PL) = laut Porta Libertas						

Schatzkammer = grün ●

Ort: Schatzkammer / Stadtarchiv Trier		Datum: 10.4.2016	
Ereichbarkeit	privat + Entfernung	öffentlich + Lage	
Bushaltestellen	10m Untergrund	Stadtbibliothek -	
Fußweg/Radweg	Verbundpflaster / Asphalt / Beton weglänge		
Anbindung	10m Türbreite	Steigung + Parkplatz weist geringe Steigung auf Treppe	Hindernisse -
Zugang	10/4cm Platzverfügbarkeit	Stufen aber Rampe mit extra Eingang Sitzplätze/Angehörige	Klingel + Eingang Untertitel Toiletten
Räumlichkeiten	+ sehr viel Platz Hilfe	Sitzplätze vorhanden Schulungen	Beschilderung + Einfache Schrift keine Filme Freundlichkeit
Service	Personal verfügbar	+ stufenlos erreichbar Vorzüge/Rabatte Ermäßigung für Menschen mit Behinderung	Schwellen - Kasse Schrift oft tief und klein Audiodeskription + Führungsapp
Ansprechpartner:			tieft, gut erreichbar extra Veranstaltungen Gruppenführungen
Sonstiges			
Legende	+ = vorhanden - = nicht vorhanden (PL) = laut Porta Libertas		

Liebfrauenkirche = grün ●

Ort: Liebfrauenkirche		privat	öffentlich						Datum: 11.11.2015
Ereichbarkeit	- weiter entfernt		+						
	Entfernung		Lage		Barrierefreiheit				
Bushaltestellen	ca. 400m		Basilika (Parkplatz und Haltestelle)		-				
	Untergrund								
Fußweg/Radweg	Verbundpflaster/Asphalt								
	Weglänge		Steigung		Hindernisse				
Anbindung	ca. 400m		-		-				
	Tübreite		Treppe		Aufzug		Klingel		Schwellen
Zugang	breite Tür		-		-		-		Türöffnung
	Platzverfügbarkeit		Sitzplätze/Angehörige		Toiletten		Untertitel		2 Türen nach innen Verkaufstheke
Räumlichkeiten	+		+		- die nächsten im Dom		-		-
	Hilfe		Schulungen		Vorzüge/Rabatte		Freundlichkeit		Apps
Service					-		-		extra Veranstaltungen
Ansprechpartner:									
Sonstiges									
Legende	+	= vorhanden							
	-	= nicht vorhanden							
	(PL)	= laut Porta Libertas							

Konstantinbasilika = grün ●

Ort: Konstantinbasilika									Datum: 28.10.2015
Ereichbarkeit	privat +	öffentlich +							
	Entfernung	Lage	Barrierefreiheit						
Bushaltestellen	ca. 10 m	Basilika	-						
Fußweg/Radweg	Untergrund Verbundpflaster/Kopflast einpflaster								
	Weglänge	Steigung	Hindernisse						
Anbindung	ca. 200m	Steigung aus Richtung Palastgarten kommend	Treppe auf Vorplatz, aber Rampen						
Zugang	Türbreite breit	Treppe weberengang stufenlos, Haupt: 1 Stufe	Aufzug - Toiletten	Klingel - Unterittel	Beschilderung + Einfache Schrift	Schwellen - Kasse	Türöffnung nach außen Verkaufstheke		Fahstühle
Räumlichkeiten	Platzverfügbarkeit + sehr viel Platz Hilfe	Sitzplätze/Angehörige + Neben Sitzbänken ge Schulungen	- die nächsten sind im Palastgarten Vorzüge/Rabatte	Freundlichkeit	Audiodeskription	Apps	extra Veranstaltungen		
Service			ermäßigung für Behinderte bei Konzerten						
Anspruchspartner:									
Sonstiges									
Legende	+ = vorhanden - = nicht vorhanden (PL) = laut Porta Libertas								

St. Paulin = grün

Ort: St. Paulin		privat	öffentlich					Datum: 11.11.2015
Ereichbarkeit	+ kein Behindertenplatz	+						
	Entfernung	Lage	Barrierefreiheit					
Bushaltestellen	100m	St. Paulin	-					
	Untergrund							
Fußweg/Radweg	Kopfsteinpflaster/Asphalt							
	Weglänge	Steigung	Hindernisse					
Anbindung	5m	-	-					
	Türbreite	Treppe	Aufzug	Klingel	Beschilderung	Schwellen	Türöffnung	
Zugang	enge Tür	+ zwei Stufen	-	-	+	-	nach innen	
	Platzverfügbarkeit	Sitzplätze/Angehörige	Toiletten	Untertitel	Einfache Schrift	Kasse	Verkaufstheke	Fahstühle
Räumlichkeiten								
	+	+ Neben Sitzbänken	- nächste Toilette: Friedhof nebenan					
	Hilfe	Schulungen	Vorzüge/Rabatte	Freundlichkeit	Audiodeskription	Apps	extra Veranstaltungen	
Service			ermäßigung für Behinderte bei Konzerten			-		
Ansprechpartner:								
Sonstiges	Treppe zum Altar, Treppe zu Grabmälern, Seiteneingang; barrierefrei (Bordstein an der Straße), Doppelglastür, Öffnung nach außen							
Legende	+ = vorhanden - = nicht vorhanden (PL) = laut Porta Libertas							

Broadway Filmtheater = gelb ●

Ort: Broadway		privat	öffentlich				Datum:
Ereichbarkeit	+	+ Maarstraße / Porta Nigra	Barrierefreiheit				
Bushaltestellen		Entfernung ca. 100m Untergrund	Parkplatz Kino, umliegende Straßen, Mercure Hotel	-			
Fußweg/Radweg		Asphalt/Pflastersteine Weglänge	Steigung	Hindernisse			
Anbindung		ca. 350m Türbreite	- Treppe	- Aufzug	Klingel	Beschilderung	Schwellen Türöffnung
Zugang		170cm Platzverfügbarkeit	- Sitzplätze/Angehörige	- Toiletten	- Untertitel	- Einfache Schrift	Flügeltür Verkaufstheke Fahrstühle
Räumlichkeiten		+ Hilfe	3 von 5 Sälen mit Rollstuhlfahrerplätzen Schulungen	+ Vorzüge/Rabatte	+ viele Filme mit Untertitel Freundlichkeit	Audiodeskription	110-115cm Höhe Apps extra Veranstaltungen
Service		+ Anspruchspartner: Sonstiges	Personal bildet sich teilweise selbst weiter	freier Eintritt für Begleitpersonen	+ +	+ +	Auf Anfrage kann Kinosaal 5 für mehrere Rollstuhlfahrer nutzbar
Legende							

Kinosaal 3,4 nicht barrierefrei erreichbar, Plattformaufzug zu Kinosaal 18:2 (von Personal bedient); Kinosaal 5 kann durch Notausgang erreicht werden

+ = vorhanden

- = nicht vorhanden

(PL) = laut Porta Libertas

8 Alles inklusiv?! Barrierefreie Freizeitgestaltung in Trier: Untersuchung von kulturellen Freizeiteinrichtungen (Bachelorarbeit)

„Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich. [...]“

Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“

(Grundgesetz, Artikel 3)

1 Einleitung

Im Rahmen des Bachelorabschlusses des Studienfachs *Angewandte Geographie – Räumliche Planung und Entwicklung* an der Universität Trier wird in dieser Abschlussarbeit mit dem Titel: „Alles inklusiv?! Barrierefreie Freizeitgestaltung in Trier: Untersuchung von kulturellen Freizeiteinrichtungen“ erarbeitet, ob und in wie fern bestimmte Einrichtungen der Freizeitgestaltung in Trier für Menschen mit einer Behinderung zugänglich sind. Der oben zitierte Artikel aus dem Grundgesetz (Artikel 3) fordert die Gleichstellung aller Menschen, so auch Menschen mit einer Behinderung. Dies ist eine der wichtigsten Grundsätze und Richtlinien dieser Arbeit. Bei dieser Arbeit geht es vorrangig um die (Städte-) baulichen Maßnahmen, die klassifizieren ob ein Gebäude barrierefrei, und somit für jeden zugänglich ist, und weniger um die sozialen Aspekte der Gleichstellung und Inklusion aller Menschen.

Zunächst werden die Fragestellung und das Ziel der Arbeit näher erläutert. Dazu wird herausgearbeitet, wie relevant das Thema „Barrierefreiheit“ nicht nur für diese Arbeit, sondern generell ist. Im Kapitel der Methodik (1.3) wird vorgestellt, welche Möglichkeiten genutzt wurden um die Fragestellung zu bearbeiten. Im zweiten Kapitel werden zum einen einige rechtliche Grundlagen vorgestellt, weiterhin werden hier die Behinderungen, die für die Untersuchung bedeutsam sind, definiert, sodass hier eine Eingrenzung der gesamten Bandbreite an Behinderungsarten stattfindet. In Kapitel 2.3 werden die Bauvorschriften zum Barrierefreien Bauen anhand von konkreten festgeschriebenen Zahlen und Werten definiert. Hier werden die Untersuchungskriterien als Grundlage der Untersuchung und Bewertung der relevanten Einrichtungen festgelegt.

Im zweiten Teil der Bachelorarbeit werden dann zum einen die vier ausgewählten Einrichtungen vorgestellt, zum anderen werden hier die Untersuchungsergebnisse zusammengetragen und bewertet. Im Anschluss wird zusammenfassend dargestellt, ob und in wie fern man von einer

barrierefreien Freizeitgestaltung in Bezug auf die Untersuchungsobjekte sprechen kann und ob es Möglichkeiten gibt, die Situation zu verbessern.

1.1 Fragestellung

Das Thema der Barrierefreiheit ist hochaktuell, nicht nur mit dem Inklusionsgedanken in Bildungseinrichtungen wie Kindergärten und Schulen, sondern in weiten Teilen der Öffentlichkeit und auch in der Planung. Was Barrierefreiheit genau bedeutet, wird in Kapitel 2.2.1 (S.13) genauer erläutert.

Das Thema ist bei den Verantwortlichen der räumlichen Planung und Entwicklung in Deutschland angekommen. Insbesondere die Bereiche der Stadtplanung und – Entwicklung setzen sich bereits seit Beginn der 2000er Jahre intensiv mit den Ansprüchen und Anforderungen eines barrierefreien Raumes auseinander, und auch in Zukunft wird man sich weiterhin verstärkt darauf fokussieren. Die Veranlassung barrierefrei zu bauen wurde bereits in einigen Landesbauordnungen (beispielsweise Niedersachsen und Rheinland-Pfalz) festgehalten. Darin werden neue Festlegungen zum Thema barrierefreies Bauen festgeschrieben, die neben dem Wohnungsbau auch öffentliche Gebäude und die Infrastruktur betreffen. Mit der expliziten Erwähnung der Notwendigkeit des barrierefreien Bauens entspricht das Land Rheinland-Pfalz den bevölkerungstechnischen Veränderungen, dem demographischen Wandel. Die zahlreichen gesetzlichen Regelungen (siehe dazu Kapitel 2.1) sollen dazu beitragen, dass einerseits Menschen mit Behinderung, aber auch Menschen im höheren Alter oder Familien mit Kinderwägen, sich möglichst selbstständig im privaten, wie im öffentlichen Raum bewegen können (vgl. MINISTERIUM DER FINANZEN/ MINISTERIUM FÜR ARBEIT, SOZIALES, GESUNDHEIT DES LANDES RLP 2000 S.8ff).

Im Jahr 2002 wurde dann im Landtag Rheinland-Pfalz das „Landesgesetz zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen für Menschen mit Behinderungen“ beschlossen, welches zum 01.01.2003 in Kraft trat. Dort heißt es in Teil 1 der Allgemeinen Bestimmungen in §1 unter anderem: *„Ziel des Gesetzes ist es, [...] Benachteiligungen von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihnen gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten [...].“*

Neben der Gleichberechtigung und Gleichstellung aller Menschen spielt auch der Nachhaltigkeitsgedanke eine Rolle. Dadurch, dass Barrierefreies Bauen für alle Menschen gleichermaßen gedacht ist und unter diesem Gedanken umgesetzt wird, kann man sagen, dass es sich um ein Element der nachhaltigen und vorrausschauenden Planung handelt. *„Das Ziel des nachhaltigen Bauens [...] ist, Gebäude so zu errichten und zu betreiben, dass sie wirtschaftlich, ökologisch, städtebaulich wie gesellschaftlich zukunftsfähig sind.“* (BMUB 201 S.27). Dies ist als Wink zu verstehen,

denn durch den demographischen Wandel in Deutschland wird es künftig immer mehr ältere Menschen und somit auch Menschen mit Behinderungen geben.

◆ **Eingrenzung des Untersuchungsgegenstands der Bachelorarbeit**

Der Titel der Bachelorarbeit lautet „Alles inklusiv?! Barrierefreie Freizeitgestaltung in Trier. Untersuchung von kulturellen Freizeiteinrichtungen“. Es geht darum ausgewählte Freizeiteinrichtungen dahingehend zu untersuchen, ob und in wie fern sie für Menschen mit Behinderungen zugänglich sind.

Im Folgenden wird der Rahmen dieser Untersuchungen genau definiert. Zum einen muss festgelegt werden, welche Arten der Behinderung für die Untersuchung von Bedeutung sind, denn die Vielzahl an Behinderungen und deren Ausprägungen sind zu vielfältig, als dass alle eine Rolle spielen können. In dieser Arbeit wird sich ausschließlich auf körperliche Behinderungen beschränkt, dabei im Einzelnen auf:

- ◆ Mobilitätsbehinderung (Notwendigkeit eines Rollstuhls)
- ◆ Sehbehinderung (Eingeschränktes Sehvermögen und Blindheit)
- ◆ Hörbehinderung (Eingeschränktes Hörvermögen sowie Schwerhörigkeit und Taubheit)

Genauere Definitionen zu den einzelnen Behinderungen finden sich im Kapitel 2.2.

Wie der Titel der Bachelorarbeit verlauten lässt, geht es um die Frage, ob die Freizeitgestaltung in Trier barrierefrei ist. Im Jahr 2014 gab es in Deutschland rund 122 Millionen Kinobesucher, laut einer Umfrage gingen knapp 6 Millionen Menschen einmal im Monat ins Kino, und auf alle Kinobesucher gerechnet war jeder Bürger 2015 rund 1,5-mal im Kino. Dabei machen Besucher im Alter von 30 bis 49 Jahre mit 35 Prozent im Jahr 2014 den größten Anteil der Besucher aus. Die Personen in den Altersgruppen von den 10- bis 19-jährigen und 20- bis 29-jährigen machen jeweils 19 Prozent und 21 Prozent aus und 26 Prozent der Besucher sind 50 Jahre und älter. Die Zahlen zeigen, dass Kinobesuche eine beliebte Freizeitbeschäftigung sind und in jeder Altersstufe recht stark vertreten sind (vgl. STATISTA 2015 a und b).

Bei den Theaterbesuchen sieht die Situation folgendermaßen aus: Die Theaterhäuser und –Stätten in Deutschland lassen sich in öffentliche und private Betriebe aufteilen. Momentan gibt es in Deutschland rund 140 öffentliche Theaterunternehmer mit über 800 Spielstätten. Private Betriebe gibt es über 17.000, darunter etwa 255 Privattheater, allerdings zählen hier unter anderem auch selbstständige Bühnenkünstler wie Tänzer und Schauspieler, Artisten und Kleinkunstabühnen dazu. Insgesamt kann man sagen, dass die Zahlen der Besucher seit vielen Jahren eher sinken, momentan aber stabil bis

leicht steigend sind, was daran liegen könnte, dass mittlerweile auch in vielen Theaterstätten Musical-Aufführungen stattfinden, die mehr Publikum anziehen, als herkömmliche Theatervorstellungen. Die Besucherzahlen der öffentlich geführten Häuser liegen 2013/2014 bei knapp unter 21 Millionen, in den privaten Stätten sind es etwa 8 Millionen Besucher. Zu den Aufführungen zählen allerdings nicht nur Theateraufführungen, auch Musicals und Opern werden erfasst (vgl. STATISTA 2015 c und d).

Kino- und Theatervorstellungen sind beliebte Freizeitgestaltungsmöglichkeiten für Jung und Alt. Daher stehen diese Einrichtungen hier zur Prüfung. Zu den Einrichtungen, die für diese Bachelorarbeit relevant sind, gehören:

- ◆ das Broadway Filmtheater Trier (1)
- ◆ das Cinemaxx Kino Trier (2)
- ◆ das Stadttheater Trier (3)
- ◆ die Tuchfabrik Trier (4)

Die folgende Abbildung zeigt die Lage der vier Einrichtungen im Stadtbereich Trier.

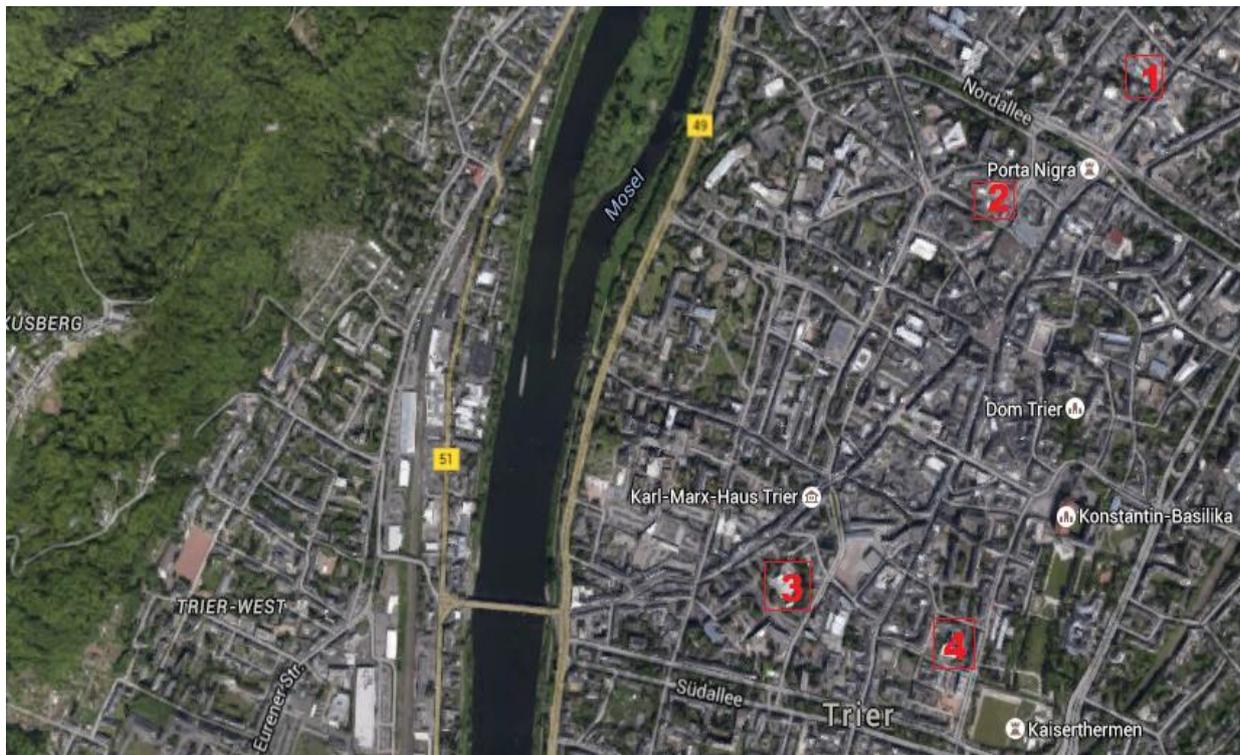


Abbildung 8.1: Lage der Einrichtungen in Trier (Quelle: GOOGLE MAPS 2015)

1.2 Relevanz

Ein besonders bedeutender Punkt, der die Bedeutsamkeit des Themas Barrierefreiheit ausmacht, ist der Prozess der Inklusion. Vereinfacht gesagt ist Inklusion „*wenn jeder Mensch [...] überall dabei sein kann [...].*“ (AKTION MENSCH 2015a), denn wörtlich bedeutet Inklusion so viel wie Zugehörigkeit oder Teilhabe. Um diesen Grundgedanken der Inklusion gerecht zu werden, müssen einige Rahmenbedingungen stimmen: Zum einen muss es physisch, also körperlich möglich sein, dass behinderte Personen räumlich mit nicht-behinderten Menschen zusammen sein können. Weiterhin muss eine funktionale Gleichberechtigung herrschen, also die Möglichkeit am öffentlichen Leben teilzunehmen, sowie die sozialen Bedingungen stimmen, wozu beispielsweise die sozialen Kontakte zählen. Eine Gesellschaft bildet eine Einheit aus vielen Verschiedenheiten, und jeder in dieser Einheit soll als normal angesehen werden und zur Einheit dazugehören.

Die folgende Abbildung verdeutlicht, was Inklusion bedeutet: Die Gesellschaft soll sich dahingehend entwickeln, dass Menschen mit Beeinträchtigung als vollkommen normal wahrgenommen werden, eine Behinderung soll in keinsten Weise dazu beitragen, dass Menschen anders behandelt werden, sie sind ebenso völlig gleichwertige Mitmenschen, wie diejenigen ohne Beeinträchtigungen. (vgl. UN-BEHINDERTENRECHTSKONVENTIONEN 2015a; INTEGRATIONSÄMTER 2013).

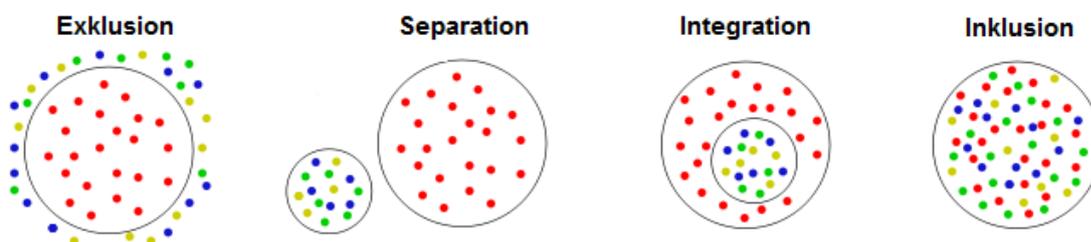


Abbildung 8.2: Inklusion (Quelle: UN-BEHINDERTENRECHTSKONVENTIONEN 2015a)

Nicht nur auf nationaler Ebene, sondern auch global betrachtet ist Inklusion ein viel diskutiertes und hochaktuelles Thema, denn mehr als 15 Prozent der Weltbevölkerung sind von einer Behinderung betroffen. Eben für diese Menschen ist Inklusion das Mittel der Teilhabe an der Gesellschaft. Der vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung erstellte Aktionsplan zu Inklusion dient dazu, die Inklusionsthematik in der allgemeinen Entwicklungspolitik zu verankern, sodass es zu einem zentralen Punkt bei Entwicklungsprozessen wird. Das übergeordnete Ziel der Inklusion ist die gleichberechtigte Teilhabe behinderter Menschen am Gesellschaftsleben, sowie ein selbstbestimmtes Leben führen zu können. Das bedeutet, Inklusion muss in allen Lebensbereichen stattfinden, in Bezug auf Wohnen, Freizeitgestaltung und Versorgungsangelegenheiten, wie auch auf der Bildungsebene und später im Beruf.

Aus städtebaulicher Sicht ist es dazu besonders von Bedeutung die Zugänglichkeit aller Gemeinschaftsräume, wie öffentliche Gebäude, Plätze, Parks, aber auch den öffentlichen Verkehr, Hindernisfrei zu gestalten. Das Konzept „Design für Alle“ ist ein Beispiel, wie dies in der Siedlungsentwicklung und Stadtplanung fest verankert werden kann. Auch hier wird betont: Es wird nicht speziell für beeinträchtigte Menschen gebaut, sondern so, dass die Gebäude, Plätze, Parks, etc. für Jedermann gleichermaßen zugänglich sind, denn Inklusion bezieht sich nicht explizit auf Menschen mit Behinderungen, ebenso auch auf junge und alte Menschen, Männer und Frauen, Menschen mit Migrationshintergrund, die alle einen unterschiedlichen Anspruch an einen Raum und dessen Barrierefreiheit haben. Neben der baulichen Dimension liegt hier auch ein besonderes Augenmerk auf der sozialen Ebene, denn das Zwischenmenschliche ist der springende Punkt, der zu einer gelungenen Inklusion beiträgt (vgl. WEISS; DRILLING; BLUMER 2010 S.257ff; INTEGRATIONSÄMTER 2013).

Ein zweiter wichtiger Aspekt neben der Inklusion ist der demographische Wandel und die daraus resultierenden veränderten Bevölkerungsstrukturen. Je mehr die aktuelle demographische Situation voranschreitet, desto mehr wird das Thema Barrierefreiheit in Zukunft eine Rolle spielen. Laut einem Mikrozensus des Statistischen Bundesamtes lebten 2013 mehr als 10 Millionen Menschen mit einer anerkannten Behinderung in Deutschland, im Schnitt ist also jeder Achte Einwohner der Bundesrepublik betroffen. Davon galten offiziell dreiviertel (mehr als 7,5 Millionen) als Schwerbehindert, die Zahl stieg seit 2009 um rund 500.000 Personen an. Mehr als 3,8 Millionen Männer und knapp 3,7 Millionen Frauen sind betroffen und weit mehr als die Hälfte der Personen sind älter als 65 Jahre (siehe dazu im Anhang Tabelle 4).

Man kann sagen, dass die Zahl der Menschen mit einer Schwerbehinderung in allen Altersklassen im Vergleich zu 2009 angestiegen sind. Lediglich die Zahlen der Kinder bis 6 Jahre und der 18 bis 45-Jährigen, sind leicht rückläufig. Allerdings ist zu sagen, dass die meisten Behinderungen im Laufe des Lebens auftreten, bzw. sich mit dem Alter verstärken, wie beispielsweise die Hör – und Sehfähigkeit, sodass der Grad der Behinderung im Laufe des Lebens von unter 50 auf 50+, und somit dem Status der Schwerbehinderung, ansteigt. Auch auf Grund der alternden Bevölkerung in Deutschland und dem bereits recht großen Anteil an älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung, gibt es immer mehr Menschen mit einer Behinderung und auch die Anzahl der Schwerbehinderten Personen steigt an. Ein Großteil der Menschen mit einem Schwerbehindertenausweis (rund 2,4 Millionen) hat einen Grad der Behinderung von 50, und mehr als 1,8 Millionen haben einen GdB von 100 (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2014a S.1 und 2014b S.5ff und 2015 S.1).

Behinderungen können verschiedene Ursachen haben und können zu dem sehr vielfältig sein. Wie in Tabelle 5) im Anhang dargestellt, ist eine Behinderung in den meisten Fällen die Folge einer allgemeinen Krankheit, wozu auch Impfschäden gezählt werden. Eine weitere Ursache sind Unfälle

(Berufsunfall, Verkehrsunfall, Häuslicher Unfall oder nicht weiter bezeichnete Unfälle). Hier sind vor allem Männer betroffen, was sich dadurch erklären lässt, dass Männer häufiger körperlich Arbeiten, im Beruf wie in häuslicher Umgebung, und statistisch gesehen somit auch öfter von (Arbeits-)Unfällen betroffen sind (siehe dazu im Anhang Tabelle 5). Etwa 4,5 Millionen der betroffenen Personen leiden an einer körperlichen Behinderung, weitere 1,5 Millionen an einer geistigen Behinderung, wozu auch Seelische und Zerebrale (das Gehirn betreffende) Störungen zählen. Die übrigen rund 1,3 Millionen Menschen mit einer anerkannten schweren Behinderung werden unter sonstiges zusammengefasst. Die Dunkelziffern derer Menschen mit einer Behinderung, oder gar schweren Behinderung, dürften allerdings deutlich höher ausfallen, besonders im Bereich der geistigen und psychischen Behinderungen bleiben die Zahlen eher ungewiss.

1.3 Methodik

Bei der Bearbeitung der Bachelorarbeit wurden hauptsächlich drei Methoden angewandt. Zum einen die Arbeit mit Literatur, weiterhin Experteninterviews, sowie Begehungen und Messungen vor Ort.

◆ Literatur

Bei der Literatuarbeit ist der „Leitfaden für barrierefreies Bauen“ vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit die Grundlagenliteratur. In dem Werk von 2014 werden die Richtlinien für barrierefreies Bauen für öffentliche Gebäude dargelegt. Es handelt sich um Leitlinien zur Errichtung barrierefreier Gebäude. Dabei muss betont werden, dass diese Daten für den Bau von Neubauten gelten. Bei bestehenden Gebäuden, die nachträglich angepasst oder umgebaut werden, sollten die Regeln „[...] *sinngemäß angewendet* [...]“ (vgl. BMUB 2014 S.17) werden.

In dem Leitfaden werden Baumaßnahmen nach den technischen Angaben, die in verschiedenen DIN-Normen festgeschrieben sind, festgehalten. Unter anderem sind folgende DIN-Normen als „*allgemein anerkannte Regeln der Technik (a. a. R. d. T.) im Bereich des Barrierefreien Bauens*“ (vgl. BMUB 2014 S.17) zu beachten:

- ◆ DIN 18040-1:2010-10 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: öffentlich zugängliche Gebäude (Neubauten)
- ◆ DIN 18024-1:1998-01 Barrierefreies Bauen (Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze)
- ◆ DIN 1450:1993-07 Leserlichkeit
- ◆ DIN 18041:2004-05 Hörsamkeit in kleinen und mittelgroßen Räumen
- ◆ DIN 32975:2009-12 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur Barrierefreien Nutzung

- ◆ DIN 32984:2011-10 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- ◆ DIN Fachbericht 142: Orientierungssysteme in öffentlichen Gebäuden (2005)
- ◆ DIN 18065:2011-06: Gebäudetreppen – Definitionen, Maßregeln, Hauptmaße
- ◆ VDI 6008 Blatt 2:2012-12: Barrierefreie Lebensräume – Möglichkeiten der Sanitärtechnik
- ◆ VDI 6000 Blatt 3:2011-06: Ausstattung von und mit Sanitärräumen – Versammlungsstätten und Versammlungsräumen

Der „Leitfaden für Barrierefreies Bauen“ bezieht sich in einer Randbemerkung immer darauf in welche DIN-Norm das Beschriebene zu finden ist, in dieser Arbeit wird nur an wenigen Stellen darauf verwiesen.

Weiterhin dient der „Kultur- & Regionalführer PORTA libertas“ als Print- wie auch als Onlineversion als wichtige Informationsquelle. Bei diesem Führer handelt es sich um ein Projekt der Club Aktiv e.V., der „barrierefrei durch die Region Trier“ (vgl. Club Aktiv 2008 Titelseite) führen soll. Hier werden von vielen unterschiedlichen Einrichtungen der Stadt Trier und auch der umliegenden Städte und Gemeinden (Bernkastel-Wittlich, Trier-Saarburg, Eifelkreis Bitburg-Prüm, Vulkaneifelkreis) Informationen zur Barrierefreiheit zusammengefasst, dazu zählen beispielsweise Ämter, Apotheken, Ärzte, Parkplätze, Bildungseinrichtungen und Bibliotheken, Bushaltestellen, Einzelhandel und Einrichtungen wie Kinos, Theater, Museen uvm. Man findet zu den einzelnen Einrichtungen viele nützliche Informationen wie die Anzahl und Maße der Parkplätze, dem Weg zum Gebäude und Maße der Gebäudeeingänge, sowie Informationen zur Inneneinrichtung wie barrierefreie Toiletten. Damit gibt es die Möglichkeit für interessierte Besucher sich vorab über die Situation vor Ort zu informieren und mögliche Schwierigkeiten zu umgehen.

◆ Interviews/ Messungen

Im Falle dieser Bachelorarbeit wurden zum einen Vereine aus Trier ausgewählt, die mit Menschen mit Behinderungen arbeiten und zum Teil auch selber betroffen sind. Dazu gehört einmal der Club Aktiv. Dabei handelt es sich um „*Interessensgemeinschaft behinderter und nicht behinderter Menschen, die vor gut 40 Jahren gegründet wurde.*“ (vgl. Interview Club Aktiv 2015). Der Aspekt der Inklusion wird hier großgeschrieben, denn der wichtigste Grundsatz lautet, Menschen mit einer Beeinträchtigung ein möglichst selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen. Der Club Aktiv versteht sich als Dienstleister (z.B. für Fahrdienste) und als Berater (Wohnraumberatung), ebenso werden gemeinsame Unternehmungen geplant und durchgeführt, vor allem aber handelt es sich um einen Interessenverband, der Menschen

mit und ohne Behinderung zusammenbringt. Alle Altersstufen sind vertreten: von Kindergartenkindern bis hin zu Senioren, ebenso alle Arten der Behinderung.

Ein weiterer Interviewpartner ist das HörBIZ (= **Hör-Beratungs- und Informationszentrum**) Trier. Dabei handelt es sich um eine Anlaufstelle für Menschen mit einer Hörbehinderung, die seit 2003 existiert. Hier findet zum einen Beratung und Betreuung für Betroffene und Angehörige statt, beispielsweise als Hilfe bei Kommunikationsproblemen (Vermittlung von Kommunikationsstrategien und Hörtaktiken), aber auch das ambulant betreute Wohnen, Familienhilfen (über das Jugendamt) spielt eine Rolle. Weiterhin ist das HörBIZ eine Anlaufstelle um sich zu informieren, beispielsweise über Hilfsmittel zum Hören, wie Hörgeräte oder Cochlea-Implantate und deren Finanzierung, Rehabilitationsmöglichkeiten u.v.m.

Auch die ProRetina Deutschland e.V., *„eine deutsche Selbsthilfevereinigung von Menschen mit Netzhautdegenerationen mit diversen Regionalgruppen in den verschiedenen Bundesländern“* (vgl. *Interview ProRetina 2015*), ist zu einem Interview bereit. Der Verein ist *„tätig in der Forschung und beraten Betroffene und deren Angehörige in allen relevanten Fragen rund um Sehbehinderung und Blindheit“* (vgl. *Interview ProRetina 2015*). Das Interview findet allerdings aus Zeit- und Termintechnischen Gründen, per E-Mail statt. Marion Palm-Stalp, die Leitung der ProRetina e.V. Trier, leidet selber an einer Netzhautdegeneration, durch die sie nur noch schemenhaft sehen kann.

Weitere Interviewpartner waren die Betreiber, bzw. Angestellte der Einrichtungen. Beim Broadway Filmtheater war es Franziska Kraft, die sich die Zeit nahm einige Fragen zu beantworten und eine Führung durch das Kino zu machen. Bei der Tuchfabrik war es der Angestellte Christopher Stüber, der die Führung durch das Gebäude vornahm, im Anschluss daran stand er gemeinsam mit der Geschäftsführung Teneka Beckers für Fragen zur Verfügung. Beim Theater erklärte sich der Technische Leiter Peter Müller bereit, einige Fragen zu beantworten, sowie eine Führung durch das Gebäude zu machen.

Neben den Interviews finden im Broadway Filmtheater, dem Theater Trier und der Tuchfabrik auch Messungen statt, welche im Anhang zu den Interviews tabellarisch zusammengefasst wurden.

Lediglich das Cinemaxx Trier war zu einem Interview und einer Führung vor Ort nicht bereit. Hier wurden einige Fragen von der Pressestelle per Email beantwortet, ansonsten wurde man auf die Internetseite des Cinemaxx verwiesen. Dort, unter dem Reiter „KINOINFO“, gibt es eine Seite zur Barrierefreiheit. Weitere Informationen zum Cinemaxx wurden der Print- und Online-Ausgabe des „Kultur- & Regionalführer PORTA libertas“ entnommen.

Zusätzlich zu den Einrichtungen und den Organisationen/Vereinen wurde auch eine Mitarbeiterin der Greta & Starks Apps UG per E-Mail befragt. Bei Greta und Starks handelt es sich um zwei Apps, die das Kinoerlebnis für Menschen mit Seh- und Hörbehinderung mittels Mobilem Endgerät unterstützen (siehe dazu Kapitel 3.1.2 und 3.1.3).

2 Definitionen und Bestimmungen

Im folgenden Kapitel werden zum einen die Grundlagen auf gesetzlicher Seite näher erläutert, denn eine wichtige Grundlage für die Gleichberechtigung aller ist die Gleichstellung vor dem Gesetz und die Stärkung der Rechte von Menschen mit Beeinträchtigungen. So sind entsprechende Paragraphen seit mehr als 20 Jahren Teil der Deutschen Gesetzeslage. Weiterhin werden in diesem Kapitel, für diese Untersuchung bedeutsamen, Begriffe erläutert sowie die Arten und Ausprägungen der Behinderungen definiert. Die Untersuchung der Gebäude wird auf Basis der Anforderungen für drei verschiedene körperliche Behinderungen vorgenommen, die in den Punkten 2.2.3, 2.2.4 und 2.2.5 erläutert werden. In Kapitel 2.3 werden dann einige Städtebauliche Maßnahmen und Festlegungen erläutert. Hier dient der „Leitfaden Barrierefreies Bauen“ vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit als Grundlage.

2.1 Rechtliche Grundlagen

Neben dem Artikel 3 (3) des Grundgesetzes, der in der Einleitung zitiert wird, gibt es noch weitere gesetzliche Grundsätze, die die Gleichstellung aller Menschen festhalten. Im allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) § 1 heißt es:

*„Ziel des Gesetzes ist, Benachteiligungen aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, **einer Behinderung**, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern oder zu beseitigen.“*

Ausführlicher wird es im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) in §1 dargelegt:

„Ziel dieses Gesetzes ist es, die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Dabei wird besonderen Bedürfnissen Rechnung getragen.“

Weiterhin gibt es Gesetzliche Festlegungen in den Landesgesetzen der Bundesländer. Jedes Bundesland für sich hat Grundsätze zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung verfasst. In

Rheinland-Pfalz beispielsweise ist das „Landesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (LGGBehM)“ am 01.01.2003 in Kraft getreten. Hier steht unter § 1 ähnlich, wie der Artikel in BGG, geschrieben: *„Ziel dieses Gesetzes ist es, auf der Grundlage des Artikels 64 der Verfassung für Rheinland-Pfalz Benachteiligungen von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihnen die gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Dabei wird besonderen Bedürfnissen Rechnung getragen.“* (LANDTAG RHEINLAND-PFALZ 2002).

Dem Gleichstellungsgedanken wird unter §3 Rechnung getragen. Hier heißt es unter dem Titel des Benachteiligungsverbots und Absatz (1): *„Behinderte Menschen dürfen gegenüber nicht behinderten Menschen nicht benachteiligt werden.“*

In der Bundesrepublik wird die Umsetzung der Gleichberechtigungsgesetze über verschiedene Institutionen gesichert, beispielsweise über das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) und das Institut für Menschenrechte.

Neben den politischen Bemühungen zur Inklusion von Menschen mit Beeinträchtigungen gibt es auch eine Reihe von Interessenverbänden und Hilfsorganisationen, die sich auf persönlicher Ebene für behinderte Menschen stark machen. Mittlerweile gibt es zahlreiche Hilfsverbände. Die Behindertenbewegung der 1970er Jahre ist eine solche Organisation, aus deren Initiative heraus viele Hilfsdienste hervorgegangen sind, die behinderte Menschen dabei unterstützen wollen, möglichst selbstbestimmt leben zu können (vgl. AKTION MENSCH 2015b). Zu diesen Vereinen/ Verbänden gehören auch diejenigen, die als Interviewexperten für diese Bachelorarbeit zur Verfügung standen: Der Club Aktiv, der sich in den 1970 Jahren gründete und eine Art Lebenshilfe für Menschen mit allen Arten von Beeinträchtigung darstellt, ebenso wie die ProRetina e.V. und das HörBIZ.

Mit dem „Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“, international bekannt als *Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD)*, gibt es seit 2008 offiziell auch einen internationalen Rahmen, der die Rechte von Menschen mit Behinderungen festhält und stärkt. Es handelt sich dabei um einen Vertrag der Vereinten Nationen, welcher als *„Leitfaden für die Umsetzung der Rechte von Menschen mit Behinderung“* (BMZ 2013 S.6) verstanden werden kann. Darin werden viele wichtige allgemeine Grundsätze der Rechte für Behinderte, sowie allgemeine Verpflichtungen zum Umgang mit beeinträchtigten Menschen international festgehalten. Im Jahr 2007 wurde das Übereinkommen von Deutschland unterzeichnet, 2008 wurde es wirksam (vgl. BENTELE 2014 S.4ff).

2.2 Begriffsdefinitionen

Im Folgenden werden nun einige Begriffe definiert. Dazu ist zu sagen, dass es sich hierbei bei einigen Begriffen um Versuche der Definition handelt, da das Thema „Behinderung“ sowie die Behinderungsarten und deren Ausprägungen keine eindeutige und einheitliche Definition haben und oftmals nicht scharf voneinander getrennt werden können. Behinderung an sich ist letztendlich immer auch eine sehr persönliche Definition. Weltweit sind etwa eine Milliarde Menschen von einer Behinderung betroffen, davon überdurchschnittlich viele Frauen, Ältere Menschen und Menschen aus ökonomisch schwachen Schichten, nur etwa 20 Prozent davon leben außerhalb eines Entwicklungslandes (vgl. BMZ 2013 S.5).

2.2.1 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit kann man mit Hindernisfreiheit gleichsetzen. Dort wo Menschen auf ein Hindernis stoßen, müssen Wege und Mittel gefunden werden, dass diese überbrückt werden können.

Das Behindertengleichstellungsgesetz definiert „Barrierefrei“ in § 4 folgendermaßen:

„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 auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.“

Dies bedeutet im Klartext, dass so bei Gebäuden beispielsweise darauf geachtet wird, dass für alle gebaut wird, sodass jeder Bürger der Bundesrepublik, egal mit welchem persönlichen gesundheitlichen Hintergrund, jederzeit Zugang zu öffentlichen Gebäuden, Verkehrsmitteln, Anlagen etc. haben soll. Was genau dabei aus städtebaulicher Sicht beachtet werden muss wird in Kapitel 2.3 erläutert.

Neben dem Paragraphen zu Gleichbehandlung und Gleichberechtigung von Menschen mit Behinderung, sind im LGGBehM in weiteren Paragraphen Festsetzungen zur Barrierefreiheit von Informationstechnik (§7) und zur Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich des Städtebaus und des Verkehrs (§9) definiert.

Eine andere Ebene, in der Barrierefreiheit definiert wird, ist die soziale Dimension. *„Sie ermöglicht es allen Menschen [...] gleichberechtigt, selbstbestimmt und unabhängig zu leben und gleiche Pflichten zu erfüllen. [...]“* (MINISTERIUM DER FINANZEN DES LANDES RHEINLAND-PFALZ/ MINISTERIUM FÜR ARBEIT, SOZIALES UND GESUNDHEIT DES LANDES RHEINLAND-PFALZ 2000 S.10). So soll sichergestellt werden, dass nicht nur die Zugänge zu Gebäuden, Plätzen, etc. barrierefrei sind, sondern auch die Teilnahme an Veranstaltungen, Kursen, Kino- oder Theatervorstellungen, etc. ermöglicht werden.

Im Sinne des Inklusionsgedankens, bei dem alle Menschen gleichermaßen zu einer Gemeinschaft gehören, gelten die Grundsätze der Barrierefreiheit nicht ausschließlich nur für körperlich und geistig beeinträchtigte Menschen, denn „[...] Barrierefreiheit berücksichtigt menschliche Fähigkeiten in allen Ausprägungen. Barrierefreiheit beschränkt sich nicht auf ausgewählte Personengruppen [...].“ (MINISTERIUM DER FINANZEN DES LANDES RHEINLAND-PFALZ/ MINISTERIUM FÜR ARBEIT, SOZIALES UND GESUNDHEIT DES LANDES RHEINLAND-PFALZ 2000 S.10f). Bei einer barrierefreien Gestaltung werden also die Bedürfnisse aller Menschen mit einer kurz- oder langfristigen Einschränkung berücksichtigt. Menschen mit Behinderung sind hier natürlich besonders im Fokus, da Behinderungen oft permanent und andauernd sind, im Gegensatz zu Müttern, die den Kinderwagen nur eine bestimmte Zeit schieben werden.

2.2.2 Behinderung

Das Wort Behinderung an sich bedeutet zunächst nur, dass man in irgendeiner Weise „behindert“ wird, sodass man sich nicht „flüssig“ fortbewegen kann. Dabei kann es sich zum einen um simple physische Barrieren wie Bordsteine, Poller, etc., handeln oder um körperliche Beeinträchtigungen, die eine Person behindern.

So kann man sagen, dass nicht die Beeinträchtigung selbst das problematischste an der Situation ist, sondern die Gegebenheiten des Umfeldes. So wird eine „Behinderung [...] damit individuell sowie insbesondere auch situations- und umfeldabhängig verstanden“ (INTEGRATIONSÄMTER 2013).

Nach § 2, Abs. 1 des Sozialgesetzbuchs 9 (SGBIX) lautet die rechtliche Definition von Behinderung wie folgt:

„(1) Menschen sind behindert, wenn ihre körperliche Funktion, geistige Fähigkeit oder seelische Gesundheit [...] länger als sechs Monate von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweichen und daher ihre Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist. [...].“

Im ersten Artikel der UN-Menschenrechtskonventionen heißt es:

„Zu den Menschen mit Behinderungen zählen Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können.“ (BENTELE 2014 S.12).

Auch versucht man die Behinderung nach der Schwere zu klassifizieren. So heißt es in §2 Absatz 3 SGBIX:

„(2) Menschen sind [...] schwerbehindert, wenn bei ihnen ein Grad der Behinderung [GdB] von wenigstens 50 vorliegt [...].“

Um eine Behinderung derart einordnen zu können, gibt es Tabellen, die den Grad der Behinderung definieren. Diese Tabellen sind sehr komplex und für jeden Teil des Körpers aufgeschlüsselt. Nachfolgend steht ein Beispiel eines Teils einer solchen Tabelle, die den Grad der Behinderung bei einer Schädigung des Sehorgans angeben.

		GdB/MdE-Grad
Verlust eines Auges mit dauernder, einer Behandlung nicht zugänglicher Eiterung der Augenhöhle		40
Linsenverlust		
	eines Auges (korrigiert durch intraokulare Kunstlinse oder Kontaktlinse)	
	Sehschärfe 0,4 und mehr	10
	Sehschärfe 0,1 bis weniger als 0,4	20
	Sehschärfe weniger als 0,1	25–30
beider Augen		
	der sich aus der Sehschärfe für beide Augen ergebende GdB/MdE-Grad ist um 10 zu erhöhen.	
Die GdB/MdE-Werte setzen die Verträglichkeit der Linsen voraus. Maßgebend ist der objektive Befund.		

Tabelle 8.1: Auszug GdB-Tabelle: Sehorgan (Quelle: KNITTEL 2008 S.17)

2.2.3 Gehbehinderung

Eine Gehbehinderung wird hier ganz klassisch als eine Einschränkung der individuellen, körperlichen Mobilität definiert. Zu Menschen mit einer solchen Beeinträchtigung gehören unter anderem diejenigen, die: *„dauerhafte oder zeitweilige Einschränkungen des Bewegungsvermögens, insbesondere der Arme, Beine und Hände haben, Mobilitätshilfen oder Rollstühle nutzen, [...], über Einschränkungen der Kondition im Alter verfügen, [...].“* (BMUB 2014 S. 55).

Der letzte Satz schließt auch die höheren Altersklassen mit ein, denn auch hier spricht man von einer Beeinträchtigung. Allerdings ist die Bezeichnung „behindert“ für die meisten Menschen, die Altersbedingte Einschränkungen haben, nicht treffend, sie sind in dem Sinne nicht behindert, sondern alt. Hier wird deutlich, was damit gemeint ist, dass eine Behinderung immer eine subjektive Definitionssache ist. Für die Untersuchungen der Bachelorarbeit sind Menschen, die auf die Mobilitätshilfe „Rollstuhl“ angewiesen sind von Bedeutung.

Bei Rollstuhlfahrern an sich muss man jedoch weiter unterscheiden: Diejenigen, die sich in einem herkömmlichen Rollstuhl fortbewegen (können), und diejenigen die auf einen elektrischen Rollstuhl

(im Folgenden: E-Rollstuhl) angewiesen sind. Die Mindestmaße, die in Kapitel 2.3 für Rollstuhlkonforme Baumaßnahmen (Wege, Türen, Aufzüge, etc.) festgeschrieben sind, gelten meist nur für die herkömmlichen Rollstühle, E-Rollstühle sind oft breiter und wesentlich schwerer.

Am weitesten verbreitet ist der einfache Standardrollstuhl. Etwa 85% aller Rollstuhlfahrer nutzen ein solches Modell. Laut der Club Aktiv e.V. werden die manuell betriebenen Rollstühle von Menschen benutzt, die eine Hilfsperson zum Schieben haben oder die von der Oberkörper- und Armmuskulatur her noch fähig sind den Rollstuhl selber anzutreiben, da hier Kraft benötigt wird. Ein Zusatzantrieb für einen mechanischen Rollstuhl erleichtert die Fortbewegung, auch Steigungen können leichter bewältigt werden. Die Maße für einen einfachen Standardrollstuhl liegen bei etwa 110 – 120 cm Länge, 65 – 72 cm Breite und 85 – 127 cm Höhe. Die Größe eines Rollstuhls richtet sich vor allem nach den Körpermaßen der betroffenen Person.

E-Rollstühle sind eher für diejenigen, die auch sonst körperlich nicht sonderlich leistungsfähig sind und einen Rollstuhl nicht mehr aus eigener Kraft antreiben können. Die Maße eines E-Rollstuhls liegen bei 120 cm Länge, 72 cm Breite und bis zu 127 cm Höhe. Hier unterscheidet man allerdings noch in Rollstühle für Innen- und/oder Außenräume und direkt und indirekt gelenkte Rollstühle (vgl. HYPERJOINT GMBH o.J. a+b und Interview Club Aktiv 2015). Für Menschen, die einen Rollator nutzen, gelten im Großen und Ganzen die gleichen Maßnahmen und Bedingungen.

2.2.4 Sehbehinderung

Laut dem Statistischen Bundesamt gab es im Jahr 2013 etwa 360 000 Menschen mit einer Sehbehinderung (siehe dazu im Anhang Tabelle 6). Allerdings kann es sich dabei nur um Schätzungen handeln, die Dunkelziffer scheint viel höher. Der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV) klagt an, dass *„Blinde und sehbehinderte Menschen [...] in Deutschland nicht gezählt [werden].“* Anders in vielen Nordeuropäischen Ländern (Dänemark, Finnland, Großbritannien, Irland, Island). Ein im Jahr 2004 veröffentlichter Bericht (Global Data on visual impairment in the year 2002) sagt, dass die Zahl der Menschen mit einer Sehbehinderung sich in diesen Ländern zwischen den Jahren 1990 und 2002 um 80% gesteigert hat. Die Gesamtzahl aller Sehbehinderten Menschen in Deutschland wird auf Grund dieser Zahlen auf insgesamt 1,2 Millionen geschätzt (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2014b S.10; DBSV o.J.)

Bei einer Seh-Behinderung handelt es sich um eine Störung der visuellen Wahrnehmung. Menschen mit einer solchen Beeinträchtigung leiden entweder unter einem eingeschränkten Sehvermögen, oder am völligen Verlust der Sehkraft, also an Blindheit.

Die offizielle Definition nach deutschem Recht lautet: „*Ein Mensch ist sehbehindert, wenn er auf dem besser sehenden Auge selbst mit Brille oder Kontaktlinsen nicht mehr als 30 % von dem sieht, was ein Mensch mit normaler Sehkraft erkennt (Sehrest \leq 30 %).*“ (DBSV o.J.).

Hochgradig sehbehindert ist ein Mensch „*wenn er auf dem besser sehenden Auge selbst mit Brille oder Kontaktlinsen nicht mehr als 5 % von dem sieht, was ein Mensch mit normaler Sehkraft erkennt (Sehrest \leq 5 %)*“, bei Blindheit sieht man „*auf dem besser sehenden Auge selbst mit Brille oder Kontaktlinsen nicht mehr als 2 % von dem [...], was ein Mensch mit normaler Sehkraft erkennt (Sehrest \leq 2 %)*“ (DBSV o.J.).

Der Grad der Sehbehinderung wird über die Sehschärfe nach DIN 58220 (Sehschärfepfung für Gutachten) definiert. Doch nicht nur die Sehkraft, auch Krankheiten wie Lähmungen des Augenlids oder ganzer Gesichtspartien und Tumore um den Augapfel herum können zu einer Beeinträchtigung des Sehvermögens führen (vgl. BMUB 2014 S.56).

Für Menschen mit einer Sehbehinderung gibt es einige Hilfsmittel, die eine Beeinträchtigung vermindern. Dazu gehören ganz klassisch die Brille oder Kontaktlinsen, aber auch vergrößernde Sehhilfen wie Lupen und Lesegeräte, Sprachausgaben für den Computer und sprechende Haushaltshelfer.

Laut ProRetina Trier ist es bei der barrierefreien Gestaltung öffentlicher Gebäude besonders wichtig auf „*gute Beleuchtung, Leitsysteme, Großschriften [und] Punktschrift*“ (Interview ProRetina 2015) zu achten, damit Menschen mit einer Sehbehinderung sich gut zurechtfinden können.

2.2.5 Hörbehinderung

Offiziell leiden etwa 300500 Menschen an einer Hörbehinderung (siehe Anhang Tabelle 6). Auch hier handelt es sich dabei wohl nicht um die reale Zahl der Betroffenen. Durch Untersuchungen aus der Vergangenheit in unterschiedlichen Ländern der Erde (Deutschland, Finnland, Australien, Großbritannien, Italien, Schweden) konnten die Zahlen der Menschen mit Hörbehinderung hochgerechnet werden. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen zeigen für Deutschland, dass etwa 17% der Gesamtbevölkerung an einer Beeinträchtigung der Hörfähigkeit leidet. Das macht etwa 14 Millionen Menschen in Deutschland aus (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2014b S.10; HEGER/HOLUBE 2010 S. 61ff). Doch auch diese Zahlen sind nur Schätzungen, zeigen allerdings deutlich, dass es keine Minderheit ist die betroffen ist.

Ebenso, wie bei einer Sehbehinderung, kann auch eine Hörbehinderung teilweise (Schwerhörigkeit), oder komplett (Taubheit) sein. Man unterscheidet hier in mehrere Stufen der Beeinträchtigung des Hörvermögens:

Von einer leichten Schwerhörigkeit spricht man, wenn der *„Hörverlust im besseren Ohr [...] im Hauptsprachbereich durchgehend 25 bis 40 dB“ (DGB o.J.)* beträgt. Bei einer mittelgradigen Schwerhörigkeit *„bewegt sich der Hörverlust zwischen 40 bis 70 dB“ (DGB o.J.)*, bei einer hochgradigen Schwerhörigkeit liegt der Hörverlust zwischen 70 und 100 dB. Von *„an Taubheit grenzender Schwerhörigkeit“* spricht man bei einem Hörverlust von 85 bis 100 dB. Taubheit wird als *„Hörverlust [...] im Bereich zwischen 125 und 250 Hz mehr als 60 dB sowie mehr als 100 dB im Übrigen Frequenzbereich“ (DGB o.J.)* definiert.

Charlotte Böhm von HörBIZ Trier fasst die Abstufungen folgendermaßen zusammen: Schwerhörigkeit beginnt ab einem Hörverlust von 25 dB, Taubheit ab 90 dB (vgl. Interview HörBIZ 2015).

Der GdB wird nach wahrnehmbaren Dezibel (dB) und dem Gesamtwortverstehen anhand einer Tabelle abgelesen. Rund 15 Prozent der Betroffenen haben die Hörbehinderung geerbt, *„in den meisten Fällen ist die Gehörlosigkeit aber erworben“ (DGB o.J.)*. Krankheiten, die zu einer Behinderung des Hörvermögens führen können, sind beispielweise ein Tinnitus (Ohrgeräusche), eine chronische Mittelohrentzündung, eine Hirnhautentzündung und Virusinfektionen, wie beispielweise Masern (vgl. BMUB 2014 S.56; KNITTEL 2008 S. 23ff).

Auch für Menschen mit einer Hörbehinderung gibt es Hilfsmöglichkeiten. Um die vorhandene Hörfähigkeit zu unterstützen, gibt es die herkömmlichen Hörgeräte, die wie ein Verstärker wirken. Weiterhin gibt es Menschen, die ein Cochlea-Implantat (CI) nutzen. Dabei handelt es sich um eine Innenohrprothese, die operativ eingesetzt wird, und das Hören wieder ermöglichen kann. Dies ist allerdings nur möglich, wenn der Hörnerv unversehrt ist und alle wichtigen Organe zum Hören vorhanden sind. Die im Ohr ankommenden Schallwellen werden in elektrische Impulse umgewandelt, sodass die Nerven der Hörschnecke (Cochlea) stimuliert werden. Durch die verschiedenen Bestandteile des Implantats werden die Impulse ans Gehirn weitergeleitet, wo sie als akustische Ereignisse wahrgenommen werden. Es handelt sich also um eine Art Hörgerät, der Unterschied besteht darin, dass bei einem herkömmlichen Hörgerät eine Restfunktion Cochlea vorhanden sein muss, denn hier wird der Schall lediglich verstärkt (vgl. DCIG 2012, S.8ff).

Je früher eine betroffene Person ein solches Implantat eingesetzt bekommt, desto höher stehen die Chancen, dass die Patienten ein relativ normales Hör- und Sprechvermögen, erlangen können. Etwa 3 Prozent der Neugeborenen haben ein eingeschränktes Hörvermögen, 3 bis 4 von 1000 leiden an einer hochgradigen Hörschädigung bis hin zur Taubheit, bzw. an Taubheit grenzender Schwerhörigkeit. Bei einer frühzeitigen CI-Implantation sind die Erfolge bei Säuglingen und Kleinkindern besonders groß, da durch das junge Alter eine normale Lautsprachentwicklung und Hörfähigkeit erworben werden können. Generell ist ein Erfolg in allen Altersklassen möglich, bei Erwachsenen oder älteren Kindern ist

es oftmals leichter, wenn die Schwerhörigkeit/ Taubheit erst nach dem Erwerb des Sprachvermögens aufgetreten ist (vgl. HOTH/PLINKERT 2012 S. 18ff).

Bauliche Maßnahmen, die für Menschen mit einer Hörbehinderung hilfreich sein können, sind Signalanlagen, Leitelemente auf dem Boden, eine gute Schalldämmung und gute Lichtverhältnisse.

2.3 Bauvorschriften zum Barrierefreien Bauen

Zu Gebäuden und Einrichtungen, die öffentlich zugänglich sind, und somit barrierefrei zugänglich sein müssen, gehören unter anderem Einrichtungen des Bildungs- und Gesundheitswesens, Verwaltungs- und Gerichtsgebäude, Parkplätze, Sport-/Verkaufs-/Gast- und Beherbergungsstätten, sowie Kultureinrichtungen wie Kino, Theater, Museen usw. Dort müssen folgende Bereiche für den allgemeinen Besucher- und Nutzerverkehr barrierefrei erreichbar sein: Eingang, Foyer und Wartebereiche, Garderobe, Verkaufsräume/-theken, Sanitäranlagen, Räume mit Besucherfunktion wie Büros, Unterkünfte, Veranstaltungssäle, Unterrichts- und Konferenzräume, etc. Ein Ziel der städtebaulichen Maßnahmen ist ein Weg für alle zu gestalten, das heißt es muss auf die Bedürfnisse Aller Rücksicht genommen werden, also frei von Barrieren wie Stufen und Schwellen sein. Dieser Weg soll dort beginnen, wo der Zuweg zu einem Gebäude beginnt: bei der Ankunft. Damit sind Parkplätze oder öffentliche Verkehrsmittel, wie eine Bushaltestelle, gemeint.

Die Daten und Maße der Folgenden baulichen Maßnahmen und Anlagen finden sich im Anhang in Tabelle 7).

Wege sollten im Allgemeinen breit genug sein, damit sich Begegnende Menschen gut aneinander vorbeikommen können. Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, brauchen allerdings mehr Platz, daher sollten Fußwege so angelegt werden, dass sie breit genug für Rollstühle sind. Dies gilt auch für Flure innerhalb von Gebäuden. Sie sollten für den Fall der Benutzung durch Mobilitätshilfen und bei Begegnungsverkehr breit genug sein. Die innere Erschließung eines Gebäudes gibt vor, wie und für wen es nutzbar ist. Um eine barrierefreie Benutzbarkeit zu gewährleisten gelten prinzipiell die gleichen Vorgaben, wie bei Fußwegen. Bei Veranstaltungsstätten errechnet sich die notwendige Breite aus der größtmöglichen Besucheranzahl.

Geringe Höhenunterschiede zwischen zwei Wegen oder dem Übergang zu einer Fläche sind mit einer geneigten Erschließungsfläche zu überwinden. Wenn der Höhenunterschied zu groß ist, müssen weitere bauliche Maßnahmen in Betracht gezogen werden, beispielsweise Rampen, kleinere Lifte oder Aufzüge. Um den Wasserabfluss von Wegen problemlos zu ermöglichen, ist ebenfalls eine Querneigung nötig. Um es den Rollstuhlfahrern und Menschen mit anderen Mobilitätshilfen nicht

unnötig schwer zu machen, werden Dach- oder Wölbungsprofile genutzt, die eine Querneigung von rund 2,5% nicht überschreiten (vgl. BMUB 2014 S. 95ff). Um das Ziel, einen Weg für Alle zu haben, umzusetzen, werden bevorzugt geneigte Wege in der Planung in Betracht genommen. Dies wäre baulich die einfachste und oftmals auch kostengünstigste Variante. Allerdings sind geneigte Wege nur mit einer Steigung bis zu 4 % möglich, da sonst vor allem Menschen mit einer motorischen Beeinträchtigung behindert werden können. Somit sind **Rampen** eine mögliche Lösung um einen größeren Höhenunterschied zu bewerkstelligen. Hier muss man zunächst prüfen, ob eine Rampe realisierbar ist oder ob ein Lift oder ein Aufzug nicht die bessere Wahl sind. Dies wäre bei einer Längsneigung von mehr als 6 % auf 6 Meter Länge der Fall. Bei längeren Rampen müssen Zwischenpodeste eingeplant werden. Grundsätzlich sollten Rampen in unmittelbarer Nähe der Treppen liegen, damit das Prinzip der „Ein-Weg-für-Alle“-Führung beibehalten werden kann. Außerdem sollten Rampen, wenn möglich geradlinig angelegt werden, weitere denkbare Formen sind eine L- oder U Form. Um Menschen mit einer Mobilitätshilfe Sicherheit auf den Rampen zu gewähren, sind Radabweiser (sofern die Rampe nicht an einer bzw. beiden Seiten durch eine Wand begrenzt ist), sowie durchgängige Handläufe anzubringen. Diese sind vor allem auch für Menschen mit einer Motorischen Einschränkung, die ohne eine Gehhilfe zurechtkommen, wichtig. Um Menschen mit einer Sehbehinderung die Orientierung zu erleichtern sollten Handläufe auch taktil erfassbare Informationen über Stockwerk und Wegebeziehung enthalten (vgl. BMUB 2014 S. 105ff).

Der Haupteingang zu einem Gebäude sollte immer barrierefrei sein, daher gilt es bei der Planung eines Gebäudes frühzeitig die Zugangssituation zu klären. Dreh- und Pendeltüren sollten vermieden, beziehungsweise wenn nur als Nebeneingänge angelegt werden, am besten sind **Türen** mit einem automatischen Öffnungs- und Schließmechanismus. Bei solchen Türen müssen akustische Signale für Menschen mit einer Sehbehinderung mit eingebaut werden. Türen, die nur manuell geöffnet werden können, müssen mit geringem Kraftaufwand zu öffnen sein. Die Griffe können Bogenförmig sein, eine waagerechte Ausrichtung ist oftmals leichter zu bedienen. Weiterhin ist es wichtig, dass Türen und Raumübergänge Schwellenfrei sind. Bereits eine **Schwelle** von bis zu 2 cm kann ein Hindernis darstellen, daher sollten Raumübergänge, bzw. Türen ebenerdig sein. Dies ist vor allem bei dem Übergang von außen nach innen oftmals eine Herausforderung. Damit Menschen mit einer Beeinträchtigung Türen und Durchgänge auch als solche erkennen können, müssen diese ausreichend kenntlich gemacht werden. Die Markierung sollte sich in das Informations- und Leitsystem des Gebäudes integrieren. Türrahmen und Türblatt heben sich taktil (z.B. von Material her) von der sie einschließenden Wand ab. Bei Glastüren sind visuell gut sichtbare Markierungen anzubringen, ebenso auf weiteren Glasflächen, die in einem Raum eine Barriere darstellen könnten (vgl. BMUB 2014 S. 129ff).

Ein **Treppenlauf** besteht aus mindestens 3 aufeinander folgenden Stufen, ist somit nicht barrierefrei, für Menschen mit einer Seh- oder Hörbehinderung jedoch in der Regel barrierefrei nutzbar, ebenso für Menschen mit einer motorischen Einschränkung, die nicht auf Mobilitätshilfen angewiesen sind. Da Treppen oft baurechtlich notwendig sind, beispielsweise als Teil eines Fluchtweges, müssen einige Merkmale (Breite, Höhe der Stufen, Auftrittsfläche) beachtet werden. Außerdem soll ein durchgängiger Handlauf angebracht werden, hier sollte das Stück vor und nach dem Treppenlauf entweder waagrecht verlaufen, oder taktile Markierungen haben, sodass ein Signal gegeben wird, dass der Treppenlauf zu Ende ist. Weiterhin sollten an freistehenden Treppen Aufkantungen an beiden Seiten des Treppenverlaufs angebracht werden, sodass Mobilitätshilfen wie Gehstöcke oder auch Taststöcke nicht abrutschen können. Die einzelnen Stufen einer Treppe dürfen nicht offen sein, das heißt jede Trittpläche wird durch eine sogenannte Setzstufe geschlossen (siehe dazu im Anhang Abbildung 8). Da Treppen gerade für Menschen mit Sehbehinderung oder Blindheit ein erhöhtes Absturzrisiko bergen, sind zusätzlich zu Handläufen weitere visuelle und taktile Maßnahmen umzusetzen. Vor allem Einzelstufen stellen oftmals Stolperfallen dar, da sie meist „freistehend“ und nicht direkt aus dem Raumkontext ersichtlich sind. Also sollten hier Aufmerksamkeitsfelder mit einer Mindestdiefe von 60 cm über die gesamte Breite der Stufe/Treppe integriert werden, die sich taktil von der Bodenstruktur abheben. Dies ist vor und nach der/den Einzelstufe(n), sowie der obersten und untersten Stufe einer Treppe zu beachten, sodass Anfang und Ende eines Treppenlaufs erkannt werden können. Um für Menschen mit einer Sehbehinderung eine sichere Treppennutzung zu gewährleisten, muss jede Einzelstufe einer freistehenden Treppe markiert sein, beispielsweise durch Kontraste, die auf der Vorderkante beginnen. Bei Trittstufen sollten 4 – 5 cm, bei Setzstufen 1 – 2 cm breite deutlich sichtbare Markierungen vorhanden sein. Dabei müssen es nicht immer farbliche Kontraste sein, auch Muster, Ornamente, etc. können als Markierung dienen (vgl. BMUB 2014 S. 113ff).

Bei mehrgeschossigen Gebäuden sind **Aufzüge** einer der wichtigsten Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung. Nach den Maßen, die in der DIN EN 81-70:2005-09 festgehalten sind, ist es möglich eine Person mit einem elektrischen Rollstuhl sowie eine Begleitperson zu befördern. Neben klassischen Aufzügen können auch sogenannte Plattformaufzüge eingebaut werden. Diese Möglichkeit kann genutzt werden, wenn der nachträgliche Einbau eines Aufzugs bei Bestandsgebäuden nicht möglich ist, da keine Vorrichtungen vorhanden sind. Um einen Aufzug leichter auffindbar zu gestalten, kann das Bewegungsfeld kontrastreich gestaltet werden. Auch eine akustische und optische Rückmeldung bei der Bedienung (auch bei mehrmaliger Befehlsgabe) des Aufzugs sind zu gewährleisten. Auch sollten die Informationen zusätzlich in Blindenschrift (Brailleschrift) auf den Tasten zu finden sein. Die Informationen sollten weiterhin durch visuelle sowie akustische Maßnahmen unterstützt werden, klassischerweise durch die Anzeige und Ansage der aktuellen Etage, bzw. der Fahrtrichtung des Aufzugs durch Pfeilsymbole (vgl. BMUB 2014 S. 124ff).

Auch bei der Inneneinrichtung gibt es Maße, die einzuhalten sind, um eine barrierefreie Nutzung zu gewährleisten. In öffentlichen Gebäuden und Veranstaltungsorten gehören zur Einrichtung **Serviceschalter, Kassen, Garderoben**, Wartebereiche und Sanitäranlagen. Diese Orte müssen vor allem leicht auffindbar und erreichbar sein (vgl. BMUB 2014 S. 139ff).

Bei der Gestaltung von **Veranstaltungsräumen** gibt es einige Maßnahmen, die es zu beachten gilt. Bei einem Raum mit einer festen Bestuhlung, wie beispielsweise Kino und Theater, muss darauf geachtet werden, dass Platz für Rollstuhlfahrer sowie deren Begleitperson sichergestellt ist. Die Abstellflächen müssen eben sein und im Sitzplan, sowie im Rettungswegeplan eingezeichnet sein. Die vorgeschriebenen Bewegungsflächen der Rollstühle können hier in die Erschließungsfläche, wie dem Weg in einem Saal, integriert werden. Bei Menschen, die nicht auf einen Rollstuhl angewiesen sind, jedoch trotzdem gehbehindert sind, sowie überdurchschnittlich große Menschen sollten Sitzreihen mit einer größeren Beinfreiheit mit eingeplant werden. Bei größeren Veranstaltungen mit unterschiedlichen Sitzplatzkategorien sollten auch in mehreren Preiskategorien Plätze vorhanden sein.

Bei Veranstaltungen die hauptsächlich über die Sprachkommunikation zu verstehen sind, ist ebenfalls darauf zu achten, dass für Menschen mit einer Hörbehinderung die Akustik eines Raumes sehr wichtig ist. Hier ist darauf zu achten, dass bau- und raumakustische Maßnahmen getroffen werden. Bei Räumen, die ein Volumen von mehr als 250 m³ haben, sind oftmals Maßnahmen nötig, die die Akustik unterstützen, dazu gehören zum Beispiel induktive Höranlagen. Dabei sollte geprüft werden, ob eine solche Anlage im kompletten Saal installiert wird oder in einem ausgewiesenen Raum, der dann vorrangig für Menschen mit einer Hörbehinderung reserviert ist.

Bei der Wahl eines unterstützenden Übertragungssystems sind die Art des Baus sowie die Funktion des Raumes von Bedeutung. Es gibt mehrere Möglichkeiten Menschen mit einer Hörbehinderung zu unterstützen: induktive Systeme, Funkübertragung oder via Infrarot.

Bei Menschen mit einer Sehbehinderung ist es wichtig die Räume, bzw. Veranstaltungsinhalte so zu gestalten, dass sie gut wahrnehmbar sind, dazu gehört vor allem eine blendfreie Beleuchtung. Das System sollte flexibel sein, sodass es sich auf unterschiedliche Gegebenheiten einstellen lässt, beispielsweise ist es für Besucher mit einer Einschränkung des Sehvermögens leichter bei einer höheren Ausleuchtung zu sehen (vgl. BMUB 2014 S. 156ff).

Bei **barrierefreien Sanitäranlagen**, wie Toiletten in öffentlichen Gebäuden, gibt es einige Dinge zu beachten. In der Landesbauordnung eines jeweiligen Bundeslandes gibt es Bestimmungen zur Anzahl barrierefreier Sanitäranlagen. Bei Veranstaltungsorten und Versammlungsstätten gilt die Regel, dass bei 10 Plätzen für Rollstuhlfahrer eine barrierefreie Toilette vorhanden sein muss, grundsätzlich muss

immer mindestens Eine vorhanden sein. Nach VDI 6000, Blatt 3 gelten folgende Empfehlungen (vgl. BMUB 2014 S. 166):

25 – 300 Besucher:	1 Toilette	500 – 1000 Besucher:	2 Toiletten
1500 – 3000 Besucher:	4 Toiletten	4000 – 6000 Besucher:	6 Toiletten

Die Toiletten können zum einen in den Toilettenraum des jeweiligen Geschlechts integriert werden, oder geschlechtsneutral als Separater WC ausgewiesen werden. Der Vorteil bei einem Separaten Barrierefreien WC ist, dass im Falle einer Besucherzahl von weniger als 300 nur eins mit den erforderlichen Maßen eingerichtet werden muss, zum anderen ist es so günstiger für die Betreuer der Menschen, falls sie nicht dem gleichen Geschlecht angehören. Zudem müssen sie leicht auffindbar sein, und die Einrichtungsgegenstände sollten sich im Raum abheben.

Die Türen einer barrierefreien Toilette sollten nicht in den Innenraum hinein zu öffnen sein, da sie in dem Fall bei einem Sturz der betroffenen Person blockiert sein könnte und die Rettung verzögert. Bei nur einseitig anfahrbaren Toiletten können Wandstützgriffe (Winkelform) angebracht werden. Toilettenpapier, wie auch Spülung müssen vom Sitzen aus erreichbar sein. Bei der Spülung gibt es dabei mehrere Möglichkeiten: Zum einen durch eine Taste an den Stützgriffen, oder durch Auslösung per Sensor, wobei darauf geachtet werden muss, dass eine ungewollte Auslösung vermieden wird. Die Toilettenpapierhalterung sollte ebenfalls in den Stützgriff integriert werden. Bei Waschbecken gilt, dass sie für Rollstuhlfahrer unterfahrbar sind, sodass der Oberkörper an den vorderen Rand des Waschbeckens herankommt. Der Spiegel sollte auch aussitzender Position nutzbar sein, was durch einen beweglichen oder einen mindestens 100cm hohen festinstallierten Spiegel möglich ist. Zur weiteren Ausstattung einer barrierefreien Toilette gehört ein Notrufschalter. Dieser sollte kontrastreich gestaltet sein und sich in der Nähe des Toilettensitzes befinden, sodass er in jeder Situation getätigt werden kann (auf der Toilette sitzend, auf dem Boden liegend). Auch

für Blinde Menschen muss er eindeutig erkennbar sein. Für den Fall eines Brandes muss dafür gesorgt sein, dass der Alarm auch in den Sanitarräumen ankommt. Die Alarmierung sollte über das 2-Sinne-Prinzip erfolgen, beispielweise über ein visuelles und ein akustisches Signal (vgl. BMUB 2014 S. 166ff).

Neben diesen technischen Daten gibt es noch weitere Punkte, die im „Leitfaden barrierefreies Bauen“ angesprochen werden. Besonders betont werden die **Orientierungs- und Leitsysteme**. Für Menschen mit Sehbehinderung und Mobilitätseinschränkung besteht ein besonderer Bedarf. Um ein problemloses Erreichen des Zielorts zu ermöglichen, sollten die Systeme in einem Gebäude möglichst einheitlich und vor allem durchgehend sein. Wie detailliert solche Systeme sind, liegt daran wie die

Gebäude zugänglich sind: ein öffentliches Gebäude mit hohem Besucheraufkommen hat ein ausgeprägteres Leit- und Orientierungssystem, als Einrichtungen in denen eher weniger Besucherverkehr herrscht.

Als solche Systeme können zum einen Möglichkeiten der Informationsvermittlung gesehen werden. Zum anderen können es auch Boden- und Wandleitsysteme, wie zum Beispiel Handläufe sein. Bei der Führung durch ein Gebäude wird in einfache lineare Leitsysteme (von einem festen Punkt zu einem anderen festen Punkt) und komplexe Leitsysteme (parallele Wegführungen zu mehreren verschiedenen Endpunkten) unterschieden. Hier sollte darauf geachtet werden, vorab darauf hinzuweisen, beispielsweise mit Informationstafeln, die taktil, visuell und/oder akustisch verfügbar sind.

Auch unterscheidet man zwischen Leitsystemen im Außen- und Innenbereich. Zu Leitsystemen im Außenbereich gehören Wegführungen von öffentlichen Haltestellen oder Parkplätzen sowie Grundstückszugängen hin zum Gebäudeeingang. Dazu können bereits vorhandene Orientierungs- und Leitsysteme ergänzt werden, oftmals handelt es sich im Außenbereich um Leitelemente, die im Boden verankert sind. Als Erleichterung der Orientierung kann aber grundsätzlich von vorne herein eine klar strukturierte Gestaltung des Raumes helfen, beispielsweise die Sichtbeziehung vom Start- zum Endpunkt, inklusive klarer Orientierungspunkte auf dem Weg. Im Innenbereich sollte ein System zwischen Eingang und Informationsschalter/Kasse/Verkaufstheke laufen sowie von dort aus ins Gebäudeinnere: zum Wartebereich, zu barrierefreien Toiletten, zur Garderobe und zu Räumen für Besucherverkehr (beispielsweise in Ämtern) und zu weiteren Geschossen oder Nebengebäuden einer Einrichtung (vgl. BMUB 2014 S. 68ff).

Bei Leitsystemen sollte das Prinzip der Zwei-Sinne-Orientierung beachtet werden, beispielsweise die Kombination von visuellen und taktilen / visuellen und akustischen Maßnahmen. So werden verschiedene **Leitelemente** miteinander verbunden und kombiniert.

Die Erstinformationen können beispielsweise über Internet und vor Ort über einen taktilen/visuellen Übersichtsplan vermittelt werden. Bei Beschilderungen und Beschriftungen können Informationen taktil mit Blindenschrift, wie auch einer erhabenen Pyramidenschrift (serifenlos) erweitert werden.

Bei allen Leitelementen ist es wichtig, dass diese als solche einfach verstanden und eindeutig erkannt werden können. Kontrastreiche Gestaltungen im Innenraum können für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit ein bedeutendes Leitelement darstellen, beispielsweise Fußleisten, die sich von Fußboden und Wand abheben und farblich abgesetzte Türrahmen. Ein weiteres Leitelement können sogenannte Bodenindikatoren (vor allem in Außenbereichen), also Bodenplatten mit Profilen (beispielsweise Noppen oder Rillen/Rippen) sein. Sie sollten zwischen 30-60 cm breit sein und mit

einem Sicherheitsabstand von 60 cm beispielweise zum Straßenverlauf oder zum nächsten Gebäude haben (vgl. BMUB 2014 S. 71ff).

Im Weiteren können **Maßnahmen zur visuellen, taktilen und auditiven Wahrnehmung** für Menschen mit einer sensorischen Behinderung, wie Hör- und Sehbehinderungen, wichtig sein. Bei Menschen mit einer Hörbehinderung beispielsweise, sind visuelle Merkmale umso wichtiger, da sie sich mehr auf den Sehsinn verlassen müssen und auch bei Menschen mit einer Sehbehinderung sind Kontraste ein wichtiges Gestaltungsmittel, um sich im Raum zurechtzufinden. Leitelemente sollten dabei einen hellen Farbton haben, diese sind bei einer geringen Sehfähigkeit immer noch recht gut wahrnehmbar. Außerdem sollte man spiegelnde Materialien und Flächen vermeiden. Wenn es um die Wahrnehmung von einem Gegenstand zu seiner Umgebung geht, spricht man von Lichtdichtekontrast, hier wird die Differenz der Helligkeit des Objektes zu seinem Hintergrund herangezogen, um Kontraste zu bestimmen. Je nach Bauprojekt kann dieser Kontrast jedoch variieren. Gerade bei Bestandsgebäuden muss eine situationsbedingte Anpassung stattfinden, da auch die natürliche und künstliche Beleuchtung Auswirkungen auf den Leuchtdichtekontrast haben. Weiterhin spielt auch der Reflexionsgrad eine Rolle für die visuelle Wahrnehmung. Vor allem bei den Bodenindikatoren wird darauf geachtet, dass Materialien und Farben gewählt werden, die relativ stark reflektieren (Reflexionsgrad von 0,5), daher sind Platten mit Bodenindikatoren meist weiß.

Neben visuellen Maßnahmen, können auch taktile Elemente bei der Orientierung im Raum helfen. Dies gilt vor allem für Menschen mit einer Sehbehinderung, aber auch für körperlich eingeschränkte Personen. Es geht darum, Bodenbeläge taktil zu kontrastieren, und somit Gehbereiche von anderen Bereichen eines Raumes abzugrenzen. Wichtig bei der Auswahl der Baumaterialien ist, dass die unterschiedliche Beschaffenheit zum einen mit dem Blindenstock und auch dem Fuß und bei Wänden mit der Hand erkennbar ist und dass sie ebenerdig ineinander übergehen, ohne Kanten und Sprünge.

Bei Menschen mit einer Beeinträchtigung der Hörfähigkeit sind auch auditive Maßnahmen von Bedeutung. Solange eine Person nicht an einer totalen Taubheit leidet, spielt die Akustik eine bedeutende Rolle, denn oftmals nehmen Schwerhörige Menschen Klänge, vor allem der Schall eines Raumes, sehr stark und verzerrt wahr. Wenn die Akustik nicht optimal ist kann dies unangenehm für Betroffene sein. Um einen optimalen Klang in einem Raum zu erhalten, muss man die Größe, Form und Beschaffenheit des Raumes und den Gesamtstörerschallpegel beachten. Bei dem Störerschallpegel handelt es sich um die Differenz eines Störgeräusches zu einem Nutzsignal. Der Unterschied sollte mindestens 10dB betragen. Störgeräusche sollten dabei möglichst reduziert werden, anstatt das Nutzsignal zu erhöhen. Auch die kurze Nachschallzeit trägt zu einer besseren Akustik bei (vgl. BMUB 2014 S. 79ff).

Für den Ernstfall, in dem es zu einer Evakuierung des Gebäudes kommen könnte, sind vor allem für Menschen mit einer Beeinträchtigung besondere Maßnahmen zu treffen. Diese müssen im Planungsprozess frühzeitig beachtet werden und mit der Brandschutzregelung des jeweiligen Bundeslandes abgestimmt werden. Neben den baulichen und organisatorischen Maßnahmen können weiterhin folgende Aspekte beachtet werden, um ein verständliches und sicheres Fluchtwegekonzept aufzustellen: Einhaltung des Zwei-Sinne-Prinzips, Installation einer akustischen und durch Sprache unterstützten Fluchtwegführung, taktile Flucht- und Rettungswegepläne, sowie optische Warnsignale in den privaten Räumen öffentlicher Gebäude, wie Toiletten. Für Menschen, denen eine Eigenrettung auf Grund ihrer Einschränkung nicht möglich ist sollten unbedingt Aufenthaltsorte geschaffen werden, wo gewartet werden kann bis Hilfe kommt. Solche Stellen sollten so angelegt sein, dass sie für alle erreichbar sind und die Rettungspläne sind so anzubringen, dass sie auch von Rollstuhlfahrern und Kleinwüchsigen Menschen problemlos einsehbar sind (vgl. BMUB 2014 S. 136ff).

Ein weiterer Punkt, der gerade bei der Errichtung von barrierefreien Gebäuden eine Rolle spielt, sind die **Kosten**. Da beim Barrierefreien Bauen oftmals Elemente zu Einsatz kommen, die in der Vergangenheit der Planung von öffentlichen Gebäuden keine (große) Rolle spielten, wie beispielsweise Aufzüge, stellt sich hier häufig die Frage der Wirtschaftlichkeit. Die ETH, die technisch-naturwissenschaftliche Hochschule in Zürich, hat im Jahr 2004 im Fachbereich Architektur und Baurealisation eine Untersuchung zu den Kosten für Barrierefreies Bauen bei Neu- und Umbauten angestellt und kam zu folgenden Ergebnissen: Durchschnittlich machen die baulichen Maßnahmen zur Barrierefreiheit rund 1,8 Prozent der gesamten Baukosten aus. Je nach Größe des Gebäudes kann der Anteil mehr oder weniger ausmachen. Bei einer Gesamtsumme von unter 2 Millionen Franken (entspricht etwa 1,8 Millionen Euro) liegt er bei mehr als 3 Prozent, bei Großprojekten (> 5 Mio. Franken) unter 0,5 Prozent. Dies gilt so bei öffentlichen Gebäuden ohne Wohnfunktion. Je nach Kostensumme von Wohnbauten liegt der Anteil für barrierefreie Baumaßnahmen bei über 1,5 – 3,5 Prozent. Hier entstehen Mehrkosten durch die Vielzahl an barrierefreien Sanitäranlagen (mind. 1 pro Wohneinheit, schwellenlose Duschen, behindertengerechte Toiletten und weitere Einrichtungen) und die Erschließungskosten (beispielsweise: 1 Aufzug erreicht nur 2 – 3 Wohneinheiten je Etage). Bei bestehenden Gebäuden, die nachträglich barrierefrei gestaltet werden, sind die Kosten recht individuell. Bei einer Erneuerung und gleichzeitiger barrierefreien Gestaltung von Bestandsgebäuden liegen die Kosten bei durchschnittlich 3,5 Prozent des Gebäudewertes. Auch hier spielt die Größe der Gebäude eine Rolle, denn bei kleinen Gebäuden mit Investitionen von weniger als einer halben Millionen Franken machen die baulichen Maßnahmen zur Barrierefreiheit bereits rund 15 Prozent der Investitionskosten aus, bei Gebäuden mit einer Bausumme von mehr als 15 Millionen Franken sind es weniger als 1 Prozent, da hier oftmals bereits Aufzüge vorhanden sind und diese Kosten somit entfallen. Man kann sich also grob an folgenden Faustregeln orientieren: „Je früher desto günstiger“,

und „Je größer desto günstiger“, dies gilt vor allem für öffentliche Gebäude und Gebäude mit Arbeitsplätzen (Büros, etc.) (vgl. SCHWEIZERISCHE FACHSTELLE FÜR BEHINDERTENGERECHTES BAUEN 2004 S.4ff).

Weiterhin muss man bedenken, dass durch die Barrierefreiheit von Gebäuden und Einrichtungen neue Zielgruppen angesprochen und mit einbezogen werden können, sodass den höheren Kosten im Endeffekt einen erhöhten Nutzerkomfort und Mehrwert für die gesamte Bevölkerung entgegengestellt wird und die Investitionskosten sich schnell rentieren.

Die oben vorgestellten Bauvorschriften dienen als Bewertungskriterien für die Untersuchung der Freizeiteinrichtungen. Da die Bestimmungen aber vor allem für Neubauten gelten, dienen sie hauptsächlich als Orientierungspunkte für die Bewertung.

3 Untersuchung der Kinos

Nachdem nun die Rahmenbedingungen für die Bachelorarbeit erläutert wurden und auch die baulichen Maßnahmen, die zu beachten sind, dargelegt wurden, werden in den folgenden Kapiteln die Untersuchungsergebnisse der Kinos zusammengetragen. Zu den Untersuchungsrelevanten Kinos gehören zum einen das CINEMAXX und das BROADWAY- Filmtheater. Die Kinos werden auf die Barrierefreiheit für Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung (Rollstuhlfahrer), sowie für Seh- und Hörbehinderte Menschen untersucht. Dazu werden zum einen die Bauvorschriften (Kapitel 2.3) herangezogen, weiterhin sind die Interviews mit den Geschäftsführern/ Mitarbeiter und den Vereinen eine Grundlage für die Bewertung. Die Zahlen die in Klammern im Text zu finden sind, stehen für die entsprechenden Bilder, die im Anhang unter dem Punkt „Fotos“ zu finden sind.

3.1 Cinemaxx Trier

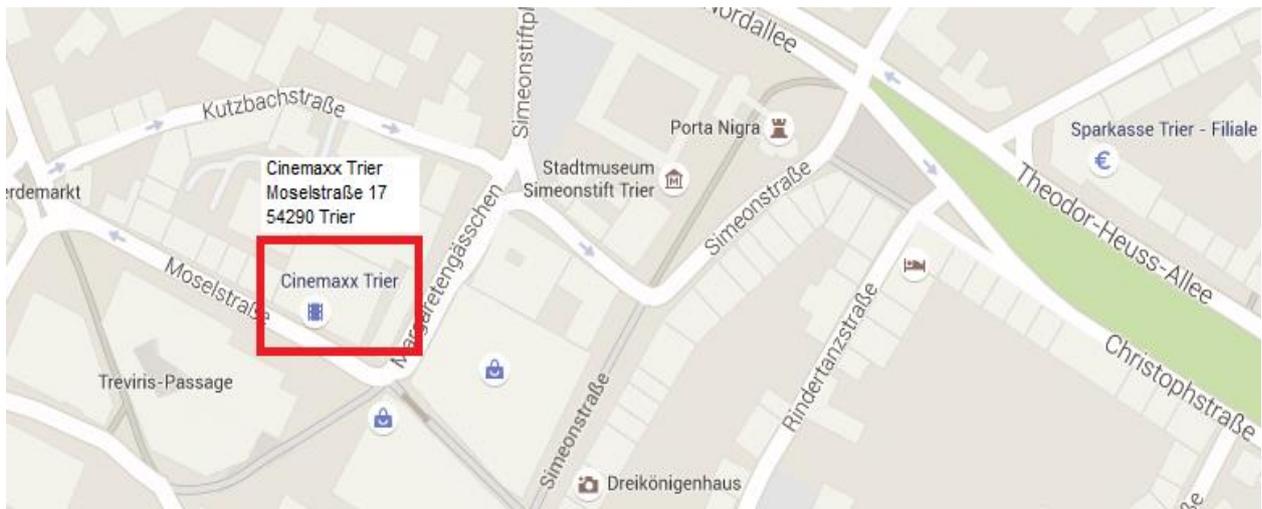


Abbildung 8.3: Lage Cinemaxx (Quelle: GOOGLE MAPS 2015)

Das Cinemaxx Trier liegt in der Moselstraße 17 in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone der Stadt Trier, und ist somit gut zu erreichen und das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Es handelt sich dabei um eins von deutschlandweit 33 Cinemaxx-Kinos. Es wurde Ende der 1990er Jahre von einem VW-Autohaus mit Werkstatt zum Kino umgebaut und eröffnete am 17.02.2000 seine Pforten für die Besucher.

Wer mit dem PKW anreist, kann die umliegenden Parkhäuser nutzen, im Parkhaus Kaufhof hat das Kino zwei gekennzeichnete behindertengerechte Parkplätze mit einer Fläche von jeweils 350 x 350 cm, dazu gibt es rund 350 weitere Parkplätze. Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs die in zumutbarer Nähe sind ist zum einen die Haltestelle „Treveris“ mit einer Entfernung von etwa 100 Meter zum Cinemaxx (Linien 1, 3, 7, 8, 16, 40, 41; Sternverkehr: 81, 82, 83) und zum anderen die Haltestellen „Porta Nigra“ (Porta Nigra-Platz und Simeonstiftplatz; alle Linien des Tages- und Sternverkehrs). Hier beträgt die Entfernung von der Haltestelle etwa 180 - 300 Meter (je nach Haltestelle).

Der Haupteingang (1) zum Kino ist ebenerdig, bei den drei nebeneinanderliegenden Türen handelt es sich jeweils um eine Zweiflügelige Glastüre mit einer Breite von 200 cm. Die Glasfläche ist Kontrastreich, und die Türe hat keinen automatischen Öffnungs- und Schließmechanismus, die Türgriffe sind auf einer Höhe von 93 – 97 cm angebracht, vor und hinter den Türen ist jeweils eine Bewegungsfläche von 160 x 160 cm. Nun befindet man sich im Foyer des Kinos, wo sich der verglaste Ticketschalter befindet. Dieser ist 106 cm hoch und mit einer Sprechanlage ausgestattet. Weiterhin besteht im CINEMAXX die Möglichkeit vorbestellte Kinotickets an einem elektronischen Schalter im Eingangsbereich selber auszudrucken. Für Bedienelemente dieser Art gelten Richtlinien, wie

beispielsweise die ebenerdige Erreichbarkeit, ausreichend Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer (mind. 150 x 150 cm) und eine Bedienhöhe von 85 bis maximal 105 cm (vgl. BMUB 2014 S.147ff). Die Bedienelemente der Touchpad-Ticketschalter im CINEMAXX liegen auf einer Höhe von 95 bis 154 cm, die oberen Bedienelemente sind also rund 50 cm zu hoch, um den Anforderungen des „Leitfaden barrierefreies Bauen“ zu entsprechen. Begleitpersonen von Menschen mit einer Behinderung erhalten bei Vorlage eines entsprechenden Ausweises freien Eintritt zu den Vorstellungen. Nach dem Ticketkauf kann man im hinteren Teil des Gebäudes Snacks und Getränke kaufen. Die Theke hat eine Höhe von 95 cm und ist somit auch für Menschen im Rollstuhl zugänglich (vgl. Club Aktiv e.V. Online o.J.).

Im Erdgeschoss befindet sich eine behindertengerechte Toilette mit Automatischer Beleuchtung. Die Tür hat eine Breite von 95 cm, öffnet sich nach außen, der Türgriff ist auf einer Höhe von 106 cm angebracht. Vor und hinter der Tür ist eine Bewegungsfläche von 160 x 160 cm vorhanden. Die Höhe des WC-Sitzes liegt bei 48 cm, beidseitig sind bewegliche Haltegriffe auf einer Höhe von 86 cm angebracht. Das Waschbecken ist auf einer Höhe von 60 – 80 cm angebracht und auf einer Fläche von 60 x 50 cm unterfahrbar. Der Handtuchspender ist auf einer Höhe von 80 – 120 cm angebracht, der Spiegel ist schwenkbar. Weiterhin gibt es ein Alarmsystem in Form einer Schnur, die im Notfall gezogen werden soll und somit einen Alarm auslöst. Diese Schnur ist 110 cm vom Boden entfernt.

Um ins Obergeschoss zu gelangen gibt es eine Treppe mit insgesamt 54 Stufen, die allerdings auf 10, 4 und viermal 10 Stufen aufgeteilt ist. Die Treppe ist 275 cm breit, die Höhe der einzelnen Stufen beträgt 17 cm und die Auftrittsfläche liegt bei 28 cm. Ein Handlauf (nicht durchgängig) ist beidseitig auf einer Höhe von 100 – 105 cm angebracht. Für Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung gibt es einen Aufzug um die Treppe zu umgehen. Dieser fährt von der Etage des Kaufhof-Parkhauses über das Erdgeschoss des Kinos bis zur oberen Etage. Die Tür des Aufzugs weist eine Breite von 89 cm auf, die Kabine an sich hat die Maße 103 x 180 cm. Vor dem Aufzug ist auf jeder Etage eine Bewegungsfläche von 160 x 160 cm. Die Bedienungselemente befinden sich auf einer Höhe von 102 – 125 cm (vgl. CINEMAXX-TRIER 2014 S. 1f und Club Aktiv e.V. Online o.J.).

3.1.1 Cinemaxx für Menschen mit Mobilitätseinschränkung

Alle der 7 Kinosäle sind barrierefrei zugänglich und verfügen über Rollstuhlplätze, welche jeweils am Rand der Sitzreihe liegen. Kinosaal 1 liegt im Erdgeschoss, die weiteren Kinosäle 2 bis 7 sind im Obergeschoss. Aus Tabelle 2) kann man entnehmen, wie viele Sitzplätze es in den einzelnen Kinosälen gibt, wie viele Stellplätze es für Rollstuhlfahrer gibt und wo diese im jeweiligen Kinosaal liegen (siehe dazu im Angang Abbildung 9 – 15). Bei den Sitzen handelt es sich um im Boden verankerte Sitze, die also nicht ohne weiteres entfernt werden können.

Kinosaal	Sitzplätze	Rollstuhlplätze
1 (EG)	501	2 Plätze, mittlere Saalhöhe
2 (OG)	182	2 Plätze, vierte Reihe
3 (OG)	163	2 Plätze, dritte Reihe
4 (OG)	244	2 Plätze, zweite Reihe
5 (OG)	256	2 Plätze, erste Reihe
6 (OG)	182	2 Plätze, zweite Reihe
7 (OG)	163	2 Plätze, zweite Reihe

Tabelle 8.2: Kinosäle Cinemaxx Trier (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG NACH CINEMAXX- TRIER 2015)

Die Kinosäle sind stufenlos über zwei baugleiche aufeinanderfolgende Türen mit einem Abstand von 200 cm zu erreichen. Dabei handelt es sich um je eine zweiflügelige manuelle Tür mit einer Gesamtbreite von 190 cm (192 cm bei Kinosaal 4 und 5). Der Türöffner befindet sich auf einer Höhe von 106 cm (Club Aktiv e.V. Online o.J.).

Da die Eingänge zu allen Kinosälen ebenerdig sind und Rollstuhlfahrer somit in jedem Kinosaal auf Höhe des Ein-/Ausgangs sitzen, sind diese gleichzeitig auch die Notausgänge. Durch den Aufzug ist es möglich, dass Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung Zugang zu allen Etagen und Kinosälen haben, und somit an allen Filmvorstellungen teilnehmen können.

3.1.2 Cinemaxx für Menschen mit Sehbehinderung

Menschen mit einer Sehbehinderung müssen sich bei einer Kinovorstellung besonders auf ihr Hörvermögen verlassen. Hier wäre es also wichtig, dem Sehbehinderten Menschen neben dem Filmtönen weitere auditive Informationen zu dem Film (Landschaft, wichtige Körpersprache, wichtige Handlungen) zukommen zu lassen. Im CINEMAXX gibt es allerdings keine gesonderten Vorstellungen für Sehbehinderte, sie sind somit von einem Kinoerlebnis ausgeschlossen, oder können einem Film nur anhand der gesprochenen Dialoge folgen, ohne Hintergrundinformationen zu erhalten.

Allerdings gibt es nun seit wenigen Jahren ein System, das es Menschen mit einer Sehbehinderung ermöglicht am Kinoerlebnis teilzunehmen, ohne auf eine spezielle Vorstellung warten und hoffen zu müssen. Bei diesem System handelt es sich um eine Applikation (App) namens „Greta“, die für jedes herkömmliche Smartphone und Tablet kostenlos zum runterladen zur Verfügung steht. Greta ist ein Programm für Menschen mit Sehbehinderung, welches dem Kinobesucher während dem Film Audiodeskriptionen über handelsübliche Kopfhörer zuflüstert, beispielsweise Beschreibungen der wichtigsten Handlungselemente, sowie handlungsrelevante Mimik, Gestik, und Umgebungen. Man wählt im Menü der App den gewünschten Film (sofern für diesen eine solche Audiodeskription vorliegt) aus und hört über einen Kopfhörer parallel zum Film die Beschreibungen mit. Die App erkennt automatisch den Filmstart und die jeweiligen Filmsequenzen und läuft so problemlos und automatisch mit (vgl. GRETA und STARKS 2015a).

Welche Filme in der Mediathek der Apps zu finden sind entscheiden die Filmverleiher, da sie dafür verantwortlich sind eine Audiodeskription/ einen Untertitel zu erstellen. Das Ziel ist es aber möglichst alle aktuellen Film mit aufzunehmen. Die Apps sind seit 2013 auf den Markt gekommen, seit Januar 2014 gab es bereits 25.000 Downloads für mobile Geräte. Weiterhin haben laut Greta und Starks bereits rund 70.000 Filmbesuche mit der Anwendung der App stattgefunden, *„die Zahl steigt kontinuierlich jeden Tag mit jedem Einsatz im Kino“ (Interview Greta und Starks 2015).*

Im CINEMAXX wird das System seit kurzem angewendet, im aktuellen Programm sind die Filme, die für die App zur Verfügung stehen, entsprechend gekennzeichnet (siehe dazu im Anhang Abb. 16).

Die Anwendung der App ist für alle Menschen mit einer Sehbehinderung nützlich, natürlich können Menschen, die eine eingeschränkte Sicht haben, aber nicht an Blindheit leiden, sich auch damit behelfen, sich so nah wie möglich und nötig an die Leinwand zu setzen.

3.1.3 Cinemaxx für Menschen mit Hörbehinderung

Bei Menschen mit einer Hörbehinderung ist es nicht ganz so schwierig am Kinoerlebnis teilzunehmen. Sie benötigen einen Untertitel zu einem Film, der die Dialoge und Handlungen schriftlich untermalt und auch wichtige Neben – und Hintergrundgeräusche beschreibt. Diese Möglichkeit besteht für einige Filme, allerdings handelt es sich dabei oft um Filme mit Originalton, bei einem ausländischen Film also im Ton in der jeweiligen Landessprache. Der Untertitel ist meist auf Deutsch verfügbar, allerdings besteht die Gefahr, dass nicht Hörbehinderte Begleitpersonen ebenfalls auf den Untertitel angewiesen sind und somit kein unbeschwertes, sondern mühsames Kinoerlebnis haben.

Auch hier gibt es eine Möglichkeit Menschen mit einer Hörbehinderung an Vorstellungen teilnehmen zu lassen, die nicht auf einen Untertitel angewiesen sind. Zum der App „Greta“ gibt es ein Pendant

namens „Starks“ für Menschen mit einer Hörbehinderung. Die App ist ebenfalls kostenlos in den entsprechenden Online-Stores für Smartphones und Tablet erhältlich. Man wählt den gewünschten Film aus der Mediathek aus, für den dann der Untertitel auf dem Smartphone abgespielt wird. Nicht nur die Dialoge der Schauspieler werden dabei transkribiert, sondern auch handlungsrelevante (Hintergrund-) Geräusche ins Schriftbild übersetzt (vgl. GRETA UND STARKS 2015b). Auch hier stehen nur Filme zu Verfügung, die von den entsprechenden Filmverleihservices mit einem Untertitel versehen werden.

Für Menschen, die ein Hörgerät tragen, also nicht an Taubheit leiden, gibt es eine weitere Möglichkeit das Filmerlebnis in Bezug auf die Verständlichkeit des Tons zu verbessern. In Kinos sowie in nahezu allen Veranstaltungsorten, gibt es die Möglichkeit hörverstärkende Techniken einzubauen, dazu gehören die sogenannten Ringschleifenanlagen (auch Induktionsschleifenanlage oder Induktionsschleife genannt). Dabei handelt es sich um eine induktive Höranlage, die es dem Träger eines Hörgerätes ermöglicht Audiosignale über sein Hörgerät zu empfangen. Dies funktioniert drahtlos mittels elektromagnetischen Wellen. Eine Ringschleife ist ein Draht, der unter Strom gesetzt wird und somit ein Magnetisches Feld erzeugt. *„Wird ein zweiter Draht in das Magnetfeld gebracht, entsteht in ihm ein entsprechender Wechselstrom. [...] Strom [wird] in den zweiten Draht „induziert“. Daher der Begriff Induktion.“ (HUMANTECHNIK GmbH o.J. S. 3).*

Ein Ringschleifensystem besteht einerseits aus dieser induktiven Ringschleife und weiterhin aus einem Verstärker, der an eine Audioquelle/ Mikrofon angeschlossen wird. Die Signale werden in Form von elektrischen Impulsen durch die Ringschleife geschickt, eine sogenannte „Telespule“ nimmt die Impulse auf, das Hörgerät verstärkt diese und wandelt sie in Schall um, sodass sie als Geräusche wahrgenommen werden können. Eine solche Anlage, die elektromagnetische Wellen aufnimmt und an die Hörgeräte weiterleitet, kann fest installiert werden (beispielsweise in Kinosälen), sodass der Ton vom Kinofilm aufgenommen und weitergeleitet werden kann. Hörbehinderte Menschen mit einem Hörgerät werden somit beim besseren Hören unterstützt und können den Film etwa gleichwertig zu den Menschen ohne Beeinträchtigung des Hörvermögens verfolgen. Neben einer Vielfalt an festinstallierbaren Ringschleifenanlagen gibt es auch transportable Systeme, die nach Bedarf aufgebaut werden können. Außerdem ist es wichtig, dass die Leistungsfähigkeit der Anlagen auf die Raumgröße angepasst ist, schwächere Systeme sind beispielsweise für die Installation in privaten Wohnhäusern- Wohnungen geeignet, bei Sälen ab einer gewissen Größe sind stärkere Anlagen zu wählen (vgl. HUMANTECHNIK GmbH o.J. S. 3ff).

3.2 Filmtheater Broadway



Abbildung 8.4: Lage Broadway (Quelle: GOOGLE MAPS 2015)

Das Broadway Filmtheater Trier liegt in der Paulinstraße 18 im Stadtteil Trier Nord. Vor dem Umbau zum Kino Anfang der 1990er Jahre, wurde der vordere Teil des Hauses als Wohnhaus genutzt, im hinteren Teil war eine Autowerkstatt. Im März des Jahres 1994 wurde das Kino für die Besucher geöffnet. Im September 2014 wurden im Kino einige Umbauarbeiten durchgeführt, unter anderem wurden die Böden und die Bestuhlung erneuert. Außerdem wurde von der analogen auf die digitale Projektion umgestellt. Durchschnittlich hat das Kino jährlich 110.000 Besucher, wie viele davon eine Behinderung haben, lässt sich nicht sagen.

Für Gäste, die mit dem PKW anreisen, stehen hinter dem Kino auf einem Parkplatz, der über die Engelstraße erreichbar ist, angemietete Parkplätze zur Verfügung. Das Parkhaus „Mercure Hotel/Porta Nigra“ liegt mit etwa 350 m Fußweg auch in der Nähe. Oftmals werden aber auch die Parkplätze an der Paulinstraße entlang von PKW-Fahrern genutzt. Bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel liegen die Bushaltestellen der Porta Nigra (alle Linien) mit etwa 300-350 Meter Entfernung sowie die Bushaltestelle „Maarstraße“ mit weniger als 100 Meter Entfernung (Linie 1 im Normalverkehr und Linie 86 im Sternverkehr) in unmittelbarer Nähe. Auch die Bushaltestelle „Theodor-Heuss-Allee“ liegt mit 300 Metern in fußläufiger Nähe. Hier fahren die Linien 2, 3, 4, 7 und 13 sowie 81, 82, 83, 85, 86 und 87 im Sternverkehr vom Bahnhof kommend entlang. Die Wege von den Bushaltestellen zum Broadway sind geteert/gepflastert und eben, an den Straßenübergängen sind die Bordsteine an das Straßenniveau angepasst, sodass sie für Rollstuhlfahrer barrierefrei nutzbar sind.

Den Eingang (2) zum Gebäude bildet eine Flügeltüre mit einer Gesamtbreite von 170 cm, ohne automatischen Öffnungs- und Schließmechanismus. Der Türgriff ist auf einer Höhe von 105 cm angebracht und die Bewegungsfläche vor und nach der Tür beträgt 160 x 160 cm. Von dort erreicht

man die Kasse und die Verkaufstheke (3), welche eine Höhe von 110 – 115 cm aufweist. Die unterschiedlichen Höhen kommen daher zu Stande, dass das gesamte Gebäude nach hinten hin abschüssig ist. Daher sind von den insgesamt 5 Kinosälen die beiden Hinteren (Kino 3 und 4) nur über einige Stufen, und somit nicht barrierefrei, erreichbar. Alle weiteren Räumlichkeiten sind ebenerdig und ohne Hindernisse, oder mittels einem Plattformaufzug zu erreichen.

Kinosaal 1 und 2 sind über 4 Treppenstufen erreichbar. Die Breite der Treppe liegt bei insgesamt 448 cm, die Höhe der einzelnen Stufen beträgt 16 cm und die Auftrittsfläche bei 31 cm je Stufe. Die Vorderkante der Stufen ist jeweils markiert (4). Ein Handlauf ist auf der linken Seite auf einer Höhe von 90 cm angebracht, auf der rechten Seite der Treppe dient ein Gitter als Stützhilfe. Um diese Stufen zu umgehen, gibt es seit umfangreichen Sanierungsmaßnahmen im Jahr Herbst 2014 einen Plattformaufzug (5). Seine Fläche hat die Maße 140 x 130 cm, die Bewegungsfläche vor und nach dem Aufzug liegt bei mindestens 160 x 160 cm. Die Türen zu diesen beiden Kinosälen sind jeweils 96 cm breit.

Kinosaal 3 und 4 liegen im hinteren Bereich des Gebäudes. Sie sind nur über insgesamt 6 Stufen (2 und 4 Stufen) erreichbar. Die Breite der ersten beiden Stufen beträgt 288 cm, bei den vier weiteren Stufen liegt die Breite bei 185 – 286 cm. Die Höhe der einzelnen Stufen liegt bei 15 cm und bietet eine Auftrittsfläche von 32 cm. Die erste und letzte Stufe ist jeweils mit einer LED-Beleuchtung markiert. Weiterhin gibt es beidseitig einen Handlauf, welcher auf einer Höhe von 90 cm angebracht ist und 30 cm über den Treppenanfang und über das Treppenende hinausgeht. Die Kinosäle am Ende des Flurs sind wiederum nur über eine Treppe zu erreichen. Bei Kinosaal 3 sind das nochmal 12, bei Kinosaal 4 15 weitere Stufen. Die Breite liegt bei 125 cm, die Höhe der Stufen beträgt 15 cm und die Auftrittsfläche liegt bei je 31 cm. Die Stufen sind mit einer LED-Beleuchtung gekennzeichnet. Die Breite der Türen liegt bei 96 cm.

Kinosaal 5 liegt im vorderen Bereich des Kinos. Er ist über 5 Stufen erreichbar (6), die eine Breite von 131 cm haben, die Stufenhöhe liegt bei 15 cm und die Auftrittsfläche bei 31 cm. Die Vorderkanten der Stufen sind auch hier wieder markiert und beidseitig ist ein Handlauf auf einer Höhe von 90 cm angebracht. Die Breite der Türe liegt bei 96 cm.

Weiterhin gibt es eine behindertengerechte Toilette (7), deren Raummaße etwa 200 x 200 cm betragen. Die Tür hat eine Breite von 94 cm und öffnet sich nach außen. Der Toilettensitz hat eine Höhe von 48 cm, beidseitig ist ein Haltegriff angebracht: linksseitig ist er fest auf einer Höhe von 65 – 145 cm befestigt, rechts in beweglicher Form auf einer Höhe von 67 – 79 cm. Die Höhe des Waschbeckens liegt bei 85 cm und ist auf einer Fläche von 60 x 50 cm unterfahrbar. Der

Handtuchspender hat an der unteren Kante eine Höhe von 95 cm, zudem gibt es einen verstellbaren Spiegel (Kippspiegel) mit einer Höhe von 135 – 187 cm.

Das gesamte Kino (ausgenommen sind die Sanitärbereiche) ist mit einem dunklen Kurzhaarteppich ausgelegt, die Wände sind tapeziert und heben sich farblich vom Boden ab (8).

3.2.1 Broadway Filmtheater für Menschen mit Mobilitätseinschränkung

Im Zuge der Erneuerungsmaßnahmen wurde ein Lift/ Plattformaufzug für Rollstuhlfahrer eingebaut, der den Zugang zu den Kinosälen 1 und 2 ermöglicht, die ansonsten nur über einige Stufen erreichbar sind. Der Zutritt zu den Sälen ist auf mittiger Saalhöhe. Dort gibt es in einer eingerückten Reihe Platz für zwei Rollstühle (9). Begleitpersonen sitzen neben den zu betreuenden Personen und erhalten bei Vorlage eines entsprechenden Ausweises freien Eintritt, auch die Mitnahme von Begleittieren (Blindenhunde) ist erlaubt, sofern die Notwendigkeit im Behindertenausweis vermerkt ist. Die Kinosäle 3 und 4 sind definitiv nicht für Rollstuhlfahrer zugänglich, da hier insgesamt (Flur und Kinosaal) 18 bzw. 21 Stufen zu überwinden wären (10). Es gibt für jeden behindertengerechten Kinosaal einen barrierefreien Notausgang, der ebenerdig zum Höhenniveau des Kinos liegt. Bei Kino 5 dient der Notausgang auch als Eingang für Menschen mit einem Rollstuhl (11), ansonsten ist Saal 5 nur über insgesamt 5 Stufen zu erreichen. Weiterhin ist es möglich im Saal die vordersten zwei Sitzreihen zu demontieren, um somit mehr Platz für Rollstuhlfahrer zu schaffen (12). Damit können Gruppenvorstellungen organisiert werden, an denen mehrere Rollstuhlfahrer teilnehmen können (vgl. Interview/Messungen Broadway 2015 und Club Aktiv e.V. o.J.).

Kinosaal	Sitzplätze	Rollstuhlplätze
1	90	2 Stück, Mittig
2	118	2 Stück, Mittig
3	119	---
4	154	---
5	48	Bei Bedarf können die vordersten zwei Reihen ausgebaut werden (auf Anfrage)

Tabelle 8.3: Kinosäle Broadway Filmtheater Trier (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG NACH INTERVIEW/MESSUNG BROADWAY 2015)

3.2.2 Broadway Filmtheater für Menschen mit Sehbehinderung

Im Interview lässt Josephine Kraft, eine Mitarbeiterin des Kinos, verlauten, dass Menschen mit einer Sehbehinderung, insbesondere blinde Menschen eher selten an einer Kinovorstellung teilnehmen. Allerdings besteht auch im Broadway Filmtheater die Möglichkeit, Filme mit Unterstützung der App

„Greta“ (siehe Kapitel 3.1.2) anzusehen. Die Anwendung dieser App ist nicht kinoabhängig, es ist nichts weiter notwendig, als ein mobiles Endgerät (Smartphone, Tablet) mit der App. So können die Audiodeskriptionen der entsprechenden Filme heruntergeladen und die Kinovorstellung besuchen.

Weiterhin ist das Broadway Filmtheater jedoch auch engagiert im Bereich der Inklusion. Ein Projekt, das zusammen mit der ProRetina e.V. (siehe dazu Kapitel 1.3) unter Kooperation mit der Defibrillator-Selbsthilfegruppe Trier und die Mayersche Buchhandlung auf die Beine gestellt wurde, ist die „Woche des Sehens“. Dabei handelt es sich um eine Kampagne, bei der verschiedene Vereinigungen über das Thema Sehbehinderung aufklären. Dieses Jahr fand die Woche des Sehens bereits zum vierzehnten Mal statt, das Motto lautete „Auf Augenhöhe“. In Trier wurden die Veranstaltungen am 12.10.2015 im Broadway Filmtheater abgehalten. Zum einen wurden Vorträge zu verschiedenen Themen gehalten, dazu gehörten ein Vortrag des Medizinischen Versorgungszentrums für Augen des Bräuderkrankenhauses Trier zum Thema „Diagnostik und Therapie“, ein Vortrag der Gruppenleiterin von ProRetina e.V. Trier Marion Palm-Stalp, die als Betroffene über Netzhauterkrankungen aufklärte, und ein Vortrag der Augenklinik Wenzel aus Trier zum Thema „Optische Erfolge für Sehbehinderte“. Dazu gab es eine Filmvorstellung des Films „Lissabon“ und eine Ausstellung von optischen Hilfsmitteln.

Mit der Woche des Sehens will die ProRetina e.V. jedes Jahr aufs Neue darauf aufmerksam machen, *„wie das Leben sich mit einer Sehbehinderung verändert.“* (ProRetina e.V. 2015 S.1). Die Idee der Inklusion ist dabei der Leitgedanke, denn wie das Motto schon verlauten lässt, geht es um das gleichberechtigte Miteinander von Behinderten und Nicht-behinderten Menschen. Dazu stellt das Broadway Filmtheater seine Räume gerne zur Verfügung.

3.2.3 Broadway Filmtheater für Menschen mit Hörbehinderung

Im Broadway Filmtheater gibt es regelmäßig Filmvorführungen als „Original mit Untertitel“ (OmU). Nahezu alle Nicht-Deutschsprachigen Filme werden mit dieser Option ausgestrahlt, sodass Menschen mit einer Hörbehinderung hier eine recht große Auswahl an Filmen zur Verfügung steht. Auch für Nutzer der App „Starks“ stehen Filme im Programm des Broadway Filmtheaters zur Verfügung, so ist es Menschen mit einer Hörbehinderung möglich auf einem Smartphone oder Tablet die Untertitel zu dem ausgewählten Film zu verfolgen. So ist es leichter für Menschen mit und ohne Hörbehinderung gemeinsam an einem Deutschsprachigen Film teilzunehmen, die Begleitperson muss also nicht ebenfalls den Untertitel lesen, wenn sie die Originalsprache des Films nicht versteht. Das Kinoerlebnis wird so einfacher für die Beteiligten.

Weiterhin hat das Broadway Filmtheater bereits Vorstellungen mit einer mobilen Ringschleife (siehe auch Kapitel 3.1.3) organisiert. Diese werden extra für Menschen mit einer Hörbehinderung geplant, sind aber natürlich auch für Menschen ohne eine Beeinträchtigung geeignet. Allerdings finden diese Veranstaltungen nicht in aller Regelmäßigkeit statt und sind eher Ausnahmen.

Im April dieses Jahres gab es eine Filmreihe mit dem Titel „Kino Inklusiv“ die von der Lebenshilfe Trier, dem Behindertenbeirat Trier, dem Autismus Eifel-Mosel-Hunsrück e.V. und dem HörBIZ Trier auf die Beine gestellt wurde. Ein Teil dieser Reihe war die Kinopremiere des Films „Unerhört?!“, ein Film der im Auftrag des HörBIZ Trier (siehe dazu Kapitel 1.3) entstand und das Leben von vier Hörgeschädigten Menschen dokumentiert. Bei der Premiere im Broadway standen zum einen Hilfsmittel für Hörbehinderte Menschen (Untertitel), aber auch Audiodeskriptionen für Sehbehinderte Menschen zur Verfügung.

Neben diesem Film speziell für Menschen mit einer Hörbehinderung, wurden im April zusätzlich Filme gezeigt, die sich mit dem Thema „Behinderung“ auseinandersetzen. Außerdem gibt es im Broadway Filmtheater regelmäßig Sondervorstellungen, beispielsweise für die Porta-Nigra-Schule, eine Förderschule die von der Lebenshilfe Trier gegründet wurde.

3.3 Zwischenfazit Kinos

Nachdem die Untersuchungsergebnisse zusammengetragen wurden, gilt es nun eine Bewertung der Einrichtungen vorzunehmen und die Eingangsfrage nach der Barrierefreiheit der Einrichtungen zu beantworten.

Dabei gibt es zwei Aspekte, die beachtet werden müssen: zum einen die Barrierefreiheit des Gebäudes, besonders für Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind ist dies elementar. Zum anderen die Zugänglichkeit zum Inhalt, in diesen beiden Fällen also des Kinoprogramms, hier vor allem für Menschen mit Seh- oder Hörbehinderung von Bedeutung.

Zum ersten Punkt lässt sich sagen, dass das Cinemaxx und auch das Broadway Filmtheater den Anforderungen der im Kapitel 2.3 und in Tabelle 7 erläuterten Bedingungen und Bestimmungen zum größten Teil entsprechen. Das Cinemaxx erfüllt die Anforderungen in vollem Umfang: Alle Veranstaltungsräume, die für den Publikumsverkehr zugänglich sein sollten, sind so gestaltet und angelegt, dass sie für Menschen mit Rollstuhl zugänglich sind. Dies gilt für den Eingangsbereich, die Behindertentoilette und alle sieben Kinosäle. Die vertikale Erreichbarkeit im Gebäude ist durch einen Fahrstuhl gewährleistet. Auch die Erreichbarkeit des Kinos mit dem PKW und den öffentlichen Verkehrsmitteln entspricht den Anforderungen eines barrierefreien Gebäudes. Dies gilt ebenfalls für

das Broadway Filmtheater. Die Erreichbarkeit mit Auto und ÖPNV ist problemlos möglich, Parkplätze und Bushaltestellen sind in unmittelbarer Nähe vorhanden. Beim Broadway Filmtheater bringt die topographische Lage allerdings einige Probleme mit sich, denn das Gelände ist nach hinten hin abschüssig, sodass das Gefälle im inneren mit Treppenstufen überwunden wird. Die Kinosäle 3 und 4 im hinteren Bereich des Gebäudes sind somit für Menschen im Rollstuhl nicht erreichbar. Auch der Tresen im vorderen Bereich des Gebäudes ist nicht angepasst auf Menschen mit Rollstuhl, Kleinwüchsige Menschen oder kleine Kinder. Das Personal des Broadway Filmtheaters umgeht diese Probleme allerdings, in dem es den Betroffenen dann entgegenkommt. Für die weiteren Besucherräume wurde eine Lösung gefunden die vorhandenen Barrieren zu umgehen, sei es mit Hilfe des Plattformaufzugs oder mit der Möglichkeit einen Kinosaal über den ebenerdigen Notausgang zu erreichen.

Der zweite Punkt, die Zugänglichkeit des Kinoprogramms, ist da etwas schwieriger zu bewerkstelligen. Menschen mit einer Hörbehinderung sind beispielsweise auf einen Untertitel angewiesen, den es nicht bei allen Filmen gibt. Die Filme, bei denen ein Untertitel zur Verfügung steht sind meist in der Originalsprache gehalten, sodass für Begleitpersonen, die nicht beeinträchtigt sind auch nur der Untertitel zum Verständnis bleibt. Um dieses Problem zu minimieren, wurden die Apps Greta und Starks entwickelt. Hierbei ist es möglich Untertitel zu einer Vielzahl von Filmen auf einem mobilen Endgerät auflaufen zu lassen, bzw. werden Audiodeskriptionen über Kopfhörer geflüstert, die das Verständnis des Filmgeschehens unterstützen. Ein großer Vorteil dieser App ist, dass sie ohne Zugriff auf Internet funktioniert, lediglich zum Download der Audiodiskriptionen und Untertitel wird Internet benötigt. Mittlerweile ist eine Vielfalt an Kinofilmen verfügbar und da diese App nicht nur im Kino funktioniert, sondern auch mit der DVD/Blu-ray zu Hause, sind die Möglichkeiten an der Teilhabe sehr groß. Das Filmerlebnis ist somit nicht nur für den Kinobesuch, sondern auch für zu Hause greifbar.

Eines der größten Probleme bei den Apps ist, dass nicht jeder Kinobesucher ein Smartphone oder Tablet besitzt und somit von dieser Möglichkeit des Kinoerlebnisses ausgeschlossen ist. Hierbei handelt es sich oftmals um ältere Menschen, die dem technischen Fortschritt nicht folgen (können). Laut Greta und Starks liegt das aber vor allem an der *„Unwissenheit mit welchen Geräten die Apps nutzbar sind, z. B. wissen viele potentielle Nutzer* nicht, dass ein iPod Touch* oder günstige Android Geräte ab 65 € für die Apps geeignet sind.“* (Interview Greta und Starks 2015; *Rechtschreibfehler wurden berichtigt).

Trotz den Schwächen gibt es viel Gutes Feedback und die Entwickler arbeiten an diversen Weiterentwicklungen, wie zum Beispiel einer Datenbrille für Menschen mit Hörbehinderung, wo alle wichtigen Informationen durch die Brille vermittelt werden und der ständige Blick auf das Mobile Gerät so vermieden wird. Außerdem sollen sämtliche Filme für die Apps zugänglich gemacht werden, damit es bei der Filmauswahl im Kino keinerlei Einschränkungen für Menschen mit Seh- und Hörbehinderung

mehr gibt. Auch sollen die Einsatzmöglichkeiten für das TV- Programm, Theatervorstellungen, sowie Opern, Musical und Museen erweitert werden.

Im Cinemaxx, wie auch im Broadway Filmtheater ist die Anwendung der Apps möglich, sodass hier die Zugänglichkeit des Programms für Menschen mit Hör – und Sehbehinderung erleichtert wird. Für Menschen, die kein Smartphone oder Tablet besitzen, wäre es für die Kinos Empfehlenswert selber entsprechende Geräte zur Verfügung zu stellen, bzw. bei Bedarf zu verleihen.

Eine weitere Möglichkeit Menschen mit einem Hörgerät besser zu unterstützen sind die bereits erwähnten Ringschleifen. In beiden Kinos sind diese jedoch nicht installiert, sodass diese Art der Unterstützung momentan wegfällt. Es würde sich dabei um eine einmalige Investition handeln und es wäre sehr Empfehlenswert eine solche Ringschleife entweder fest zu installieren oder ein mobiles Gerät vor Ort zu haben, sodass diejenigen, die ein Hörgerät benutzen hiermit unterstützt werden können.

4 Untersuchung des Theaters und der Tuchfabrik

In diesem Kapitel werden die Untersuchungsergebnisse für das Stadttheater Trier und die Tuchfabrik zusammengetragen. Die Veranstaltungsstätten werden nach den Grundlagen, die in Kapitel 2 geschaffen wurden, auf Barrierefreiheit für Menschen im Rollstuhl, sowie für Menschen mit einer Seh- oder Hörbehinderung untersucht. Weiterhin helfen die Interviews und die Messungen vor Ort dabei, die Einrichtungen zu bewerten. Dabei spielen zum einen die Gebäude an sich eine Rolle, aber auch die Zugänglichkeit zum jeweiligen Programm der Einrichtung. Auch in diesem Kapitel stehen die fortlaufenden Zahlen für die zugehörigen Bilder im Anhang.

4.1 Theater Trier



Abbildung 8.5: Lage Theater (Quelle: GOOGLE MAPS 2015)

Das Theater steht heute am Augustinerhof 3 in der Innenstadt (13). Dies war allerdings nicht immer Standort des Theaters, denn es blickt auf eine mehr als 200-jährige Vergangenheit zurück. Die Geschichte beginnt bereits im Jahr 1802 am Viehmarkt, denn dort war das Theater bis zum Jahr 1944 in der ehemaligen Kapuzinerkirche untergebracht. Bis zum Jahr 1813 wurden hier hauptsächlich französische Stücke aufgeführt, da Trier damals unter französischer Herrschaft stand und zum Saardepartement gehörte (vgl. THOMA 1964 S.7ff). Wenig später wurde die Stadt Trier preußisch, das Theaterwesen war hoch angesehen die kulturelle Einrichtung sollte zu einem besseren Ruf der Stadt führen. Finanziell konnte es sich allerdings nicht lange tragen, sodass es zunächst verpachtet und nur ab und an durch Gastspiele oder gesellschaftliche Veranstaltungen genutzt wurde. Die Zukunft des Hauses war trotz der Bemühungen der Stadt, es wieder durchgängig zu nutzen, ungewiss (vgl. THOMA 1964 S.31ff). Nach einer gründlichen Sanierung des Gebäudes in den Jahren 1864 – 1865 lief der Theaterbetrieb bis zur Zeit des Nationalsozialismus mehr oder weniger erfolgreich weiter, auch im Ersten und Zweiten Weltkrieg lief der Theaterbetrieb uneingeschränkt weiter (vgl. THOMA 1964 S.185ff). Erst mit dem Befehl der Schließung sämtlicher Theater im September 1944 und der Zerstörung durch einen Fliegerangriff auf die Stadt Trier im Dezember 1944 endet die Geschichte des Trierer Theaters an dem Standort auf dem Viehmarkt (vgl. THOMA 1964 S. 281).

Nach dem Zweiten Weltkrieg 1945 wurde zunächst im Trevisis-Saal wieder Theater gespielt, dann ab dem Jahr 1950 im Bischof-Korum-Haus in der Rindertanzstraße. Hier waren die Bedingungen für Theaterpersonal, wie für die Zuschauer auf Dauer jedoch nicht tragbar. Im Jahr 1958 wurde beschlossen, dass es einen Theater-Neubau geben soll und im Jahr 1959 gab es dann eine Ausschreibung für den Entwurf eines neuen Theaters für die Stadt Trier, bei dem 50 Entwürfe eingingen. Den Zuschlag bekam der Architekt Prof. Gerhard Graubner aus Hannover, der mit dem Trierer Architekten Hans Schneider zusammenarbeiten sollte. Im Herbst 1960 konnten sie dem

Stadtrat ihre Pläne vorlegen. Der vorgesehene Bauplatz am Palastgarten in Trier konnte allerdings nie der neue Standort für das Theater werden, da hier der Denkmalschutz der Kaisertherme durch Überbauung gefährdet war und hier noch weitere Ausgrabungen stattfanden. Nach einigem Hin und Her fand sich dann zu guter Letzt der Augustinerhof als neuer Standort für das Trierer Theater, keine ideale Lösung, da der Platz für das eigentliche Bauvorhaben zu klein war, doch die Architekten passten ihre Entwürfe entsprechen an, sodass letztendlich am 22. Juli 1961 der erste Spatenstich getan werden konnte und knapp drei Jahre später am 27. September 1964 öffnete es seine Pforten für die Besucher (vgl. ZENZ 1964). Im Jahr 2014 besuchten etwa 100.000 Menschen das Theater. Durchschnittlich gibt es zwischen 125 und 150 Aufführungen pro Jahr.

Am Augustinerhof sind neben dem Theatergebäude ebenfalls ein Gymnasium und das Rathaus der Stadt Trier ansässig, daher gibt es hier einen großen Parkplatz, der etwa 250 öffentliche (kostenpflichtige) Parkplätze zur Verfügung stellt. Dort gibt es zwei ausgewiesene Behindertenparkplätze, deren Maße 250 x 550 cm betragen (14). In unmittelbarer Nähe zu diesen Parkplätzen gibt es einen weiteren, der als Behindertenparkplatz ausgewiesen ist. Dieser liegt an der Ecke Augustinerstraße/ Hindenburgstraße und hat die Maße 340 x 380 cm. Eine weitere Möglichkeit für Besucher, die mit dem PKW anreisen ist die Tiefgarage am Viehmarkt. Hier gibt es drei weitere Behindertengerechte Parkplätze mit den Maßen 370 x 480 cm im ersten Untergeschoss. Bis zum Theater sind es etwa 200 Meter Fußweg. Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Theater gut zu erreichen. Die Bushaltestelle „Rathaus/Stadttheater“ ist nur etwa 100 Meter entfernt. Hier fahren die Linien 1,3,5,6,8, sowie 81,82, 83 im Sternverkehr.

Bei dem Weg zum Theater handelt es sich um einen beleuchteten Fußgängerweg, der teilweise asphaltiert und teilweise gepflastert ist (15). Der Haupteingang (16) des Theaters ist von einem Windfang umgeben und die Eingangstüren sind stufenlos zugänglich. Es handelt sich dabei um zwei aufeinanderfolgende Türen, die jeweils aus zwei Flügeltüren aus Glas bestehen und eine Gesamtbreite von 220 cm haben. Die Glasfläche ist Kontrastreich gestaltet, die Türgriffe sind auf einer Höhe von 95 bis 105 cm angebracht. Die Bewegungsfläche vor und hinter den Türen beträgt jeweils 160 x 160 cm. Weiterhin gibt es einen Nebeneingang, der hauptsächlich vom Personal und als Bühneneingang genutzt wird.

Den Eingang des Theaters bildet ein großzügiges Foyer mit Steinfliesenboden (17). Hier ist zum einen die Theaterkasse (links), zum anderen die Garderobe (rechts). Bei der Kasse handelt es sich um einen Schalter der verglast ist, die Höhe des Sprechfensters liegt bei 100 cm, vor dem Schalter ist eine Bewegungsfläche von mind. 160 x 160 cm vorhanden. Die Garderobe befindet sich auf der rechten Seite des Eingangsbereichs. Die Höhe der Garderobe liegt bei 56 bis 80 cm (18). Im hinteren Teil des Foyers befindet sich eine Bar mit etwa 80 flexiblen Sitzplätzen sowie beweglichen Tischen von 70 cm

Höhe. Die Tische sind unterfahrbar und haben die Maße 70 x 70 cm. Die Theke hat eine Höhe von 116 cm und ist nicht unterfahrbar (19). Der Bodenbelag wechselt hier von Steinfliesen zu Kurzhaarteppich (20).

Das Obergeschoss ist zum einen über Treppen, zum anderen über einen Aufzug erreichbar. Die Treppe, die zur rechten Seite des großen Saals im ersten Obergeschoss führt, hat insgesamt 33 Stufen, die allerdings nicht durchgängig ist, sondern aus Treppenläufen von 5, 11, 11 und 6 Stufen besteht. Eine Treppenstufe hat eine Höhe von 16 cm, eine Breite von 222 cm und eine Auftrittsfläche von 31 cm (21). Beidseitig ist ein Handlauf auf einer Höhe von 87 cm angebracht, der allerdings nicht durchgängig ist und jeweils bis zu 50 cm über das Ende der Treppe hinausgeht. Die Treppe zur linken Seite des großen Saals hat 32 Stufen, die ebenfalls in Treppenläufe von 5, 11 und 16 Stufen unterteilt ist. Die Maße der einzelnen Stufen und der Handläufe sind identisch mit denen der rechten Treppe. Auch hier ist der Handlauf stellenweise unterbrochen.

Der Aufzug liegt im hinteren Bereich des Foyers. Er wurde im Jahr 2013 eingebaut, davor gab es keinen Aufzug im Theater. Die Kabinenmaße sind 175 x 185 cm, die Breite der Tür liegt bei 135 cm. Die Bedienelemente außerhalb des Aufzugs sind auf einer Höhe von 100 bis 106 cm angebracht und die Bewegungsflächen auf der jeweiligen Etage vor dem Aufzug liegen bei 160x160 cm. Die Bedienelemente im Aufzug sind auf einer Höhe von 100 bis 155 cm angebracht (22).

Weiterhin gibt es im Erdgeschoss eine Behindertentoilette, die unmittelbar neben dem Aufzug im hinteren Teil des Foyers liegt. Die manuelle Tür hat eine Breite von 82 cm, der Türgriff ist auf einer Höhe von 105 cm und vor, wie auch hinter der Tür ist eine Wendefläche von 160 x 160 cm. Das WC hat an der oberen Kante eine Höhe von 45 cm. Das Waschbecken ist auf einer Höhe von 70 bis 78 cm angebracht und hat eine unterfahrbare Fläche von 60 x 51 cm. Der Automat für die Papierhandtücher ist auf einer Höhe von 115 bis 160 cm angebracht, der Spiegel beginnt bei einer Höhe von 127 cm und geht bis 177 cm vom Boden. Die Beleuchtung ist automatisch (23).

Im ersten Obergeschoss liegt der Große Theatersaal, der auch als Konzertsaal fungiert. Hier ist Platz für etwa 260 Besucher. Der Zugang zum Theatersaal erfolgt über je eine Tür auf der linken und rechten Seite. Es handelt sich dabei jeweils um eine manuelle Flügeltür mit einer Breite von insgesamt 200 cm, der Türgriff ist auf einer Höhe von 94 – 118 cm angebracht, die Wendefläche vor und hinter der Tür liegt hier bei 160 x 140 cm.

Der große Saal konnte zum Untersuchungszeitraum nicht besichtigt werden, da dort gerade eine Aufführung für eine Schulklasse lief.

Weiterhin gibt es das Studio, welches im Untergeschoss des Theaters liegt und mit Betonboden versehen ist. Hier haben 65 Besucher auf nicht fixierten Sitzen Platz. Der Zugang über den Haupteingang führt über 15 Stufen mit einer Höhe von je 18 cm, die Stufenbreite liegt bei 120 cm und die Auftrittfläche beträgt 26 cm. Der einseitige Handlauf an der Treppe ist auf einer Höhe von knapp 102 bis 107 cm angebracht und ragt 30 cm über den Anfang und das Ende der Treppe hinaus.

4.1.1 Theater für Menschen mit Mobilitätseinschränkung

Durch den im Jahr 2013 eingebauten Aufzug ist die obere Etage des Theaters nun auch für Menschen mit einer Gehbehinderung zugänglich, sodass diese ohne Probleme an den Vorstellungen im Theater teilnehmen können. Die vorgesehenen Plätze für Menschen im Rollstuhl befinden sich in der Loge. Hier können vier lose Stühle nach Bedarf entfernt werden, sodass Platz für Rollstuhlfahrer ist (siehe dazu im Anhang Abbildung 17). Die Begleitpersonen können bei den Betroffenen in der Loge platznehmen und erhalten bei Vorlage eines Behindertenausweises kostenlosen Eintritt. Der Eingang der Loge liegt in der Nähe des Aufzugs und ist über einen kleinen Zwischenraum zugänglich. Die Tür zum Zwischenraum hat eine Breite von 94 cm und öffnet nach außen. Der Türöffner ist horizontal angebracht und liegt auf einer Höhe von 90–93 cm (24). In diesem Raum gibt es eine Bewegungsfläche von mindestens 160 x 160 cm, und durch eine weitere Tür gelangt man in die Loge zu den Plätzen für Rollstuhlfahrer. Diese Tür hat die gleichen Maße wie die erste Tür (25). Die Vorstellungen im Theater sind somit für Mensch im Rollstuhl zugänglich, die Logenplätze gehören im Übrigen zu den Plätzen mit sehr guter Sicht.

Das Studio, als weiterer Raum für Vorstellungen, ist Menschen mit einem Rollstuhl durch die Lage im Theaterkeller und das Fehlen eines Aufzugs nicht erreichbar. Es wird zurzeit allerdings nicht bespielt, es finden hier also keine Vorstellungen statt, von denen Rollstuhlfahrer ausgeschlossen wären.

4.1.2 Theater für Menschen mit Sehbehinderung

Zum Thema Sehbehinderte Menschen im Theater ist zu sagen, dass keine speziellen Vorstellungen für Menschen mit Einschränkungen angeboten werden, es gibt auch keine Audiodiskriptionen, die dem Betroffenen Hintergrundinformationen liefern können.

Je nachdem wie stark die Beeinträchtigung einer Person ist, gibt es die Möglichkeit, dass die betroffene Person einen Sitzplatz in den vordersten Reihen bekommt, sodass die Aufführung so noch zum Teil wahrgenommen werden kann. Dies ist allerdings nur dann noch hilfreich, wenn die betroffene Person noch einiges erkennen kann.

Weiterhin gibt es also keine technischen Möglichkeiten Menschen mit Sehbehinderung zu unterstützen.

4.1.3 Theater für Menschen mit Hörbehinderung

Bei Menschen mit einer Hörbehinderung ist die Situation ähnlich, wie die der sehbehinderten Personen. Es gibt derzeit keine Sondervorstellungen im Theater und auch kaum Möglichkeiten, Menschen mit einer Hörbehinderung bei einer Vorstellung technisch zu unterstützen. Prinzipiell ist es möglich, eine Vorführung mittels Übertitel zu unterstützen. Der Text zur Vorstellung wird mittels Power Point-Präsentation auf eine Leinwand oberhalb der Bühne projiziert. Bisher wird diese Methode allerdings nur bei nicht-Deutschsprachigen Vorstellungen angewendet, sodass die meisten Theatervorstellungen für Menschen mit einer (schweren) Hörschädigung nicht oder nur in geringem Umfang (inhaltlich) zugänglich sind.

4.2 Tuchfabrik



Abbildung 8.6: Lage Tuchfabrik (Quelle: GOOGLE MAPS 2015)

Die Tuchfabrik (26) (im Folgenden auch als Tufa bezeichnet) liegt in der Wechselstraße 4 im Innenstadtgebiet. Es handelt sich hierbei um eine ehemalige Blau – und Schönfärberei, die im Jahr 1797 von der Familie Müller dort errichtet wurde. Bis zum Jahre 1920 wurde hier unter dem Namen „Zur blauen Hand“ Konfektionskleidung angefertigt, danach zog das Traditions– und Familienunternehmen in seinen heutigen Sitz in der Brotstraße 41. Das Gebäude der Tufa stand vorerst lange Jahre ungenutzt leer, erst während dem zweiten Weltkrieg wurde es wieder als Lagerraum genutzt. Anlässlich der 2000-Jahresfeier der Stadt Trier im Jahr 1984 wurden die Räume der Tufa als Ausstellungsräume genutzt und seit dem 07.11.1985, also seit genau 30 Jahren, ist es in ständiger Nutzung als Kulturzentrum der Stadt Trier und befindet sich auch in deren Besitz. Die Tufa ist ein Dachverband, der mittlerweile aus 25 Einzelverbänden besteht.

Das Gebäude ist zum einen mit dem PKW gut zu erreichen. Nach 18 Uhr steht der Busparkplatz an den Kaiserthermen als kostenloser Parkplatz zur Verfügung, ebenso ist das Parken in den umliegenden Parkhäusern (Europahalle und Viehmarkt) kostenpflichtig möglich. Die Tufa selbst stellt vier Behinderten-Parkplätze vor dem Gebäude zur Verfügung (27). Die Parkplätze haben die Maße 260 x 430 cm, sind ausgewiesen und beleuchtet, sie befinden sich unmittelbar beim Haupteingang des großen Saals. Auch mit den Bussen des VRT ist die Tufa gut zu erreichen. Die Bushaltestelle Stadtbibliothek (Linie 2, 7 und 30; Sternverkehr Linie 81 und 84) liegt etwa 150 m entfernt, der Weg zum Gebäude ist geteert und der Hof mit Pflastersteinen ausgelegt, sodass die verschiedenen Eingänge barrierefrei nutzbar sind.

Der Haupteingang des Gebäudes ist stufenlos (28), es handelt sich um eine Flügeltüre mit zwei Türen und einem nicht-automatischen Öffnungs – und Schließmechanismus. Sie hat eine Breite von insgesamt 160 cm, einen Bewegungsraum von 160 x 160 cm vor und hinter der Tür und der Türgriff ist auf einer Höhe von 84 cm angebracht.

Im Erdgeschoss (EG) der Tufa liegen neben dem großen und dem kleinen Saal auch die Kneipe „*Textorium*“ (29), die allerdings nicht zum öffentlichen Teil des Gebäudes gehört. Die Kneipe ist über den Außeneingang nicht barrierefrei zu erreichen, da hier mehrere Stufen (außen und innen) zu überbrücken sind. Allerdings ist die Kneipe über den Inneneingang barrierefrei zu erreichen. Dabei dient der Haupteingang als Zutritt zu dem Gebäude. Der große Saal im Untergeschoss bietet Platz für etwa 250 Besucher. Dieser Saal verfügt über zwei separate Eingänge. Zum einen ein eingefasster Eingang, der direkt vom Hof des Gebäudes in den großen Saal hineinführt (30). Dieser ist Halbkreisförmig angelegt und zum einen über 3 Stufen zu erreichen, oder über eine Rampe. Die Länge der Rampe liegt bei 370 cm, die Breite bei 155 cm und die Steigung liegt bei 5%. Vor und Hinter der Rampe ist jeweils eine Bewegungsfläche von 160 x 160 cm. Bei der Türe handelt es sich ebenfalls um eine Flügeltüre, hier mit einer Breite von insgesamt 240 cm, der Türgriff ist auf einer Höhe von 104 cm angebracht. Die Bewegungsfläche vor und hinter der Tür beträgt 160 x 160 cm. Weiterhin gibt es einen Nebeneingang für den großen Saal, welcher ebenerdig zugänglich ist (31). Diese Tür hat eine Gesamtdurchgangsbreite von knapp 205 cm (ebenfalls Flügeltür), der Türgriff liegt auf einer Höhe von 91 cm und auch hier gibt es eine Bewegungsfläche von 160 x 160 cm.

Der kleine Saal liegt ebenfalls im Erdgeschoss, hier ist Platz für etwa 95 Besucher (32). Der Saal ist stufenlos erreichbar, die Breite der einflügeligen Tür beträgt 92 cm und der Türgriff ist auf einer Höhe von 106 cm angebracht. Die Bewegungsfläche vor und hinter der Tür liegt auch hier bei mindestens 160x160 cm.

Die einzige barrierefreie Toilette in dem Gebäude befindet sich ebenfalls im Erdgeschoss (33). Sie ist ausgewiesen und stufenlos zugänglich. Die Tür hat eine Breite von 93 cm, der Türgriff liegt auf einer Höhe von 108 cm und die Bewegungsfläche vor der Tür liegt bei 160x160 cm, im Toilettenraum selber beträgt der Bewegungsraum 100 x 140 cm. Im Innenraum befinden sich eine Toilette, deren Höhe bei 51 cm liegt, ein Haltegriff links der Toilette mit einer Höhe von 80 cm sowie ein Waschbecken mit einer Höhe von 68 – 82 cm. Die unterfahrbare Fläche unter dem Waschbecken liegt bei 68 x 128 cm. Der Handtuchspender ist auf einer Höhe von 133 – 168 cm angebracht, der Spiegel bei 134 – 184 cm.

Um ins erste Obergeschoss zu gelangen, gibt es zum einen ein Treppenhaus, zum anderen einen Aufzug. Die Treppenstufen aus Aluminium-Riffelblech haben eine Höhe von 18 cm, eine Breite von 89 cm und eine Auftrittsfläche von 30 cm. Der Handlauf ist beidseitig angebracht, hat eine Höhe von 102 cm und einen Durchmesser von 5 cm. Die Treppe erstreckt sich vom Erdgeschoss über die beiden Obergeschosse (34).

Der Aufzug ist ausgeschildert und ebenerdig im Erdgeschoss zu erreichen. Die Bewegungsfläche vor dem Aufzug beträgt auf allen Etagen 160 x 160 cm, die Aufzugtür ist 140 cm breit und die Aufzugkabine hat Maße von 145 x 250 cm. Die Bedienelemente vor dem Aufzug sind auf einer Höhe von 107 cm angebracht und taktil erfassbar, in der Aufzugskabine liegen sie auf einer Höhe von 115 bis 147 cm an der linken Wand. Eine Anzeige der Etagennummer innerhalb der Kabine ist vorhanden (35).

Im ersten Obergeschoss (1.OG) liegt ein Ballettsaal, also ein weitläufiger Saal mit einer Spiegelwand und einer Ballettstange mit einer Höhe von 90 cm, der barrierefrei zugänglich ist (36). Die Tür zu diesem Saal hat eine Breite von 94 cm, der Türgriff liegt auf einer Höhe von 105 cm. Der Boden des Saals ist mit einem PVC-Belag ausgelegt. Die zugehörige Umkleidekabine ist durch einen offenen Durchgang mit einer Breite von 91 cm zugänglich, die Bewegungsfläche vor und hinter dem Durchgang liegt bei 160x160 cm, die Bänke haben eine Sitzhöhe von 47 cm. Weiterhin befindet sich hier ein Veranstaltungsraum, welcher sich durch eine herausnehmbare Trennwand in zwei separate Räume aufteilen lässt. Der Zugang hat eine Breite von 94 cm, der Türgriff liegt auf einer Höhe von 107 cm und die Bewegungsfläche vor und hinter der Tür liegt bei 160 x 160 cm.

Im zweiten Obergeschoss (2.OG) befinden sich ebenfalls mehrere Räume. Zum einen ein weiterer Veranstaltungs-, bzw. Workshop-Raum (37). Die Tür zu diesem Raum hat eine Breite von 93 cm, der Türöffner liegt auf einer Höhe von 102 cm und die Bewegungsfläche liegt auch hier bei 160x160 cm. Weiterhin gibt es hier einen großen Ausstellungsraum, welcher stufenlos zugänglich ist. Als Eingang können zwei identische, nebeneinanderliegende Türen genutzt werden. Sie haben je eine Breite von 103 cm, die Höhe des Türgriffes liegt bei 107 cm und die Bewegungsfläche vor und hinter der Tür liegt jeweils bei 160 x 160 cm. Ein weiterer Raum ist eine Galerie, die als Raum für bestimmte Kurse genutzt

wird. Die Zugangstür hat eine Breite von 91 cm, die Höhe des Türgriffs liegt bei 106 cm und auch hier ist der Bewegungsraum vor und hinter der Tür mindestens 160 x 160 cm breit.

Der Boden der Tufa ist zum Größten Teil mit Steinfliesen ausgekleidet (EG und 3. OG) (38). In den beiden Veranstaltungssälen im EG liegt Holzboden, im Ballettsaal und in den Räumlichkeiten für die Workshops im 1.OG wurde PVC verlegt.

Die Tufa ist ein Ort für viele unterschiedliche Arten von Veranstaltungen. Alle zwei bis drei Monate gibt es ein neues Programmheft, in dem die Termine der Veranstaltungen und Kurse bekannt gegeben werden. Dazu gehören Filmvorführungen, Musikalische Vorführungen (Konzerte, Musicals, Chansons), Comedy/Kabarett, Theateraufführungen und Lesungen. Aber auch besondere Specials wie die *DanceAbility* Konferenz (Ende Oktober 2015) finden statt, dabei handelt es sich um eine Tanzgruppe, die aus gesunden wie auch (Körperlich) behinderten Mitgliedern besteht. Weiterhin gibt es Veranstaltungen für Kinder und Jugendliche (Kinderkonzerte und – Theater/Märchen), Parties (bspw. Silvester), Ausstellungen und auch Kurse (Tanzen, Sport, Malen, etc.) und Workshops werden angeboten.

Bei Ausstellungen gelten prinzipiell die gleichen Vorschriften wie bei allen barrierefrei gestalteten öffentlichen Räumen, allerdings gibt es hier noch einige weitere Punkte, die zu beachten sind. Wichtig ist beispielsweise eine nachvollziehbare Raumfolge (bei Ausstellungen, die über mehrere Räume gehen), die allerdings auch Flexibilität zulässt, sodass die Wegführung durch eine Ausstellung selbstbestimmt sein kann (39). Bei der Planung einer Ausstellung sollten folgende Aspekte beachtet werden (vgl. BMUB 2014 S. 161 ff):

- ◆ Barrierefreie Zugänglichkeit (wenn notwendig über bestimmte Maßnahmen wie Rampen oder Videoübertragung, wenn die Zugänglichkeit zum Inhalt nicht anderweitig gewährleistet werden kann)
- ◆ Barrierefreie Gestaltung der Information (Beschilderung groß und kontrastreich, leichte Sprache zur Informationsvermittlung)
- ◆ Wahrnehmung der Ausstellungsstücke nach dem 2-Sinne-Prinzip, bspw. mittels Audio- und/oder Videoguide
- ◆ Einheitliches, verständliches Leitsystem (welches sich mit der Anordnung und Darstellungsweise der Exponate verträgt)
- ◆ Maßnahmen für eine gute Akustik und Beleuchtung

Durchschnittlich finden hier im Jahr rund 300 Veranstaltungen statt und mehr als 70.000 Besucher (inkl. Kursbesucher) pro Jahr werden gezählt, es handelt sich um das größte soziokulturelle Zentrum in Rheinland-Pfalz (vgl. Interview mit Tuchfabrik 2015 und Club Aktiv 2008 S.131).

4.2.1 Tuchfabrik für Menschen mit Mobilitätseinschränkung

Durch den in den frühen 1990er Jahren eingebauten Aufzug ist die Tuchfabrik bereits (fast) seit Beginn der Nutzung als Kulturzentrum auch für Rollstuhlfahrer zugänglich, alle drei Etagen sind über den Aufzug erreichbar. Die Veranstaltungssäle im Erdgeschoss weisen jeweils nur eine lose Bestuhlung auf, welche flexibel auf und abgebaut werden kann. Im Großen, wie im kleinen Saal stehen die Stühle auf einer Art Tribüne, die nach hinten hin höher wird, sodass auch die Besucher in den hinteren Reihen eine ungestörte Sicht auf die Vorstellung haben. Menschen im Rollstuhl sitzen daher in der ersten Reihe, da die Stühle lose sind kann hier flexibel variiert werden.

Die Räume und Säle in den oberen Geschossen der Tufa sind ebenfalls für Menschen im Rollstuhl zugänglich. Im 2.OG gibt es eine Stufe (40), die zu vom Aufzug kommend den Weg zu einem der Workshop-Räume blockiert. Sie hat eine Breite von 120 cm und eine Höhe von 21 cm. Für Rollstuhlfahrer ist sie mittels einer mobilen Rampe überbrückbar. Die Rampe hat eine Länge von 150 cm, eine Breite von 100 cm und eine Steigung von 7 Prozent.

Alle übrigen Räume sind ohne weitere Hilfsmittel erreichbar, sodass Rollstuhlfahrer sich frei und selbstständig in der Tuchfabrik bewegen können. Die Teilnahme an den Veranstaltungen und Kursen, sowie der Besuch der Ausstellungen sind also für Menschen im Rollstuhl problemlos, bzw. mit kleineren Mitteln möglich.

4.2.2 Tuchfabrik für Menschen mit Sehbehinderung

Für Menschen mit einer Sehbehinderung gibt es in der Tuchfabrik keine Sondervorstellungen. Es gibt auch keine technischen Hilfsmittel, die Betroffene unterstützen könnten. Dies gilt vor allem für den Film – und Theateraufführungen u. Ä. die dort in den Veranstaltungssälen stattfinden. Bei Menschen mit einem eingeschränkten Sehvermögen kann darauf geachtet werden, dass Sitzplätze in den vorderen Reihen gewählt werden. Frau Palm-Stalp von der ProRetina e.V. merkt an: *„Gerade bei Konzerten wäre es hilfreich, wenn der Veranstalter für Sehbehinderte und Blinde Menschen Plätze ganz vorne reservieren würde. Dann könnte man auch als gesetzlich Blinder noch das ein oder andere erkenne[n], was von hinteren Plätzen verborgen bleibt“* (Interview ProRetina 2015). Dies gilt natürlich nicht nur für Konzerte, sondern für alle anderen Veranstaltungen, die für das Auge gemacht sind, wie Film- und Theatervorführungen.

Auch bei vielen der angebotenen Kurse ist es Menschen mit einer Sehbehinderung möglich teilzunehmen, und auch Konzerte, Lesungen, etc. können sie im Rahmen ihrer individuellen Möglichkeiten wahrnehmen.

4.2.3 Tuchfabrik für Menschen mit Hörbehinderung

Für Menschen mit einer Hörbehinderung gibt es ebenfalls keine Sondervorstellungen. Kino – und Theateraufführungen, sowie alle weiteren Veranstaltungen dieser Art, können von technischen Maßnahmen nicht unterstützt werden, da keine vorhanden sind.

Auch hier gilt, dass die meisten der angebotenen Veranstaltungen für Menschen mit Hörbehinderung allerdings geeignet sind. Vor allem bei den Workshops und Kursen ist die Hörfähigkeit zur Teilnahme oftmals nicht von Bedeutung. Das Programm der Tuchfabrik ist somit zum großen Teil zugänglich für Menschen mit einer Hörbehinderung.

4.3 Zwischenfazit Theater / Tuchfabrik

Nachdem in den vorangegangenen Kapiteln die Untersuchungsergebnisse zusammengetragen wurden, folgt in diesem Kapitel die Bewertung der Einrichtungen.

Zum einen wird die physische Erreichbarkeit der Gebäude bewertet, hierbei spielen vor allem die Aspekte eine Rolle, die für die Zugänglichkeit für Menschen im Rollstuhl von Bedeutung sind. Zum anderen werden die Zugänglichkeit zum Inhalt, also den Theatervorstellungen, sowie den Veranstaltungen in der Tuchfabrik, bewertet.

Das Theater, wie auch die Tuchfabrik sind von der Erreichbarkeit mit PKW und ÖPNV, gut ausgestattet, es gibt (Behinderten-) Parkplätze und jeweils mindestens eine Bushaltestelle in nächster Umgebung. Der Zugang zu den Gebäuden ist in beiden Fällen barrierefrei und stufenlos möglich und die Erreichbarkeit der Veranstaltungsräume ist für Menschen im Rollstuhl über die Aufzüge in den Gebäuden möglich. Im Theater gibt es derzeit nur einen Saal der bespielt wird, das Studio wird zurzeit nicht genutzt, wäre aber nicht für Rollstuhlfahrer zugänglich. In der Tuchfabrik sind alle Räume, Veranstaltungssäle, wie auch die Workshopräume und die Ausstellungsräume, für Menschen mit Rollstuhl zugänglich. Somit gibt es keine physischen Barrieren, die nicht überbrückt werden können und Theater sowie Tufa sind barrierefrei zugänglich.

In Hinsicht auf die Barrierefreiheit des Inhaltes der beiden Einrichtungen muss man allerdings anmerken, dass hier wenige Möglichkeiten für Menschen mit Hör- oder Sehbehinderung bestehen an den Veranstaltungen teilzuhaben, bzw. bei der Teilhabe unterstützt zu werden. Die Vorstellungen im Theater werden weder für Menschen mit Seh- noch mit Hörbehinderung unterstützt. Die Möglichkeit

einen Untertitel für Hörbehinderte Menschen einzublenden wird kaum genutzt (nur bei nicht-deutschsprachigen Vorführungen). Auch die Möglichkeit einer festinstallierten oder mobilen Ringschleife wird momentan im Theater nicht eingesetzt. Das Theater steht allerdings vor großen Sanierungsmaßnahmen. Es gibt Überlegungen eine festinstallierte Ringschleife in den großen Saal einzubauen, genaueres kann allerdings erst geplant werden, wenn die Machbarkeitsstudie vorliegt.

Bei der Tuchfabrik muss die Situation differenzierter betrachtet werden, da hier das Programm und die Angebote vielfältiger sind. Neben Theater-, Film- und Musikaufführungen finden hier regelmäßig Kurse und Workshops statt. Bei den klassischen Vorführungen in den beiden Sälen im Erdgeschoss gibt es keinerlei Möglichkeiten der technischen Unterstützung (Untertitel, Audiodiskriptionen). Es gibt auch keine Sondervorstellungen für Menschen mit Seh – oder Hörbehinderung. Rein theoretisch wäre es möglich, bei den entsprechenden Vorstellungen eine Leinwand aufzubauen, auf die dann ein Untertitel projiziert wird. Auch der Einsatz einer Mobilen Ringschleife wäre denkbar, um Menschen mit einem Hörgerät zu unterstützen. Momentan wird jedoch keine der beiden Möglichkeiten umgesetzt.

Bei den Kursen und Workshops hingegen gibt es keinen Grund, warum diese nicht für beeinträchtigte Menschen zugänglich sein sollten. Eine Besonderheit bei der Tuchfabrik ist, dass hier Veranstaltungen von behinderten Menschen (beispielsweise Tanzvorführungen der DanceAbility Gruppe) stattfinden. Hier bietet sich also ein Raum für das Zusammensein und Zusammenarbeiten von beeinträchtigten und nicht beeinträchtigten Menschen und der Teilhabe am Programm der Tufa.

So sind Theater und Tuchfabrik zwar physisch problemlos zugänglich, das Programm jedoch kaum (Theater), bzw. nur teilweise (Tufa) für Menschen mit Seh – und Hörbehinderungen geeignet ist. Es gibt allerdings technische Möglichkeiten, die Situation vor allem für Menschen mit einer Hörbehinderung zu verbessern. Diese werden zurzeit nicht genutzt, eine Nutzung in Zukunft ist nicht fest vorgesehen. Mit der Weiterentwicklung der Greta und Starks Apps könnte es in Zukunft möglich sein, auch Theater- und Musicalaufführungen mit diesem System zu erleben, was einen Theaterbesuch vor allem für Menschen mit Sehbehinderung verbessern würde.

5 Zusammenfassung

Alles inklusiv?! Die Eingangsfrage kann nach genauer Betrachtung und Analyse der vier Untersuchungseinrichtungen nicht eindeutig mit einem klaren Ja oder Nein beantwortet werden.

Aus Baulicher Sicht sind die beiden Kinos, das Theater und die Tuchfabrik barrierefrei. Sie entsprechen im Großen und Ganzen den Anforderungen, die im Kapitel 2.3 und in der Tabelle 7 zusammengetragen wurden. Die Zugänglichkeit zu den Gebäuden und die Fortbewegung im Innenbereich bergen rein

physisch betrachtet keine unüberwindbaren Hindernisse. Menschen mit einer Gehbehinderung, hier sind vor allem Rollstuhlfahrer gemeint, können die Einrichtungen also weitestgehend selbständig und uneingeschränkt nutzen.

Es sollte allerdings nicht missachtet werden, dass weder das Cinemaxx noch das Broadway Filmtheater Neubauten sind und somit den Anforderungen des „Leitfaden Barrierefreies Bauen“ vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit nicht zu 100 Prozent entsprechen können und müssen. Beide Gebäude wurden nach einer vorherigen Nutzung als Autowerkstatt im späten 20. Jahrhundert umgenutzt und mittlerweile so umgestaltet, dass sie barrierefrei sind. Auch das Theater und die Tuchfabrik gehören zu den langjährigen Bestandsgebäuden der Stadt Trier. Das Theater wurde in den 60er Jahren errichtet, das Gebäude der Tuchfabrik existiert sogar bereits seit dem späten 18. Jahrhundert. Die Gebäude, bzw. die relevanten Veranstaltungsräume wurden so gestaltet, dass sie barrierefrei zugänglich sind, beispielsweise wurden nachträglich Aufzüge eingebaut. Unter diesen Gesichtspunkten kann man die Frage nach der Barrierefreiheit hier mit einem Ja beantworten.

Ein klarer Vorteil von barrierefrei gestalteten Gebäuden ist, dass sie den Aspekten der nachhaltigen (vor allem im Hinblick auf die demographischen Entwicklungen) Stadtentwicklung entsprechen, heute werden kaum mehr öffentlichen Gebäude errichtet, die nicht barrierefrei sind. Hier wird deutlich, dass das Thema Barrierefreiheit immer mehr und in vielen Bereichen des alltäglichen Lebens Einzug erhält.

Auch wenn die Baukosten für barrierefreie Gebäude erst einmal höher erscheinen, lohnt sich die Investition, denn wenn ein Gebäude für alle Menschen gleichermaßen zugänglich ist, erschließen sich daraus neue Nutzergruppen (bspw. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die vorher keinen Zutritt zu Gebäude hatten).

Bei der Zugänglichkeit des Inhalts gibt es allerdings größere Einschränkungen, denn vor allem im Theater und der Tuchfabrik gibt es keine Möglichkeiten Menschen mit einer Seh- oder Hörbehinderung technisch beim besseren Verständnis der Vorführungen zu unterstützen. Beziehungsweise muss man sagen, dass die Möglichkeiten die es theoretisch gibt (Unter-/Obertitel, Ringschleifen) nicht eingesetzt werden. Für das Kinoerlebnis gibt es seit einiger Zeit, neben den herkömmlichen Untertiteln, die beiden Apps Greta und Starks. Diese unterstützen Menschen mit einer Hör- oder Sehbehinderung mit Untertiteln und Audiodeskriptionen über das eigene Smartphone oder Tablet. Diese Apps werden auch gerne genutzt, wie die Downloadzahlen erkennen lassen.

Die Frage nach der Inklusivität lässt sich hier nicht eindeutig beantworten. Man kann sagen, dass der Weg zum besseren Verständnis des Inhalts, also der Filme, durch die beiden Apps geebnet wird, das

Theater- und Teile des Tufa-Programms bleiben Menschen mit einer Seh- oder Hörbehinderung bisher weitestgehend verborgen.

Hierbei sollte allerdings bedacht werden, dass es sich bei Kino- und Theatervorführungen vor allem um eines handelt: visuelle und auditive Darstellungen. Das heißt, die Erlebbarkeit für Menschen mit einer Einschränkung der entsprechenden Sinnesorgane ist und bleibt eingeschränkt, wenn auch technische Hilfsmittel eine gute, bzw. annehmbare Unterstützung bieten können.

Es ist schwierig einen Konsens zu finden, der allen Menschen gleichermaßen entspricht. Letzten Endes muss man sagen, dass es bis zur vollständigen Inklusion, oder das was der Begriff meint, noch ein weiter Weg ist. Einerseits lassen sich bestehende Gebäude nicht immer so anpassen, dass sie für alle gleichermaßen zugänglich sind, andererseits sind die technischen Mittel noch nicht soweit fortgeschritten oder einsatzfähig, dass die Teilhabe an allen Veranstaltungen für alle möglich ist. Die zukünftigen Entwicklungen in diesen Bereichen, werden zeigen, ob es gelingt eine Gesellschaft zu kreieren, in der Inklusion gelebt wird.

Anhang Literatur:

AMT FÜR SOZIALE ARBEIT WIESBADEN – ABTEILUNG KOORDINATIONSSTELLE FÜR BEHINDERTENARBEIT (2012): Checkliste für barrierefreie Veranstaltungen. Ein Leitfaden zu guten Vorbereitung und Planung. Wiesbaden.

AGENTUR BARRIEREFREIHEIT NRW (2011): Barrierefreiheit in öffentlichen Gebäuden. Lösungsbeispiele für Planer und Berater unter Berücksichtigung der DIN 18040-1. Wetter/Ruhr.

AKTION MENSCH (2015a): Was ist Inklusion. – URL: <https://www.aktion-mensch.de/themen-informieren-und-diskutieren/was-ist-inklusion>. [letzter Zugriff: 11.08.2015].

AKTION MENSCH (2015b): Hintergründe. – URL: <https://www.aktion-mensch.de/themen-informieren-und-diskutieren/was-ist-inklusion/hintergruende.html>. [letzter Zugriff: 11.08.2015].

BENTELE, VERENA* (2014): Die UN-Behindertenrechtskonvention. Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Berlin.

**Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen*

BIH – Bundesarbeitsgemeinschaft der Integrationsämter und Hauptfürsorgestellen (2014): Jahresbericht 2013|2014. Hilfen für schwerbehinderte Menschen im Beruf. Münster.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2014): Leitfaden Barrierefreies Bauen. 2. Auflage. Berlin.

BMZ – Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (2013): Aktionsplan zur Inklusion von Menschen mit Behinderungen. Bonn/Berlin.

CINEMAXX – Trier (2014): Informationen für Gäste mit Mobilitätseinschränkung. Trier.

CINEMAXX – Trier (2015): Kinosäle. – URL: <http://cinemaxx.de/Kinoinfo/Kinosaele/>. [letzter Zugriff: 18.09.2015]

CLUB AKTIV e.V. (2008): Kultur – und Regionalführer PORTA libertas. Barrierefrei durch die Region. 4. Komplet neu erstellte Auflage. Trier.

CLUB AKTIV e.V. Online (ohne Jahr): Kultur – und Regionalführer PORTA libertas. Barrierefrei durch die Region. – URL: <http://portalibertas.de/>. [letzter Zugriff: 21.11.2015].

DBSV – DEUTSCHER BLINDEN- UND SEHBEHINDERTENVERBAND E.V. (ohne Jahr): Zahlen und Fakten. – URL: <http://www.dbsv.org/infotok/zahlen-und-fakten/#c922>. [letzter Zugriff: 12.12.2015].

DCIG – Deutsche Cochlear Implantat Gesellschaft e.V. (2012): Fragen und Antworten zum Cochlea-Implantat. Gefördert durch das Bundesministerium für Gesundheit. Illertissen.

DGB – Deutscher Gehörlosen-Bund e.V. (ohne Jahr): Hörbehinderung. Was ist gehörlos? – URL: http://www.gehoerlosenbund.de/index.php?option=com_content&view=article&id=1736%3Awasistgehoerlos&catid=106%3Ahoerbehinderung&Itemid=152&lang=de. [letzter Zugriff: 12.12.2015].

DESTATIS (2015): Gesundheit. Behinderte Menschen. – URL: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Gesundheit/Behinderte/Tabellen/GeschlechtBehinderung.html;jsessionid=585CF6E540280129219D959075EAB5FE.cae4>. [letzter Zugriff: 23.10.2015].

GRETA UND STARKS (2015a): Greta. – URL: <http://www.gretaundstarks.de/greta/greta>. [letzter Zugriff: 15.09.2015].

GRETA UND STARKS (2015b): Starks. – URL: <http://www.gretaundstarks.de/starks/starks>. [letzter Zugriff: 15.09.2015]

HEGER, DENISE/ HOLUBE, INGA (2010): Wieviele Menschen sind schwerhörig? – in: Zeitschrift für Audiologie 49 (2), S.61 – 70.

HOTH, PROF. DR. SEBASTIAN/ PLINKERT, PROF. DR. MED. PETER (Hrsg.) (2012): Das Cochlea-Implantat. Information für unsere Patienten. Universitätsklinikum Heidelberg.

HUMANTECHNIK GmbH (ohne Jahr): Ringschleifenanlagen. Planung, Geräte, Zubehör. Weil am Rhein.

HYPERJOINT GMBH/ NULL BARRIERE.DE (ohne Jahr a): Pflegeversicherung. Rollstuhl, Maße, Platzbedarf, Wendekreis. – URL: <http://nullbarriere.de/rollstuhl.htm>. [letzter Zugriff: 05.12.2015].

HYPERJOINT GMBH/ NULL BARRIERE.DE (ohne Jahr b): Pflegeversicherung. Rollstuhl, Maße, Platzbedarf, Wendekreis. – URL: <http://nullbarriere.de/elektorrollstuhl.htm>. [letzter Zugriff: 05.12.2015].

INTEGRATIONSÄMTER (2013): Inklusion. – URL: <https://www.integrationsaemter.de/Fachlexikon/77c3994i1p/index.html>. [letzter Zugriff: 11.08.2015].

KNITTEL, PROF. DR. JUR. BERNARD (2008): Praxisinformationen für die Schwerbehindertenvertretung. GdB/MdE-Tabelle. Verlag R.S. Schulz GmbH. Starnberg.

LANDTAG RHEINLAND-PFALZ (2002): Landesgesetz zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen für Menschen mit Behinderungen. Artikel 1 Landesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (LGGBehM). Mainz.

MINISTERIUM DER FINANZEN DES LANDES RHEINLAND-PFALZ/ MINISTERIUM FÜR ARBEIT, SOZIALES UND GESUNDHEIT DES LANDES RHEINLAND-PFALZ (2000): Barrierefrei Bauen. Planungshilfe. Mainz.

PRO RETINA E.V. (2015): Information – Woche des Sehens 2015. Oberbillig.

SCHWEIZERISCHE FACHSTELLE FÜR BEHINDERTENGERECHTES BAUEN (2004): Hindernisfrei in Franken und Rappen. Wie viel kostet hindernisfreies Bauen in der Schweiz?. Zürich.

STATISTA (2015a): Statistiken zum Thema Kino. – URL: <http://de.statista.com/themen/48/kino/>. [letzter Zugriff: 05.10.2015].

STATISTA (2015b): Vergleich der Altersstruktur der Kinobesucher in Deutschland in den Jahren 2009 und 2014. – URL: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/6066/umfrage/entwicklung-der-altersstruktur-der-kinobesucher/>. [letzter Zugriff: 05.10.2015].

STATISTA (2015c): Statistiken zum Theater. – URL: <http://de.statista.com/themen/1818/theater/>. [letzter Zugriff: 05.10.2015].

STATISTA (2015d): Anzahl der Besucher von öffentlich betriebenen Theatern in Deutschland von 2005 bis 2014. – URL: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/463519/umfrage/anzahl-der-besucher-von-theatern-in-deutschland/>. [letzter Zugriff: 05.10.2015].

STATISTISCHES BUNDESAMT (2014): 7,5 Millionen schwerbehinderte Menschen leben in Deutschland. Pressemitteilung 266/14. Wiesbaden.

STATISTISCHES BUNDESAMT (2014b): Kurzbericht. Statistik der schwerbehinderten Menschen. Wiesbaden.

STATISTISCHES BUNDESAMT (2015): Über 10 Millionen behinderte Menschen im Jahr 2013. Pressemitteilung 168/15. Wiesbaden.

THOMA, HUBERT (1964): Das Trierer Theater 1802 – 1944. Trier.

UN-BEHINDERTENRECHTSKONVENTIONEN (2015a) Inklusion. – URL: <http://www.behindertenrechtskonvention.info/inklusion-3693/>. [letzter Zugriff: 11.08.2015].

WEISS, STEPHANIE/ DRILLING, MATTHIAS/ BLUMER, DANIEL (2010): Von der Barrierefreiheit für behinderte Menschen zum „Design für Alle“ in der nachhaltigen Siedlungsentwicklung und Stadtplanung. – in: Geographica Helvetica: schweizerische Zeitschrift für Geographie. Band 65 Heft 4. S 257-268. Zürich.

ZENZ, DR. EMIL (1964): Wie es zum Neubau des Trierer Stadttheaters kam. – in: STADTVERWALTUNG TRIER (1964) (Hrsg.): Theater der Stadt Trier. Festschrift zu Eröffnung des neuen Hauses am 27. September 1964. Trier.

Abbildungen:

Abb. 7) Schema einer Barrierefreien Toilette (Quelle: AGENTUR BARRIEREFREI NRW 2011 S.22)

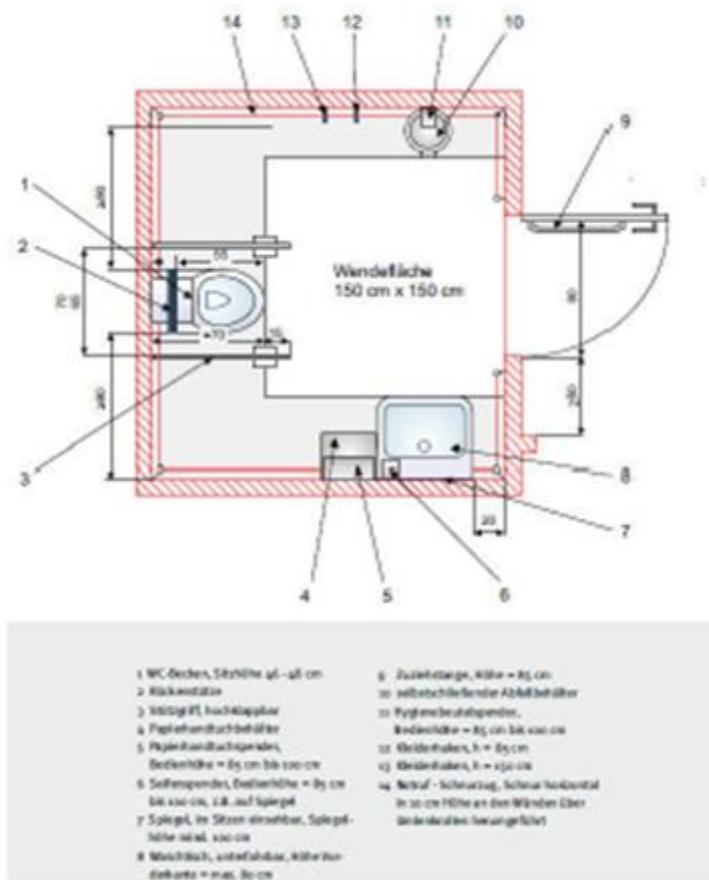


Abb. 8) Skizze Trittstufe / Setzstufe (Quelle: BMUB 2014 S. 117)

Setzstufen dürfen durch Ansträgung bis zu 2 cm zurückspringen (Unterschneidung).

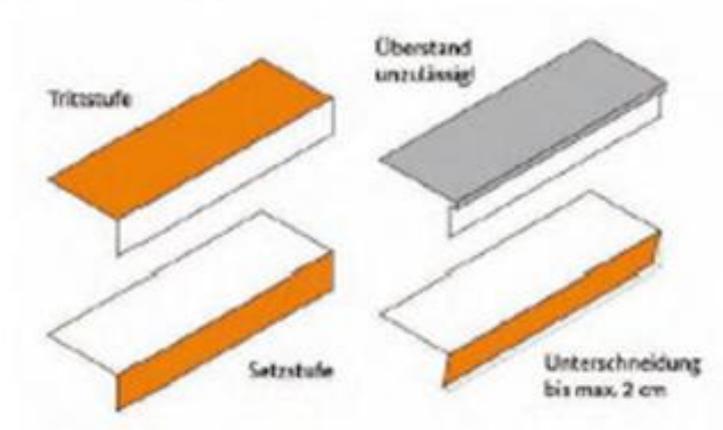
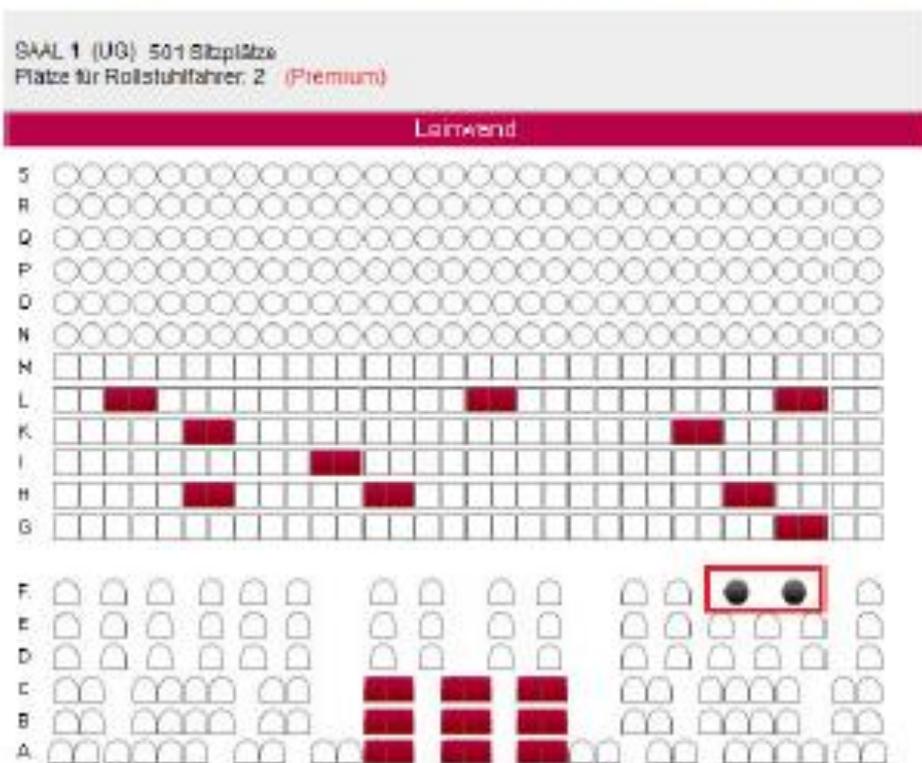
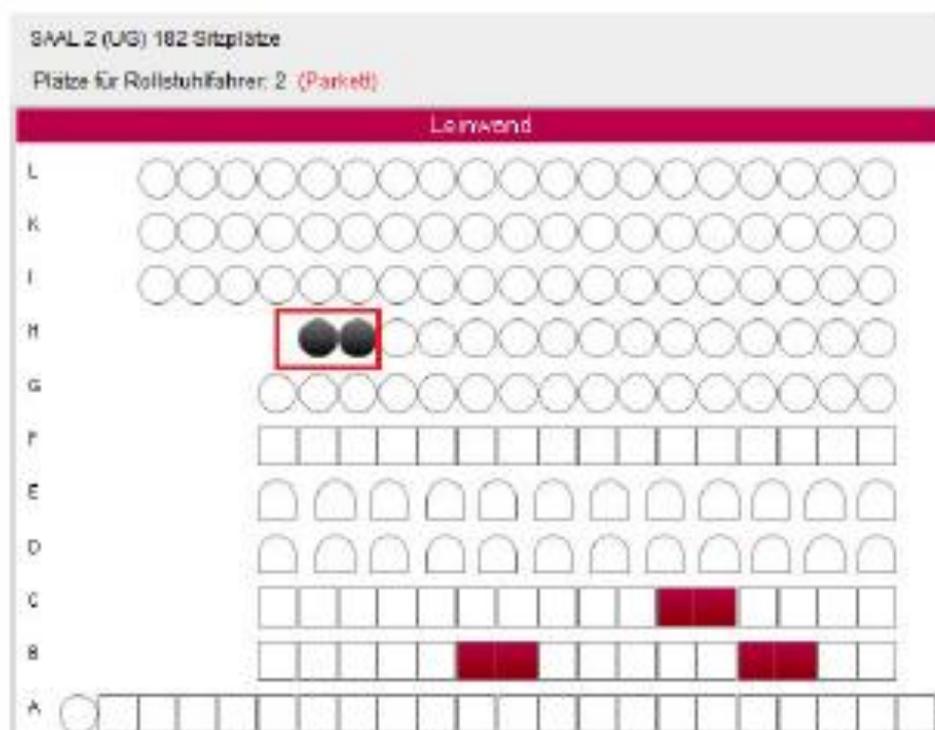


Abb. 9 – 15) Saalpläne CINEMAXX (Saal 1-7) (Quelle: CINEMAXX Trier 2015)



- g) ○ Parkett □ Loge ◡ Premium ◡ Loge Plus ● Rollstuhl ■ Pärchensitz

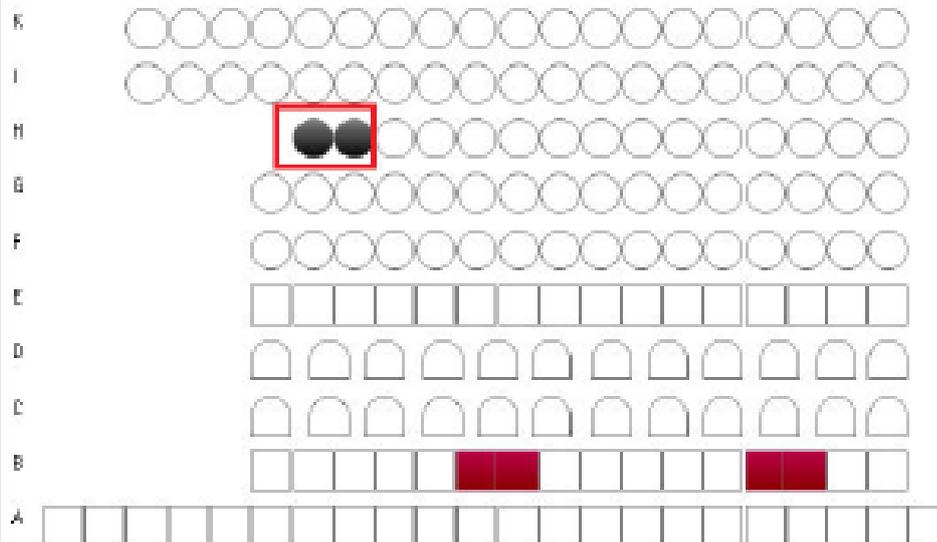


- 10) ○ Parkett □ Loge ◡ Premium ● Rollstuhl ■ Pärchensitz

SAAL 3 (UG) 163 Sitzplätze

Anzahl Rollstuhlplätze: 2 (Parkett)

Leinwand



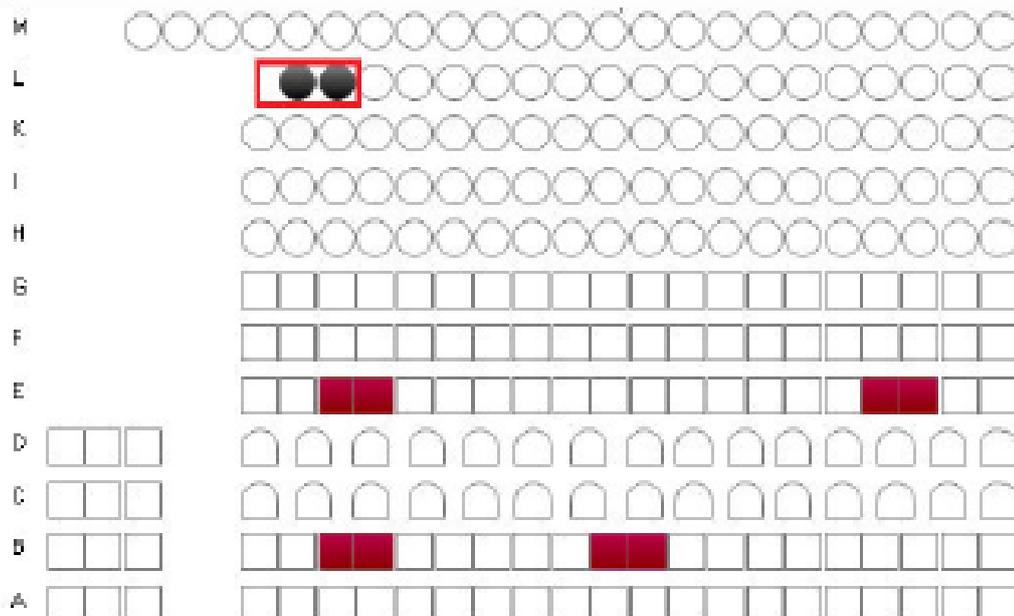
○ Parkett □ Loge ◐ Premium ● Rollstuhl ■ Pärchensitz

11)

SAAL 4 (UG) 244 Sitzplätze

Anzahl Rollstuhlplätze: 2 (Parkett)

Leinwand



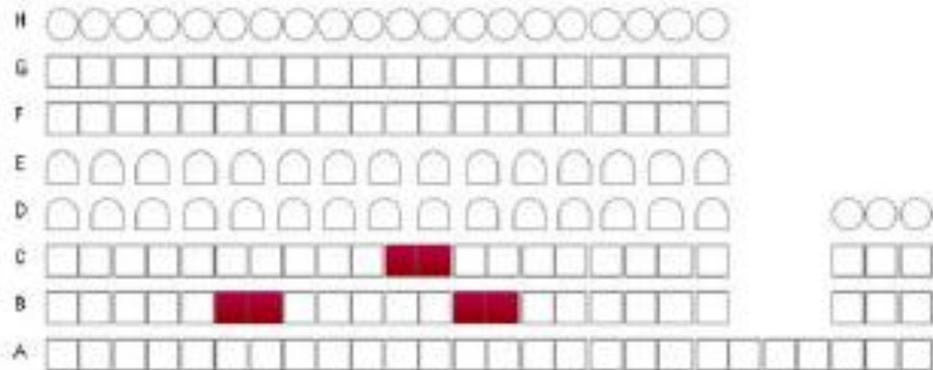
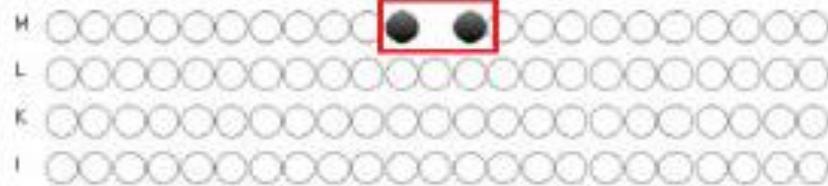
○ Parkett □ Loge ◐ Premium ● Rollstuhl ■ Pärchensitz

12)

SAAL 5 (OG) 256 Sitzplätze

Anzahl Rollstuhlplätze: 2 (Parkett)

Leinwand

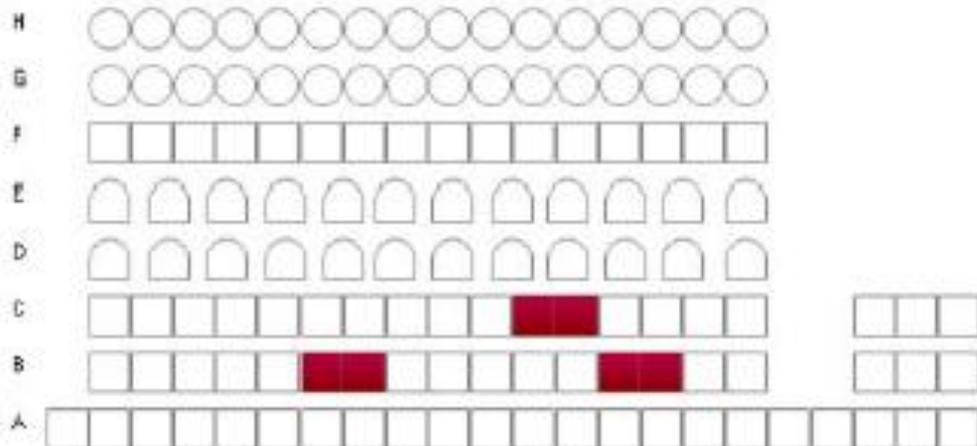


- 13) ○ Parkett □ Loge ◡ Premium ● Rollstuhl ■ Pärchensitz

SAAL 6 (OG) 182 Sitzplätze

Anzahl Rollstuhlplätze: 2 (Parkett)

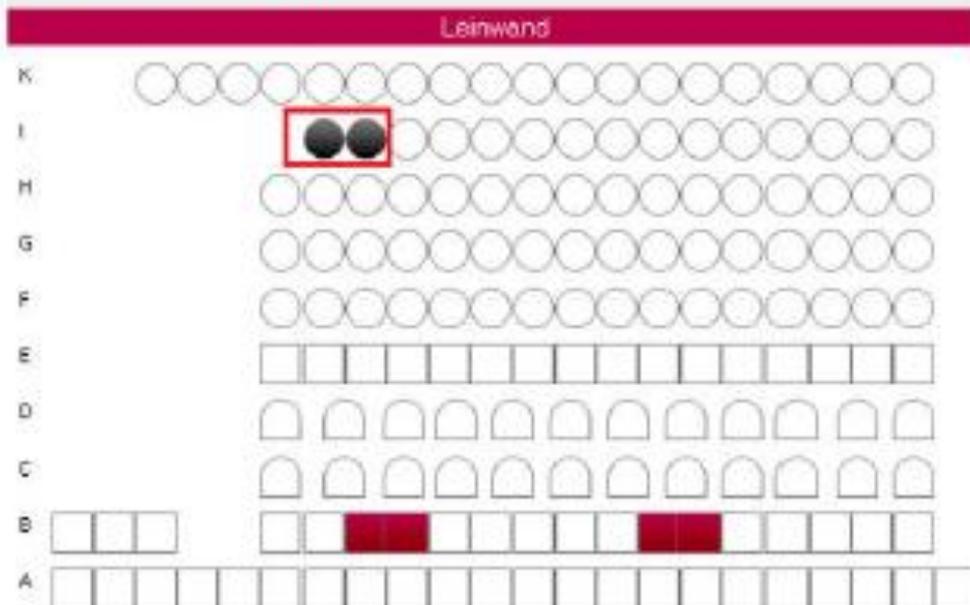
Leinwand



- 14) ○ Parkett □ Loge ◡ Premium ● Rollstuhl ■ Pärchensitz

SAAL 7 (OG) 163 Sitzplätze

Anzahl Rollstuhlsitze: 2 (Parkett)



- 15) Parkett Loge Premium Rollstuhl Porchensitz

Abb. 16) Kinoprogramm Cinemaxx: Filme mit Greta und Starks- Unterstützung (Quelle: Cinemaxx Trier (ohne Jahr): Kinoprogramm. – URL: <http://www.cinemaxx.de/Programm/AktuellesProgramm/>. [letzter Zugriff: 27.12.2015].

Heidi
 START 19.12.2015
 KINOPROGRAMM | 111 MINUTEN | BEI 120 MINUTEN | SCHNITZ 111 | STUDIOCANAL
 Die Verfilmung des hochgelobten Besten Sellers: Die kleine Heidi aus den Bergen wächst auf.
 KINO: **HEUTE 27.12.15** | MI 28.12.15 | DI 29.12.15 | MI 30.12.15 | DO 31.12.15 | FR 01.01.16 | SA 02.01.16
 RBT
 2.5 | 14:30 | 16:00 | 18:00 | 19:00 | Green as Christmas verfügbar

KRAMPUS
 START 09.12.2015
 HORROR | 88 MINUTEN | USA 2013 | UNIVERSAL
 Schwarzwaldiger Horrorfilm, in dem Krampus und seine anderen Holzwesen der Volkstümlichkeit für eine stolze Familie zum Überlebenskampf werden lässt.
 KINO: **HEUTE 27.12.15** | MI 28.12.15 | DI 29.12.15 | MI 30.12.15 | DO 31.12.15 | FR 01.01.16 | SA 02.01.16
 KRAMPUS
 7.5 | 20:15 | 22:15 | 23:15 | 23:19 | Green as Christmas verfügbar

Abb. 17) Saalplan Großer Saal Theater Trier



Fotos:

Cinemaxx:

- (1) Eingang Cinemaxx (Quelle: Club Aktiv Online o.J. : Straßenansicht Cinemaxx. – URL: <http://portalibertat.de/objekte/trier/kino/cinemaxx-trier>. [letzter Zugriff: 27.12.2015].)



Broadway:

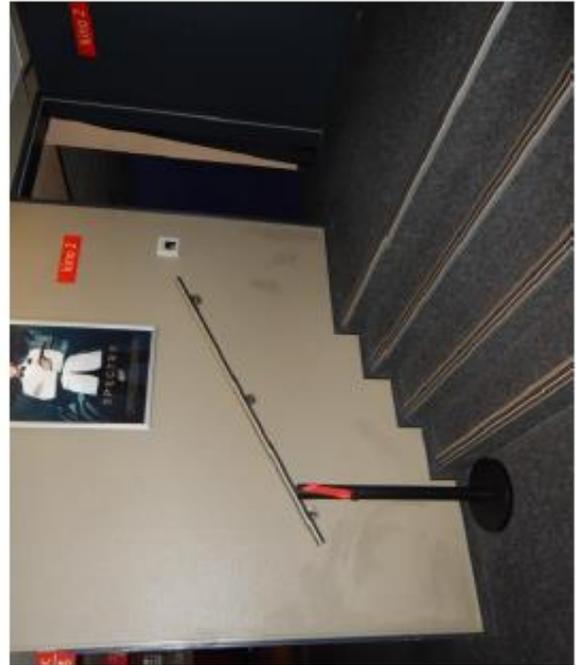
- (2) Eingang (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(3) Verkaufstheke (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(4) Stufen Kinosaal 1 und 2 (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(5) Plattformzug (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



Vorher - Nachher:



(6) Zugang Kinosaal 5 (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(7) Behindertentoilette (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(8) Boden und Wände/ Übergang Flur – Behindertentoilette (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(9) Kinosaal 1 u. 2: Platz für Rollstuhlfahrer (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(12) Demontierbare Sitzreihen Kinosaal 5 (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(10) Zugang Kinosaal 3 u. 4 (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(11) Barrierefreier Ein- und Ausgang Kinosaal 5 (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



Theater Trier:

(13) Theater Trier (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



(16) Haupteingang Außen- und Innenansicht (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



(14) Behindertenparkplätze (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



(15) Weg zum Theater (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



(17) Eingangsbereich/ Boden: Steinfliesen (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



(20) Übergang Steinfliesen – Teppich (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



(18) Garderobe (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



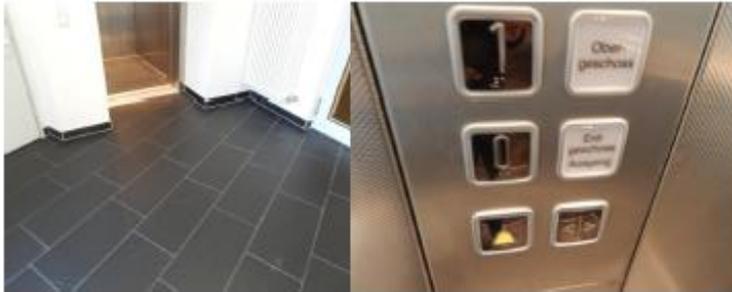
(19) Verkaufstheke (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



(21) Eine der Treppen zum Großen Saal (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



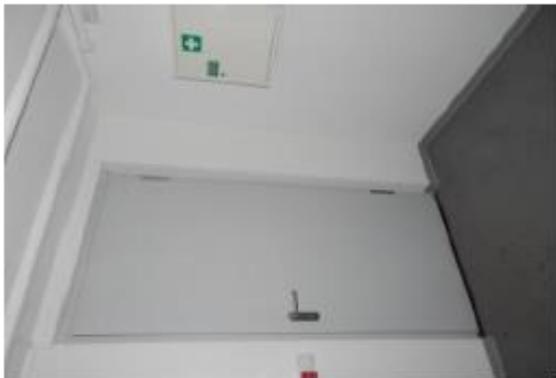
(22) Aufzug Erdgeschoss (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



Aufzug 1. Obergeschoss



(25) Tür von Zwischenraum zu Theatersaal (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



(23) Behindertentoilette (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



(24) Logenzugang zu Plätzen für Rollstuhlfahrer (Quelle: eigene Aufnahme 7.12.2015)



Zwischenraum: Diese Stühle können entfernt werden um Platz für Rollstuhlfahrer zu schaffen



Tuchfabrik:

(26) Tuchfabrik (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(27) Behindertenparkplätze (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(28) Haupteingang Innenansicht (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(29) Eingang „Textorium“ (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(30) Haupteingang Großer Saal – außen (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(31) Nebeneingang Großer Saal (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(32) Kleiner Saal (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(35) Aufzug Ansicht Untergeschoss (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(33) Behindertentoilette (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(36) Ballettsaal (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(34) Treppe (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(37) Workshop- Raum/ Atelier (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(40) Hindernis: Stufe (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(38) Fliesenboden/ Übergang Fliesen – Holzboden/ (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(39) Ausstellung 2. Obergeschoss (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



(41) Informationstafel Tuchfabrik (Quelle: eigene Aufnahme 16.12.2015)



Tabellen

Tabelle 4) Anzahl der Menschen mit einer schweren Behinderung nach Alter 2009 und 2013 (Quelle: eigene Darstellung nach STATISTISCHES BUNDESAMT 2014b S.20 und DESTATIS 2015)

	0 bis 6 Jahre	28 611	28 137
6 bis 18 Jahre	132 958	141 189	
18 bis 45 Jahre	749 839	702 459	
45 bis 65 Jahre	2 326 745	2 567 673	
65 Jahre und älter	3 863 529	4 091 607	
Gesamt	7 101 682	7 548 965	

Tabelle 5) Ursachen von Behinderungen und Häufigkeit nach Geschlecht im Jahr 2013 (Quelle: eigene Zusammenfassung nach STATISTISCHES BUNDESAMT 2014b S.14)

Behinderung seit/durch ...	Gesamt:		In %	
	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich
... Geburt	298 308	165 679	4	132 629
... durch einen Arbeitsunfall / Berufskrankheit	67 190	57 692	0,9	9498
Gesamt:	7 548 965	3 851 568	Gesamt:	3 697 397

Ursache	38 172	0,5	27 758	10 414
...durch einen Verkehrsunfall				
...durch einen häuslichen Unfall	7205	0,1	4627	2578
... durch einen sonstigen/ nicht bezeichneten Unfall	24 731	0,3	17 475	7256
...durch eine Kriegs-/ Wehrdienst-/ Zivildienstbeschädigung	34 171	0,5	30 271	3900
...durch eine allgemeine Krankheit (inkl. Impfschaden)	6 416 813	85	3 217 638	3 199 175
... durch eine sonstige/ ungenügend bezeichnete Ursache	662 375	8,8	330 428	331 947

Tabelle 6) Behinderungen nach Art in absoluten Zahlen und Prozent (Quelle: Eigene Zusammenfassung nach STATISTISCHES BUNDESAMT 2014b S. 10)

(Teil-)Verlust von Gliedmaßen...	62 390	0,8 %
...eines/beider Arme	17 519	0,2 %
...eines/beider Beine	42 137	0,6 %
...eines Armes und eines Beines	1380	0 %
... 3 oder 4 Gliedmaßen	1354	0 %

	damit eingehende Sprech- und Gleichgewichtsstörungen ...	15 361	0,2 %
	... Sprach-/ Sprechstörung	6 992	0,1 %
	... Gleichgewichtstörung	8369	0,1 %

Tabelle 7) barrierefreie Erreichbarkeit / Einrichtung öffentliche Gebäude (Quelle: eigene Zusammenfassung nach BMUB 2014 S.61ff und AMT FÜR SOZIALE ARBEIT WIESBADEN 2012 S. 7ff.

Objekt	Merkmale und Mindestmaße
Behindertenparkplätze je nach Landesbauordnung	Entsprechende Kennzeichnung, Eingangsnah Autos: 3,5 m breit und 5 m lang, Längst parken: 2,5 m breit und 7 m lang, Kleinbusse: 3,5 m breit und 7,5 m lang
Gehwege und Erschließungsflächen	150cm Breite ausreichend, wenn alle 15 Meter eine Begegnungsfläche von 180x180 cm vorhanden ist (ausreichend für 2 Rollstuhlfahrer); ansonsten: 180 cm Breite besser; Bei kurzen Wegen bis 6 Meter Breite von 120 cm ausreichend; Wege: max. Längsgefälle von 3 % (bei Wegen von max. 10 m auch 4 % Normgerecht); Quersgefälle von 2 – 2,5% (DIN-18024-1), möglichst Stufen- und Schwellenloser Zugang
Rampen	max. Steigung von 6%; Länge der Rampe nicht länger als 6 m; max. Höhe: 36 cm; bei Längen > 6 m sind Zwischenpodeste mit 150cm Fläche nötig; Wendefläche vor und nach der Rampe von 150x150 cm; beidseitig mit durchgängigen Handläufen auf Höhe von 85 – 90 cm, Durchmesser von 3 – 4,5 cm; falls nötig: 5 cm Abstand zu Wand/ Bauteilen; und Radabweisern von mind. 10 cm Höhe zu sichern
Türen	mind. 90 cm breit und 205 cm hoch; Türöffner auf 85 cm Höhe; Einlassung in einer Wand sollte Tiefe von 26 cm nicht überschreiten; Erkennbarkeit einer Tür durch kontrastreiche Abhebung; Bei Glastüren/Glaswänden: visuelle Markierungen auf 40-70 cm und 120-160 cm Höhe

	Funktionseinschränkung von Gliedmaßen...	985 086	13 %
Mobilitätseinschränkende Beeinträchtigung	...eines/ beider Arme	73 648	1 %
	...eines/ beider Beine	754 061	10 %
	...eines Armes und eines Beines	47 793	0,6 %
	... 3 oder 4 Gliedmaßen	109 584	1,4 %
	Funktionseinschränkung der Wirbelsäule/des Rumpfes...	906 221	12 %
	... Deformation des Brustkorbs mit Funktionseinschränkung der Wirbelsäule (WS)	2967	0 %
	... Funktionseinschränkung der WS (und der Gliedmaßen)	388 450 (493 217)	5,1 % (6,5 %)
	... sonstige Einschränkungen der Stützfunktion der WS	21 587	0,3 %
	... Querschnittslähmung	17 031	0,2 %
	... Kleinwuchs	1691	0%
Beeinträchtigung des Sehvermögens	Blindheit oder Sehbehinderung...	357 018	4,7 %
	... Blindheit / Verlust beider Augen	74 889	1 %
	... hochgradige Sehbehinderung	49 103	0,7 %
	... sonstige Sehbehinderung	233 026	3,1 %
Beeinträchtigung des Hörvermögens	Taubheit oder Schwerhörigkeit...	300 438	4 %
	... Taubheit (kombiniert mit Sprachentwicklungsstörung und damit einhergehenden geistigen Entwicklungsstörungen)	28 090 (21 627)	0,4 % (0,3 %)
Beeinträchtigung des Hörvermögens	... Schwerhörigkeit (auch kombiniert mit Gleichgewichtsstörung)	250 721	3,3 %

Flure	Längsneigung von max. 3% (4 % bei 10 m Strecke); Mindestbreite: 150 cm; nach 15 m Flurstrecke Begegnungsfläche von 180x180 cm; Durchgangsbreite: 90 cm; Fluchtweg: Mindestbreite: 150 cm; Einhaltung 2-Sinne-Prinzip (akustische und visuelle Signale im Ernstfall)
Treppen	Mind. 100 cm breit (je nach Frequenz deutlich breiter); Stufenhöhe von 14-19 cm Höhe, Auftrittsfläche von 26-37 cm; Max. 18 Stufen am Stück, bei längeren Treppen Podeste einplanen Handlauf: 85-90 cm Höhe von Treppenstufe aus gesehen; entsprechende Entfernung von der Wand, damit umgreifbar; 30 cm über das Ende der Treppe hinaus; Bei Treppen breiter als 5 Meter: weiterer Handlauf mittig; Visuelle und taktile Maßnahmen an Handläufen (Anfang und Ende)
Aufzüge	Nach DIN EN 81-70:2005-09: Innenkabine mind. 110x140 cm (Plattformaufzug: mind. 90x140 cm); Aufzugtür min. 90 cm breit; Bewegungsraum vor dem Aufzug 150x150 cm; durchgehender Handlauf in Innenkabine auf 85 cm Höhe; Spiegel um Rückwärtsfahren zu erleichtern; akustische und visuelle Informationswiedergabe; Bedienelemente: 85cm Höhe; Tasten mind. 5x5 cm; Abstand zw. 2 Tasten mind. 1cm; Tastensymbole sollen Erastbar sein; Symbole sollten 3 – 4 cm groß sein, Zusätzlich: Brailleschrift
Einrichtung (Serviceschalter, Kassen, Garderobe)	Bewegungsfläche von mind. 150 x 150 cm; Unterfahrbare Tresen: Ausspannung von 90 cm Breite und 55 cm Tiefe, Bewegungsfläche von 120x150 cm ausreichend;
Veranstaltungsräume	Plätze für Rollstuhlfahrer: mind. 1 Prozent und mind. 2 Stück; Bei fester Bestuhlung: Rückwärtige oder frontale Anfahrt Standfläche von 130 cm Tiefe und 90 cm Breite; Bewegungsflächen Tiefe: 150 cm; Seitliche Anfahrt Standfläche von 150 cm Tiefe und 90 cm Breite; seitliche Bewegungsfläche: 90 cm;
Sanitäranlagen	Deutliche Kennzeichnung (Piktogramm), Türbreite von mind. 90 cm, Türkinke in 85cm Höhe vom Fußboden aus, Rangierfläche

Toiletten siehe dazu im Anhang Abbildung 7	von 1,5 m x 1,5 m, Höhe Sitzfläche WC zwischen 46-48 cm, Höhe Waschbecken 80 cm und Unterfahrbar (90cm Breite, 45cm Tiefe); Haltegriffe beidseitig; Höhe Handtuchspender max. 85 cm, Spiegel muss sowohl im Sitzen als auch im Stehen einsehbar sein (beweglich oder mind. 100 cm hoch); Alarmknopf von Toilette aus erreichbar
---	--

Interviews

Interview Broadway (10.09.2015 mit Angestellter Josefine Kraft)

Wo kann man mit dem PKW parken?

„Hinter dem Kino gibt es einen Parkplatz, da haben wir angemietete Parkplätze. Die Zufahrt geht über die Engelstraße. Oft wird aber hier in der Straße geparkt.“

Wann wurde das Gebäude errichtet?

„Wann genau das Gebäude entstanden ist kann ich nicht sagen. In den frühen 1900er Jahren wurde es zum Kino umgebaut, die Eröffnung war im März 1904.“

War dort vorher was anderes?

„Bevor das Kino hier entstand wurde das Haus als Autowerkstatt genutzt, zumindest der hintere Teil. Vorne war meines Wissens nach eine Wohnhaus.“

Wie ist die Situation im Ernstfall, also Brand oder anderes, geregelt?

„Jeder Kinosaal verfügt über einen barrierefreien Notausgang. Ausgenommen sind Kino 3 und 4, die sind nicht barrierefrei. Bei Kino 5 wird der Notausgang auch als barrierefreier Zugang genutzt.“

Wie viele Kinosäle gibt es? Wie viele sind Barrierefrei?

„Wir haben insgesamt 5 Kinosäle, von den 3 barrierefrei zugänglich sind. Wir haben Teile des Kinos im letzten Jahr umgebaut, seit dem haben wir auch einen kleinen Lift für Rollstuhlfahrer oder Menschen mit anderen Mobilitätseinschränkungen. Außerdem haben wir die Böden und die Bestuhlung erneuert und von analoger auf digitale Projektion umgestellt.“

Wie viele Besucher kommen durchschnittlich/Jahr ins Broadway?

„Durchschnittlich etwa 110 000 pro Jahr.“

Wo sitzen Menschen mit Rollstühlen und deren Begleitung?

„Durch Umbau konnte der Zugang zu den Kinosälen mittig gesetzt werden es gibt dann in Saal 1 und 2 eine eingerückte Mittlere Reihe wo Platz für 2 Rollstühle ist, daneben sitzen

Begleitpersonen. Im Saal 5 sind die vorderen Reihen demontierbar, da haben dann mehrere Rollstuhlfahrer Platz.“

Gibt es Kinovorstellungen für Menschen mit Seh- und Hörbehinderung? Wenn Ja: Wie läuft das ab?

„Zum einen gibt es die Filme mit Untertiteln, wir haben auch schon mal Hörschleifen verlegt. Dann kann man die Apps GRETA und STARKS anwenden, mittlerweile gibt es viele Filme die dafür zugänglich sind. Wir hatten im April auch eine Filmreihe zur Inklusion und im Oktober findet noch die Woche des Sehens statt, das sind dann so Veranstaltungen speziell für Menschen mit einer entsprechenden Behinderung. Dabei arbeiten wir mit verschiedenen Partnern zusammen, wie das HörBIZ und Pro Retina.“

Messung:

Eingangstür: 2x 2flügelige Tür, manuell	je Tür: 85 cm; Gesamtbreite: 170 cm
*Angestellte des Kinos helfen, wenn sie erkennen dass jmd. Probleme an der Tür hat	
Toilette: 1 Behindertengerechte Toilette	Tür: 94 cm; Türgriff 85 cm WC-Sitz: 45 cm, Waschbecken: 86 cm; Handtuchspender: 95 cm; Verstellbarer Spiegel
Verkaufstheke: 1 Theke im Eingangsbereich	Höhe: 110 – 115 ; Keine niedrigeren Abschnitte; nicht unterfahrbar
*Personal kommt Menschen im Rollstuhl/Kinofern entgegen	
Plattform-Aufzug: seit 2014	Plattform: 140 x 130 cm Fläche ; Bedienung durch Personal
Treppen: mehrere Einzelstufen zu den verschiedenen Kinosälen	Saal 1 und 2: Breite der Treppe: 448 cm Höhe der Stufen: 15 cm Auftrittsfläche: 31 cm
Kinosaal 3 und 4 nur über Treppen erreichbar: 12, bzw. 15 Stufen: Breite: 125 cm Höhe der Stufen: 15 cm Auftrittsfläche: 31 cm	Saal 3 und 4: Breite der Treppe: 185 - 286 cm Höhe der Stufen: 15 cm Auftrittsfläche: 31 cm
	Saal 5: Breite der Treppe: 131 cm Höhe der Stufen: 15 cm Auftrittsfläche: 31 cm

*Anmerkung der Interviewerin

Interview Tuchfabrik (06.10.2015 mit Geschäftsführung Teneka Beckers und Angestelltem Christopher Stüber)

Wo kann man parken, wenn man mit dem PKW anreist.

„Wir haben selber 4 Behindertenparkplätze vor der Haustüre. Viele Parken aber hier an den umliegenden Straßen oder in den Parkhäusern. Nach 18 Uhr steht auch der Busparkplatz an den Kaiserthermen kostenlos zur Verfügung.“

Wann wurde das Gebäude errichtet? Was war dort vorher? (siehe dazu Anhang Foto 41)

Im späten 18. Jahrhundert wurde die Tuchfabrik gebaut, 1797 eröffnete Familie Müller hier eine Blau – und Schönlärerei, später zieht dort auch eine Weberei mit ein. Bis in die 1920er Jahre wurde hier unter dem Namen „Zur blauen Hand“ Konfektionskleidung gefertigt (heutiger Geschäftssitz: Brotstraße), nach 1927 gab es vorerst keine Tätigkeiten in der Tuchfabrik, während und nach 2. WK wurde sie hauptsächlich als Lagerraum genutzt.

Anlässlich der 2000. Geburtstagsfeier der Stadt Trier 1984 wurde die Nutzung der Tufa wieder aufgenommen, zunächst als Ausstellungsräume zu Geburtstagsfeier. Seitdem ist die wieder in ständiger Nutzung als Kulturzentrum (Eröffnung 7.11.'85)

Wie ist die Situation im Ernstfall, also Brand oder anderes, geregelt?

„Da es sich bei der Tufa um ein öffentliches Gebäude der Stadt Trier handelt, gibt es natürlich den Vorgaben entsprechend mehrere Fluchtwege und Möglichkeiten das Gebäude im Ernstfall zu verlassen.“

Wie viele Besucher (durchschnittlich/Jahr)?

„Wir haben jährlich gut 300 Veranstaltungen, inklusive der Kurse und Workshops, die hier stattfinden und ca. 70.000 Besucher inklusiver der Kursbesucher.“

(Extra-)Vorstellungen von/vür Menschen mit Seh- und Hörbehinderung?

„Es gibt keine speziellen Vorstellungen und Kurse für Menschen mit Seh- oder Hörbehinderung, aber es gibt beispielsweise eine inklusive Tanz – und Theatergruppen, die sich DanceAbility nennt. Hier spielen und tanzen gesunde und behinderte Menschen zusammen.“

Veranstaltungsräume:

UG: 1 großer Saal mit bis zu 250 Plätzen; Rollstuhlfahrer werden meist beim Ticketkauf angekündigt; Stuhlleihen bestehen aus lose aufgestellten Stühlen, sind also flexibel Variierbar, Rollstuhlfahrer sitzen in der 1. Reihe;

1 kleiner Saal mit etwa 95 Plätzen; siehe oben

1.OG: Ballettsaal zur Kursnutzung;

2 separate Veranstaltungsräume, die durch Herausnahme der Trennwände zu einem großen Raum zusammenfügen werden können

2.OG: weitläufige Ausstellungsräume;

Atelier zur Kursnutzung + 1 kleinerer Workshop-Raum

Messung:

Eingangstür: 2-flügelige Tür, manuell	je Tür: 80 cm Gesamtbreite: 160 cm Türgriff: 84 cm
Toilette: 1 Behindertengerechte Toilette im EG	Tür: 93 cm; Türgriff 108 cm WC-Sitz: 51 cm, Waschbecken: 68 - 82 cm; Handtuchspender: 133 - 168 cm; Spiegel: 134 - 184 cm
Aufzug: seit 1991; Modernisiert: 2010	Kabine: 145 x 250 cm; Tür: 140 cm breit Bedienelemente außen: 107 cm Bedienelemente innen: 115 - 147 cm
Treppen: zum Großer Saal links- und rechtsseitiger Aufstiege, Teppichüberzogen	Breite der Treppe: 80 cm Höhe der Stufen: 18 cm Auftrittsfläche: 30 cm Handlauf: 102 – 107 cm vom Boden

Interview HörBIZ (10.09.2015 mit Teamleitung Charlotte Böhm)

Was für eine Einrichtung ist HörBIZ und womit beschäftigen Sie sich?

„Das HörBIZ ist eine Beratungsstelle von Betroffenen und Angehörigen die es seit 2003 gibt.“

Welche Abstufungen der Einschränkung der Hörfähigkeit gibt es?

„Schwerhörigkeit, ab einen Hörverlust von 25 dB, Taubheit beginnt ab einem Hörverlust von 90dB. Dann gibt es noch die Gruppe der Menschen mit CI. Das bedeutet Cochlea Implantat. Durch eine Schwerhörigkeit ist oftmals auch das Sprachvermögen betroffen, daher ist hier oftmals eine doppelte Einschränkung vorhanden. Je länger man nicht richtig hört, desto gravierender auch die Einschränkung des Sprachvermögens.“

Was ist bei öffentlichen Gebäuden zu beachten, damit sie auch für Menschen mit einer Beeinträchtigung der Mobilität als barrierefrei gelten können? Welche baulichen Maßnahmen sind wichtig?

„Bauliche Maßnahmen sind zum Beispiel Signalanlagen wie Lichtelemente, Leitelemente auf dem Boden, Schalldämmung an Wänden, Decken und Boden, gut Lichtverhältnisse, beziehungsweise Kontraste und gut ausgeschilderte Notausgänge.“

Zu den Kinos/Theater in Trier:

Was haben Sie für Erfahrungen mit Kinobesuchen und Theatervorstellungen?

Kino: „ Wir selber machen keine Unternehmungen mit den Menschen, da gibt es andere Vereine in Trier. Aber wichtig sind hier deutsche Untertitel. Meistens gibt es die nur bei Filmen in der original Versionen, die normalhörenden Begleitpersonen hören den Film dann also nur in Originalsprache und müssen je nach dem auch den Untertitel lesen. Für Deutschsprachige Filme könnte man zusätzlich deutsche Untertitel laufen lassen. Die GRETA APP ist eine Verbesserung, da gibt es allerdings das Problem, dass ältere Menschen oft kein Smartphone oder Tablet haben und das Display so oder so recht klein ist, das Lesen könnte dann schnell anstrengend werden.“

Theater: „ Da gibt es die Möglichkeiten Obermittel einzublenden, sodass man da mitlesen kann. Theater mit Gebärdensprache wäre super, gibt es aber bisher noch nicht.“

Interview Club Aktiv (29.10.2015 mit Angestellter Ute Treinen)

1) Was für eine Einrichtung ist ClubAktiv und womit beschäftigen Sie sich?

„Der Club Aktiv ist eine Interessensgemeinschaft behinderter und nicht behinderter Menschen, die vor gut 40 Jahren gegründet wurde. Heute ist es eine Gemeinschaft von Vereinen mit mehr als 500 Mitgliedern und Arbeitgeber von mehr als 600 Menschen (Behindert und nicht-Behindert) und Sitzen in Trier, Kaiserslautern, Primasens, Koblenz und im Saarland.“

Ein wichtiger Aspekt unserer Arbeit ist, das Menschen mit einer Behinderung ein möglichst selbstständiges Leben führen können und ein gleichberechtigter Teil der Gesellschaft darstellen, wir unterstützen sie dabei. Inklusion ist das Stichwort. Wir sind ein Dienstleister, der beispielsweise Fahrtenste übernimmt, oder Wohnraumberatungen vornimmt. Aber auch Ehrenamtliche Arbeit ist Teil des Programms. Bei uns werden alle Altersklassen bedient, vom Kindergartenkind bis zum Senioren“

2) Welche Abstufungen der Mobilitäts einschränkung gibt es?

„Es gibt verschiedene Arten von Rollstühlen, beispielsweise Selbstfahrende, elektrische Rollstühle, dann die herkömmlichen, die man am häufigsten auf den Straßen sieht, Faltbare Rollstühle für diejenigen, die noch recht Mobil sind und von den und natürlich Rollatoren. Rollstühle werden heutzutage immer breiter und schwerer. E-Rollis benutzen eher die diejenigen, die bereits stärker eingeschränkt sind. Weiterhin gibt es Liegendrollstühle, die sind Platztechnisch sehr problematisch.“

3) Was ist bei öffentlichen Gebäuden zu beachten, damit sie auch für Menschen mit einer Beeinträchtigung der Mobilität als barrierefrei gelten können? Welche baulichen Maßnahmen sind wichtig?

„Ein wichtiger Punkt ist, dass der Eingang ebenerdig ist und ein guter Bodenbelag genutzt wird, wie beispielsweise Pflastersteine, kein Kopfsteinpflaster oder geteerte Wege. Im Innenraum sollte auch auf den Bodenbelag geachtet werden, Teppichboden stellt für Rollstuhlfahrer oftmals als ungeeignet dar. Weiterhin sollten die Türen leicht zu öffnen sein. Drehüren gehen nicht, sie sind oftmals zu schnell und schlichtweg zu schmal. Außerdem sollte immer eine barrierefreie Toilette vorhanden sein.“

Zu den Kinos/Theater in Trier:

4) Was haben Sie für Erfahrungen mit Kinobesuchen und Theatervorstellungen?

Cinemaxx: „Hier wird's problematisch, wenn eine Gruppe von Leuten mit Rollstühlen ins Kino wollen, da es dafür keinen ausreichenden Platz in den Kinosälen gibt.“

Broadway: „Hier ist alles eigentlich ganz gut umgesetzt. Es gibt die Möglichkeit bei Vorankündigung einer größeren Rollstuhlfahren Gruppe einen Saal umzurüsten, sodass hier mehrere Rolli-Fahrer zusammen reinpassen.“

Theater: „Hier ist nun ein Fahrstuhl vorhanden, sodass Theatervorstellungen in den meisten Fällen kein Problem ist, es gibt auch extra Plätze für Menschen mit Rollstühlen.“

Tufa: „Die Tufa ist barrierefrei. Aufzug und barrierefreie Eingänge sind vorhanden.“

Email-Befragung von Marion Palm-Stalp (Pro Retina Trier 05.11.2015)

Was für eine Einrichtung ist ProRetina und womit beschäftigen Sie sich?

„Die ProRetina Deutschland e.V. ist eine deutsche Selbsthilfevereinigung von Menschen mit Netzhautdegenerationen mit diversen Regionalgruppen in den verschiedenen Bundesländern.“

Wir sind tätig in der Forschung und beraten Betroffene und deren Angehörige in allen relevanten Fragen rund um Sehbehinderung und Blindheit – www.pro-retina.de“

Ab wann gilt mal als Sehbehindert?

„Definition von Sehbehinderung und Blindheit nach deutschem Recht:

Ein Mensch ist sehbehindert, wenn er auf dem besser sehendem Auge selbst mit Brille oder Kontaktlinsen nicht mehr als 30 % von dem sieht, was ein Mensch mit normaler Sehkraft erkennt. (Sehrest ≤ 30 %)

Quelle: <http://www.bsvsh.org/index.php?menuid=101&reporeid=185>“

Welche Abstufungen gibt es?

„–Siehe oben...“

Welche Hilfsmittel gibt es um Menschen mit einem eingeschränkten Sehvermögen zu unterstützen?

- Vergrößemde Sehhilfen (Lupen, Lesegeräte, etc.)
- Sprachausgaben für PC
- Tastuhren, sprechende Haushaltsheifer“

Was ist bei öffentlichen Gebäuden zu beachten, damit sie auch für Menschen mit einer Beeinträchtigung der Sehfähigkeit/oder bei Blindheit als barrierefrei gelten können? Welche baulichen Maßnahmen sind wichtig für Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen und für blinde Menschen?

„Da gibt es vielfältige Dinge. U.a. gute Beleuchtung, Leitsysteme, Großschriften, Punktschrift“

Zu den Kinos/Theater in Trier: Was haben Sie für Erfahrungen mit Kinobesuchen und Theatervorstellungen?

„Von Barrierefreiheit sind wir in Trier ganz weit entfernt. Allerdings bemühen sich die Mitarbeiter überall zu helfen.“

Welche Hilfen/Möglichkeiten gibt es für Menschen mit Sehbehinderung um an einer Vorstellung teilzunehmen zu können?

„Da die wenigsten Orte Barrierefrei sind ist man auf Hilfe angewiesen. Das klappt allerdings sehr gut.“

Gerade bei Konzerten wäre es hilfreich, wenn der Veranstalter für Sehbehinderte und Blinde Menschen Plätze ganz vorne reservieren würde. Dann könnte man auch als gesetzlich Blinder noch das ein oder andere erkenne, was von hinteren Plätzen verborgen bleibt. Dieses Verständnis fehlt oftmals weil man nicht versteht, das Sehbehinderte und Blinde gerade in der Nähe wahr nehmen können.“

Interview Theater (07.12.2015 mit Technischen Leiter Peter Müller)

Wie sind die Parkmöglichkeiten vor Ort?

„Zum einen haben wir hier vor dem Haus direkt die Parkplätze am Augustinerhof. Außerdem das Parkhaus „Viehmarkt“ und die Bushaltestellen „Karl-Marx-Haus“ und „Stadttheater/Rathaus“.“

Wie viele Besucher hat das Theater pro Jahr?

„Im letzten Jahr (2014) waren es etwa 100.000.“

Wie viele Vorstellungen gibt es im Jahr?

„2015 hatten wir hier rund 125 Aufführungen, für 2016 sind bisher gut 150 Vorstellungen geplant.“

Wie viele Säle gibt es und wie viele Plätze fassen diese?

„Es gibt den Großen Saal mit 620 Sitzplätzen und das Studio mit 80 Sitzplätzen. Das Studio wird aktuell aber nicht bespielt. Es ist auch definitiv nicht für Rollstuhlfahrer zu erreichen. Der Große Saal ist im Obergeschoss und mit dem Aufzug zu erreichen. Den Aufzug gibt es seit 2013. Das Studio ist im Kellergeschoss.“

Wie viele Sitzplätze für Rollstuhlfahrer gibt es?

„Im Großen Saal gibt es 4 Sitzplätze. Das sind Lose Stühle, die bei Bedarf herausgenommen werden können. Die Begleitpersonen können dabei sitzen. Die Plätze befinden sich in der Loge, die für Rollstuhlfahrer über eine separate Tür zu erreichen ist.“

Anmerkung durch Interviewer: Es gibt keine Extravorstellungen für Menschen mit Hör- oder Sehbehinderung. Für Menschen mit einer Sehbehinderung gibt es keine Möglichkeiten den Theaterbesuch technisch zu unterstützen, bei Menschen mit einer Hörbehinderung könnte man einen Überfibel einstellen (wird meist mit PowerPoint gemacht, wird allerdings nur bei Nicht-Deutschsprachigen Vorstellungen angewendet).

Zu den geplanten Sanierungsmaßnahmen wurde sich nicht weiter geäußert, damomentan eine Machbarkeitsstudie von drei Architekturbüros angefertigt wird. Daraufhin sollen dann mögliche Pläne erarbeitet werden. Eine vorläufige Idee ist es, fest installierte Ringschleifen einzubauen, sodass Menschen mit Hörgeräten hier besser unterstützt werden können und das Thema Überfibel sich somit für viele dann erledigt hat. Außerdem soll untersucht werden, ob und wie das Studio barrierefrei gestaltet werden kann, sodass hier auch Rollstuhlfahrer Zugang bekommen.

Zur Aktuellen Diskussion:

Das Theater Kino stand bis zuletzt vor der Ungewissheit, ob hier weiter gespielt wird, ob ein neues Theater gebaut werden soll oder ob eine Sanierung möglich ist. Nachdem Beschluss es umfassend sanieren zu lassen, wird momentan eine Machbarkeitsstudie durchgeführt.

Messung:

Eingangstür: 2x 2flügelige Tür, 2 aufeinanderfolgende Türen	je Tür: 110 cm (2-flügelige Tür) Gesamtbreite: 220 cm
Toilette: 1 Behindertengerechte Toilette im EG	Tür: 82 cm; Türgriff 105 cm WC-Sitz: 45 cm, Waschbecken: 70 – 78 cm; Handtuchspender: 115 – 160 cm; Spiegel: 127 – 177 cm
Verkaufstheke: 1 Theke im EG	Höhe: 116 cm; Keine niedrigeren Abschnitte; nicht unterfahrbar
Garderobe: im Eingangsbereich im EG	81 cm Hohe Tische; bis zu einer Höhe von 55 cm unterfahrbar
Aufzug: seit 2013	Kabine: 175 x 185 cm; Tür: 135 cm breit Bedienelemente außen: 100 – 106 cm Bedienelemente innen: 100 – 155 cm
Treppen: zum Großen Saal links- und rechtsseitiger Aufstieg, Teppichüberzogen	Breite der Treppe: 222 cm Höhe der Stufen: 16 cm Auftrittsfläche: 31 cm Handlauf: 87 cm vom Boden Vor- und Nachlauf nach Treppe: bis 50 cm

9 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und Naturerleben

1 Natur und Naturerleben – wichtig für alle!

Innerhalb des Lehrforschungsprojekts „Barrierefreie Freizeitgestaltung in Trier“ beschäftigt sich diese Gruppe mit dem Themenbereich Natur. Dazu wurden Grünflächen und Parks innerhalb des Trierer Stadtgebiets auf Barrierefreiheit untersucht. Der Begriff der Barrierefreiheit ist in § 4 des am 01.05.2002 in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) definiert. Dort heißt es, dass ein Bereich nur dann barrierefrei ist, wenn er für alle Menschen jedweder Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar ist. Menschen mit Behinderung haben im Bereich der Erholung und Freizeitgestaltung dieselben Wünsche wie Menschen ohne Handicap und möchten somit an den gleichen Aktivitäten teilhaben. Das Erleben von Natur und Landschaft sind hierbei von hoher Bedeutung. Innerstädtische Naturräume bieten aufgrund ihres hohen Vegetationsanteils die Möglichkeit zum Kontakt mit der Natur in Wohnnähe.

Der Mensch nutzt den Naturraum zur Erholung, um vom alltäglichen Stress abzuschalten, zum Treiben von Sport oder um sich mit Freunden und Bekannten zu treffen. Es ist wichtig, dass niemand von diesen Möglichkeiten ausgeschlossen wird. Es muss sichergestellt werden, dass Menschen mit einer körperlichen Benachteiligung einen barrierefreien Zugang zur Natur erhalten. Um eine gewisse Nähe zur Natur herstellen zu können, müssen jedoch infrastrukturelle Voraussetzungen gegeben sein, welche das Eintreten und die Bewegung innerhalb des Naturraums ermöglichen.

2 Vorgehensweise und Methoden der Analyse

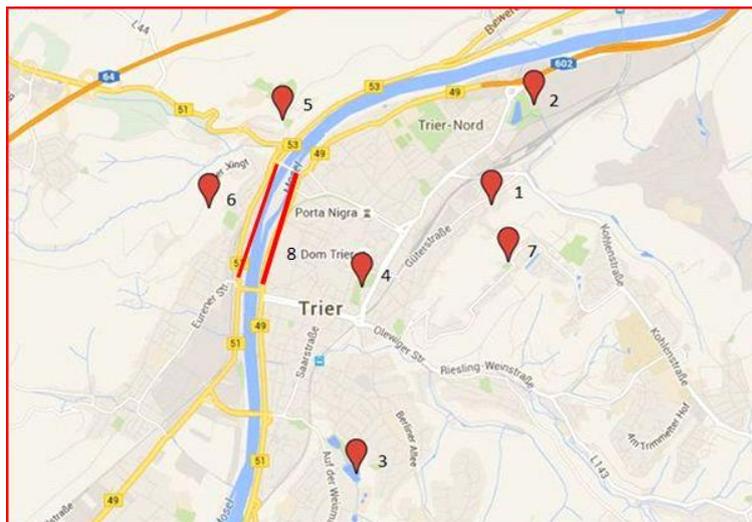
Die Stadt Trier bietet inmitten ihres Stadtgebietes, vor allem aber außerhalb des dicht bebauten Alleenrings, eine Vielzahl an Grünflächen, die zum Naturerleben einladen. In den Vorüberlegungen zur folgenden Analyse wurde somit zunächst der Radius der Untersuchung abgesteckt. Da es mit zwei Personen nicht möglich war, auch die zahlreichen (Wander-) Wege rund um Trier, sowohl in der südlichen Eifel als auch im nordwestlichen Hunsrück, zu begehen, wurde sich auf das Stadtgebiet beschränkt. Ein weiterer Grund dafür war die Zuständigkeit für diese Grünanlagen: Sie liegt größtenteils bei der Stadt Trier selbst, an die die Vorschläge gerichtet sein sollen. Des Weiteren sind

die Adressaten der Analyse auch betroffene Ansässige und Touristen, die nach Trier kommen. Diesen sollen innerhalb des Stadtgebiets und ohne weite Anfahrtswege Naturräume zur Nutzung angeboten werden.

In der Folge wurden die Naturerlebnisräume mithilfe von topographischen Karten und Online-Kartenmaterial identifiziert und dabei diejenigen herausgesucht, die sich für ein Naturerlebnis eignen (Parks, Waldstücke etc. mit vorhandenen Wegen). Dabei wurden Areale für eine Analyse festgelegt, die auf der Übersichtskarte in Kap.3 zu sehen sind. Bei den Begehungen der Untersuchungsgebiete wurden die Infrastruktur, also die Wege, Zuwege, Ruheplätze, das Vorhandensein von Parkplätzen oder die Anschlüsse an den ÖPNV analysiert. Teilweise fanden die Begehungen mit Betroffenen (Geh- und Sehbehinderten) statt. Des Weiteren erfolgte die Analyse mithilfe von Vorgaben zur Barrierefreiheit (z.B. Institut Verkehr und Raum 2005). Dabei wurden Fotos geschossen sowie Abstände und Höhen gemessen. Daraus sowie aus den Aussagen der Betroffenen wurde jeweils eine Karte des Gebiets in „Ampel-Farben“ gestaltet. Diese sind im Kap.4 zu sehen. Die Farbe „grün“ steht dabei für vollständig/problemlos begehbar, die Farbe „gelb“ für teilweise/mit Hilfe begehbar, und die Farbe „rot“ für nicht begehbar und gilt jeweils für den gekennzeichneten Wegabschnitt.

3 Untersuchungsraum

Die untersuchten Naturräume befinden sich alle im Trierer Stadtgebiet und sind in der nachfolgenden Karte dargestellt.



- 1 Schlosspark Kürenz
- 2 Nells Park
- 3 Mattheiser Weiher
- 4 Palastgarten
- 5 Weißhauswald/
Wildfreigelände
- 6 Mariensäule
- 7 LGS-Gelände Petrisberg

4 Ergebnisse der Analyse

4.1 Schlosspark Kürenz

Der Schlosspark Kürenz befindet sich im historischen Ortskern Alt-Kürenz am unteren Ende des Aveler Tals.

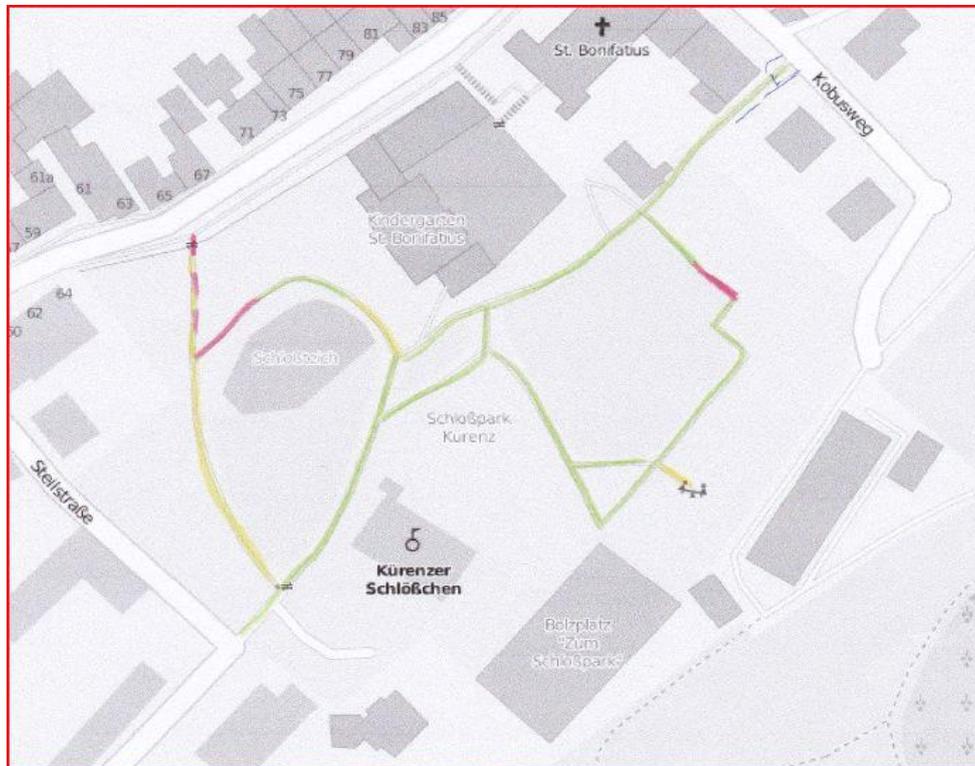


Abbildung 9.1: Schlosspark Kürenz (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG NACH GOOGLE MAPS 2015)

Die Begehung des Schlossparks begann am Eingang Ecke Steilstraße. Dieser Eingang zum Park ist vor allem für Rollstuhlfahrer geeignet, da dort, im Gegensatz zum Eingang an der Domänenstraße, kein steiler Anstieg vorhanden ist. Daher wäre es sinnvoll, an dieser Stelle Behindertenparkplätze anzulegen, um einen problemlosen Zugang zum Park zu ermöglichen. Die Anbindung an den ÖPNV erfolgt über eine Bushaltestelle in der Domänenstraße. Der dort befindliche Eingang ist jedoch, wie bereits erwähnt, für Rollstuhlfahrer aufgrund der Steigung und einer hohen Treppenstufe ohne Hilfe nicht nutzbar. Aufgrund des steilen Areals im Zugangsbereich wäre es nützlich, ein Hinweisschild anzubringen, auf dem auf die barrierefreien Zugänge zum Park, in der Steilstraße bzw. im Kobusweg, verwiesen werden.



Abbildung 9.2: Abflusssrinne im Eingangsbereich (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Die Wege innerhalb des Schlossparks sind breit angelegt und auch die Bodenoberfläche ist positiv zu bewerten. Die Wege sind auch bei Nässe für Rollstuhlfahrer geeignet, ohne dass eine Gefahr des Einsinkens bzw. Steckenbleibens besteht. Trotz des positiven Gesamteindrucks lassen sich einige Mängel finden, die die Aufenthaltsqualität innerhalb des Parks, für Menschen mit körperlicher Einschränkung, mindern. Ein Problem stellen die gepflasterten Abflusssrinne dar, welche die Wege innerhalb des Parks kreuzen. Das im Eingangsbereich (Steilstraße) der Parks aufgenommenen Bild (Abb.9.3) stellt die Problematik für Rollstuhlfahrer und Sehbehinderte gut dar. Die Abflusssrinne werden zu gefährlichen Stolperfallen, bzw. lassen sich durch einen Rollstuhlfahrer ohne Hilfe kaum überwinden. Hier sind die betroffenen Personen auf Hilfe angewiesen. Hier wären Ausbesserungsmaßnahmen im Sinne eines sanfteren Übergangs zwischen Rinne und Weg vonnöten, um die selbstständige und vor allem ungefährliche Begehung zu gewährleisten.



Abbildung 9.3: Große, tiefe Furchen auf dem Weg (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Ein weiteres Problem findet sich auf einem Teilstück des Weges um den Schloßteich (auf der Karte rot markiert). Hier werden der Zugang bzw. die Umrundung des Gewässers durch große und tiefe Furchen innerhalb des Weges gestört. Auch hier gestaltet sich ein Überqueren des Weges ohne Hilfestellung als große Herausforderung. Hier ist eine Ausbesserung des Weges dringend nötig.

Auf dem Gelände des Schlossparks befinden sich eine Orangerie und ein Teehaus. Die Gebäude werden momentan nicht genutzt, jedoch gibt es Pläne des Kürenzer Ortsbeirats, die Gebäude zu sanieren und wieder einer Nutzung zuzuführen. Bei den anstehenden Sanierungsmaßnahmen ist es wichtig, den Aspekt der Barrierefreiheit zu berücksichtigen, um niemanden von einer neuen Nutzung der Gebäude auszuschließen.



Abbildung 9.4: Zugang zum Teehaus und Vor der Orangerie Große (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Der Zugang zum Teehaus erfolgt über eine Treppe. Für Rollstuhlfahrer müssen Maßnahmen im Sinne einer Rampe oder eines Alternativweges über die Wiese geschaffen werden, damit diese das Teehaus nutzen können. Zudem ist die Anbringung eines Treppengeländers sinnvoll.

Im Eingangsbereich der Orangerie befinden sich Pflastersteine. Bei einer möglichen Sanierung des Gebäudes sollte berücksichtigt werden, dass dieser Bodenuntergrund für Rollstuhlfahrer und gehbehinderte Menschen nicht geeignet ist. Bei der Planung gilt es daher die betroffenen Menschen von Anfang an mit einzubeziehen, um deren Bedürfnisse zu erfassen und niemanden von der neuen Nutzung der Gebäude auszuschließen.

4.2 Nells Park

Der Park mit dem Namen Nells Ländchen ist die größte öffentliche Grünanlage in der Trierer Innenstadt. Er befindet sich direkt am Verteilerring und ist somit mit PKW und ÖPNV gut erreichbar.

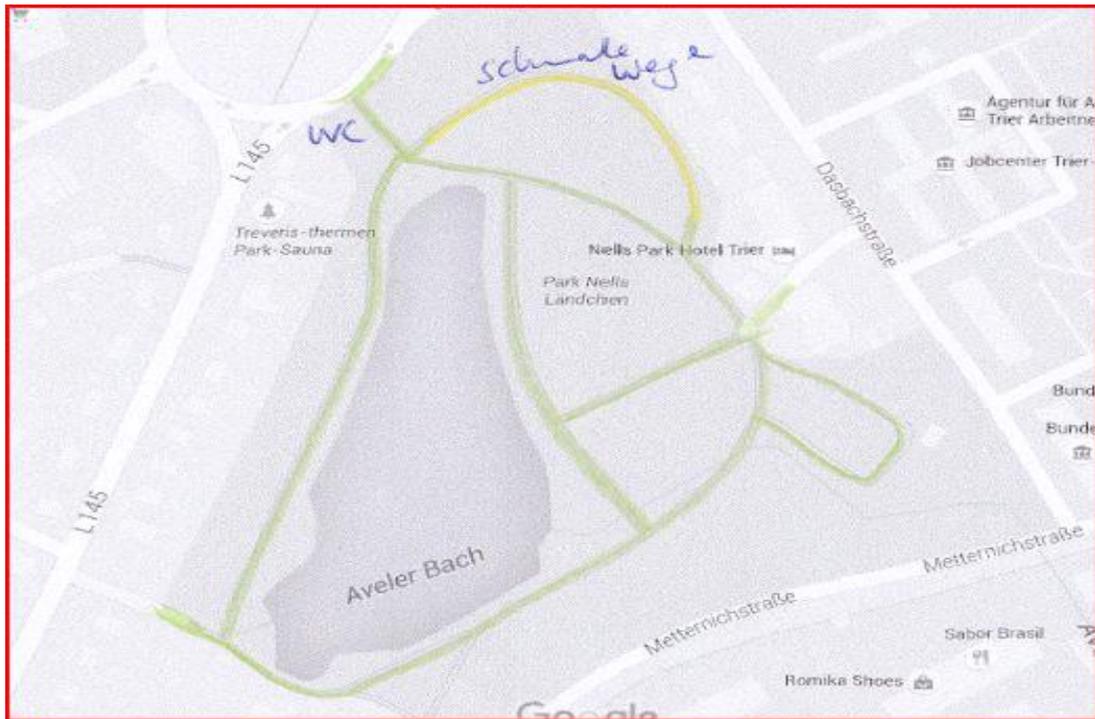


Abbildung 9.5: Nells Park (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG NACH GOOGLE MAPS 2015)

Die Bushaltestelle befindet sich direkt vor dem Eingang zum Park. Hier wäre eine Erhöhung der Bordsteinkante zur Erleichterung des Einstiegs in den Bus wünschenswert.



Abbildung 9.6: Bushaltestelle Nells Park (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Direkt am Eingang des Parks befindet sich auch eine öffentliche Behindertentoilette, zu der man allerdings nur mit dem Euro-WC-Schlüssel Zugang erhält.



Abbildung 9.7: Eingangsbereich Nells Park (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Hier wäre eine Erhöhung der Bordsteinkante zur Erleichterung des Einstiegs in den Bus wünschenswert. Der Zugang zum Park erfolgt problemlos. Die Wege sind breit angelegt, und es gibt keinerlei Stolperfallen. Insgesamt kann der Park als sehr gutes Beispiel für einen nutzbaren Naturraum herangezogen werden. Hier gibt es nur kleinere Mängel, die während der Begehung mit den betroffenen Personen (ein Rollstuhlfahrer und ein Sehbehinderter) auffielen. Da wäre zum Beispiel der direkte Zugang zum Ufer des Parkgewässers. Dieser erfolgt, wie in der Abbildung 10 ersichtlich, über Stufen.



Abbildung 9.8: Zugang zum Gewässer und Bank mit Kopfsteinpflaster (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Die Stufen sind zwar relativ niedrig, jedoch für einen Rollstuhlfahrer ohne Hilfe nicht zu bewältigen. Hier wäre die Anbringung einer flachen Rampe möglich, um den Zugang zum Gewässer zu gewährleisten.

Neben den gut begehbaren Wegen zeichnet sich der Park durch das ausreichende Vorhandensein von Verweilmöglichkeiten aus. Hier fällt auf, dass die Bänke sich meist auf Kopfsteinpflaster befinden. Eine

eben asphaltierte Stelle wäre hier für einen Rollstuhlfahrer, der sich in Gesellschaft neben die Bank stellen möchte, von Vorteil.

Ansonsten sind während der Begehung des Parks keine weiteren negativen Aspekte in Bezug auf die Barrierefreiheit aufgefallen

4.3 Mattheiser Weiher

Der Mattheiser Weiher befindet sich im Süden Triers, im Ortsbezirk Feyen/Weismark und gliedert sich in den Herrenweiher, sowie den darüber liegenden Mühlenweiher.

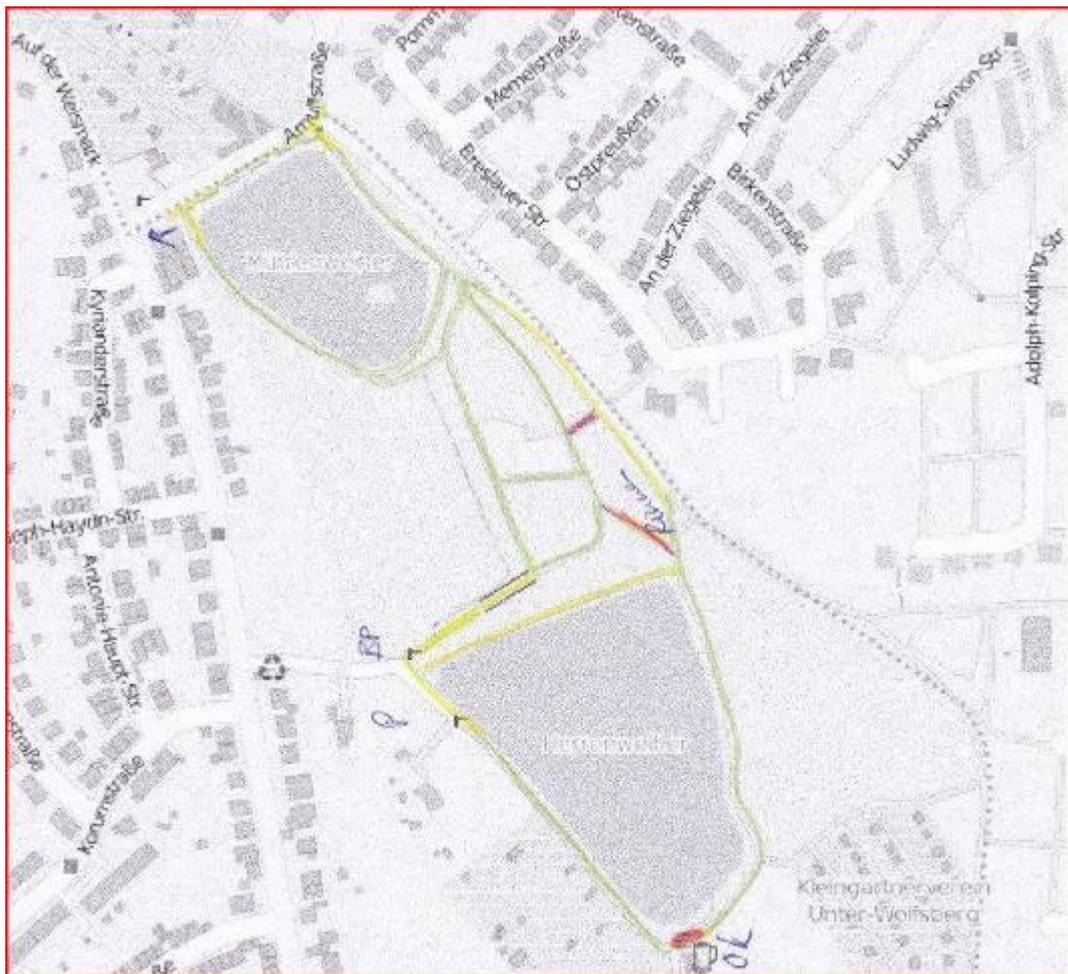


Abbildung 9.9: Mattheiser Weiher (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG NACH GOOGLE MAPS 2015)

Die Begehung des Mattheiser Weihers begann am Eingang in der Arnulfstraße. Hier befinden sich auch Parkplätze, welche zu einer barrierefreien Pizzeria gehören.



Abbildung 9.10: Barrierefreier Eingang Pizzeria und Banken am Wegesrand (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Der Rundweg um den unteren Teil des Mattheiser Weihers, im Bereich des Mühlenweihers, ist problemlos zu begehen bzw. zu befahren. Die Wege sind breit angelegt und der Boden ist frei von Stolperfallen und mit festem Untergrund. Ein Kritikpunkt wäre hier das Fehlen einer öffentlichen Toilette, da die Toilette in der Pizzeria nicht behindertengerecht ist.

Für Möglichkeiten zum Verweilen oder zum Ausruhen ist gesorgt. Am Wegesrand befinden sich genügend Bänke, die zur Rast einladen. Oberhalb des Mühlenweihers, am Herrenweiher, befindet sich ein Parkplatz inklusive Behindertenstellplatz. Für einen Rollstuhlfahrer gestaltet sich der Weg vom Parkplatz bis zum tiefer gelegenen Mühlenweiher aufgrund des steilen Weges ohne Hilfe jedoch als schwierig, so dass sich die betroffenen Personen wohl gezwungenermaßen vorzugsweise im Bereich des Herrenweihers aufhalten. Die Verbindung zwischen den beiden Weihern gestaltet sich also als problematisch. Hier wäre ein zickzack Kurs mit geringerer Steigung eine Möglichkeit zur Verbesserung der Situation.

Ein weiteres Problem im Bereich um den Herrenweiher sind die Abflussrinnen welche die Wege kreuzen. Diese stellen vor allem für Rollstuhlfahrer und Sehbehinderte ein großes Problem dar.



Abbildung 9.11: Abflussrinnen im Bereich des Herrenweiher (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Sieht man vom Verbindungsstück zwischen Mühlen- und Herrenweiher, sowie den Abflussrinnen auf den Wegen rund um den Herrenweiher ab, ist das Naturareal rund um den Mattheiser Weiher ein geeignetes und barrierefreies Ausflugsziel.

4.4 Palastgarten

Der Palastgarten befindet sich im Herzen Triers und erstreckt sich zwischen Basilika im Norden und den Kaiserthermen im Süden.

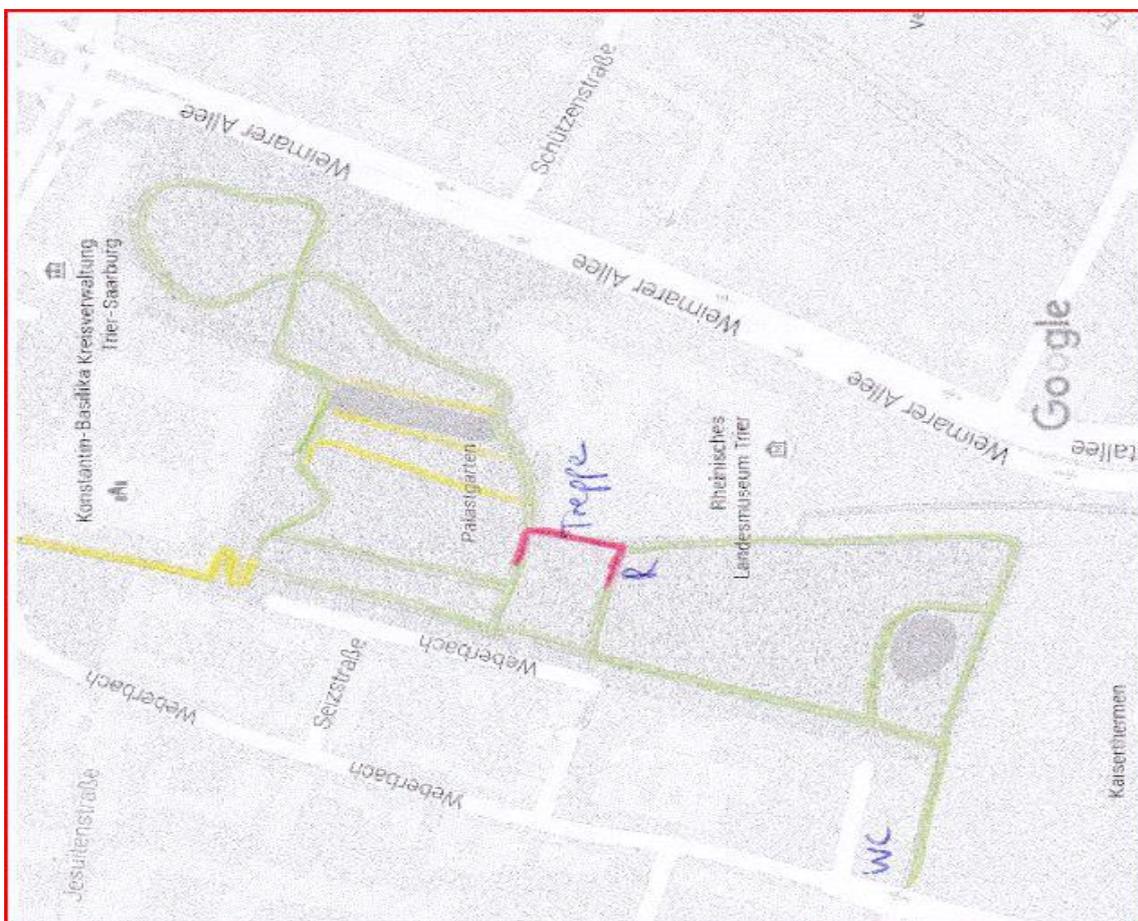


Abbildung 9.12: Palastgarten (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG NACH GOOGLE MAPS 2015)

Es befinden sich Parkplätze (inklusive Behindertenstellplätze) in der Weberbachstraße (Parkplatz Palastgarten) und vor der Basilika auf dem Parkplatz Konstantinplatz. Aufgrund seiner zentralen Lage ist der Palastgarten sehr gut an den ÖPNV angebunden. In unmittelbarer Nähe befinden sich die Bushaltestellen in der Weberbachstrasse sowie an der Konstantin-Basilika. Als Einstieg in den Palastgarten eignet sich der Parkplatz vor der Basilika. Die Rampen ermöglichen einen barrierefreien Zugang zum Park.



Abbildung 9.13: Zugang von der Basilika zum Palastgarten (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Bei den Wegen innerhalb des Palastgartens handelt es sich vorwiegend um Schotterwege. Die Wege sind breit angelegt und größtenteils gut befahr- bzw. begehbar.



Abbildung 9.14: Rampe im Palastgarten und Behinderten WC (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Dort, wo Stufen oder Treppen anzufinden sind, garantieren meist Rampen eine barrierefreie Fortbewegung. Hier war allerdings festzustellen, dass die Rampen aufgrund einer glatten Oberfläche und einer zu hohen Steigung teilweise sehr rutschig sind. Die Begehung des Parks fand bei sonnigem Wetter statt. Bei Regen und somit feuchtem Untergrund werden die Rampen sicherlich noch

rutschiger. Hier sollten Maßnahmen bezüglich des Bodenbelags getroffen werden. Zudem wäre das Anbringen von Geländern, in solchen Fällen wie in der Abbildung 18, eine Maßnahme, die zur Sicherheit beiträgt. Diese Rampe sollte allerdings komplett abgeflacht werden, wie auch an der Porta Nigra geschehen, an einigen Stellen, zum Beispiel in der Nähe des Café Zeitsprung, sollten weitere Rampen zur Überwindung von Treppenstufen angebracht werden. Am Rande des Palastgartens befindet sich ein Behinderten WC. Bei der Begehung fielen hier hygienische Mängel auf. Es ist darauf zu achten, dass die WCs regelmäßig gereinigt werden und in einem hygienisch einwandfreien Zustand sind.

4.5 Weißhauswald/Wildfreigelände

Der Weißhauswald und das Wildfreigelände befinden sich im Nordwesten des Stadtgebietes, oberhalb der Mosel. In der Nähe ist die Hochschule Trier lokalisiert, außerdem befinden sich auf dem Gebiet das Waldstadion und ein Stück des Fernwanderwegs Eifelsteig.



Abbildung 9.15: Weißhauswald/ Wildfreigelände (Quelle: EIGEN DARSTELLUNG NACH GOOGLE MAPS 2015)

Besonders positiv sticht in diesem Gebiet der Waldlehrpfad heraus. Er befindet sich in der Nähe des Parkplatzes Ecke Stuckradweg/Weißhaus und beginnt am Haus des Waldes. Er ist weitestgehend flach und ist somit gut mit Rollstuhl befahrbar. Zudem besteht dort für Sehbehinderte die Möglichkeit, Natur

zu erleben, da die verschiedenen dort vorgestellten Baumarten, z.B. anhand ihrer Rinde, ertastbar sind. Allerdings sind die Hinweisschilder zu den Bäumen nicht mit Blindenschrift versehen und die Wege (im Herbst, zur Zeit der Begehung) teilweise uneben durch Laub und Gras. Eine Braille-Beschilderung direkt an den Bäumen sowie eine regelmäßige Säuberung der Wege wären hilfreich, dieses Gebiet mit viel Naturerholungspotenzial für alle verfügbar zu machen.



Außerdem ist der Rosengarten am „Drachenhaus“ barrierearm. Der Zugang ist an der oberen Seite eben. Allerdings ist das Areal mit Gras bewachsen und beinhaltet auch einige kleinere Stufen, sodass nicht der gesamte Garten für Rollstuhlfahrer befahrbar ist.

Abbildung 9.16: Rosengarten (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Das Wildfreigelände nördlich des Kockelsberger Weges ist verkehrsberuhigt, also für Hörbehinderte ideal. Allerdings ist die Topographie hier teilweise so steil, dass die Wege für Rollstuhlfahrer selbst mit Hilfe nicht zu befahren sind. Nur einige Wege beim Wildschweingehege und im Osten in der Nähe des Waldlehrpfades sind, auch aufgrund des feinkörnigen Untergrundes, gut begehbar



Abbildung 9.17: Wildfreigehege: Steiler und flacher Weg (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Auch die asphaltierten Straßen in diesem Bereich, also die Auffahrten vom Parkplatz unterhalb des Weißhauses bis zum Wildfreigelände bzw. bis zum Weißhaus selbst, sind relativ steil und damit für Rollstuhlfahrer zwar vom Untergrund her gut, aber trotzdem nur mit Hilfe, befahrbar. Dies ist allerdings der Topographie geschuldet. Eine Empfehlung wäre daher, den Parkplatz westlich des Wildschweingeheges so umzugestalten, dass die Wildfreigehege von dort aus auch für Rollstuhlfahrer erreichbar wären. Dafür müsste der Untergrund geebnet und die Durchfahrt auf mind. 1,2 m, eher 2 m verbreitert werden.

Auch die Anfahrt hin zu dem gesamten Gebiet ist problematisch – ohne eigenes Auto ist das Gelände für Betroffene praktisch nicht zu erreichen, da die nächste Bushaltestelle auf der anderen Seite der FH liegt und nur über Treppen oder steile Wege zu erreichen ist. Ein regelmäßiger Pendelverkehr, z.B. mit einem Kleinbus zum Wildfreigelände, wäre nicht nur für behinderte Personen, sondern auch für Familien mit Kindern und ohne eigenes Auto wünschenswert. Hier wäre der SWT als Busgesellschaft in Trier verantwortlich. Außerdem befindet sich auf dem Gelände kein (behindertengerechtes) WC, welches man auf einem der Parkplätze auch für nicht behinderte Personen installieren könnte.



Abbildung 9.18: Parkplatz am Wildfreigelände (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Der Eingang des Fernwanderwegs Eifelsteig führt am Steilhang nordwestlich der Mosel entlang, der Weg ist äußerst schmal, uneben und mit Wurzeln etc. versetzt, sodass er vor allem für Rollstuhlfahrer nicht geeignet ist.

Der Betroffene Herr Perl (Rollstuhlfahrer) äußerte den Wunsch, dieses Gebiet erreichen zu können. Eine Möglichkeit hierfür wäre, den Weg an ein paar Stellen erreichbar und barrierefrei zu gestalten. Hierum könnten sich die Tourismuszentralen bzw. die für den Eifelsteig verantwortlichen Büros bemühen.



Abbildung 9.21: Markusberg (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG NACH GOOGLE MAPS 2015)

Das Gelände ist aufgrund seiner Topographie stellenweise sehr steil und daher vor allem für Rollstuhlfahrer schwer passierbar. Nichtsdestotrotz gibt es einige Bereiche, die schon barrierearm sind und mit wenig Aufwand barrierefrei gestaltet werden könnten.

Beispielsweise ist hier die Straße zwischen der Mariensäule und dem Örtchen Markusberg zu nennen, welche asphaltiert ist, allerdings kurz vor dem Ort sehr steil ansteigt. Die Straße wird außerdem auch von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern benutzt.



Abbildung 9.21: Straße von der Mariensäule zum Markusberg: flach und steil (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Auch die Straße vom Markusberg zum Café Mohrenkopf ist asphaltiert und in diesem Fall auf der ganzen Strecke relativ eben.



Abbildung 9.22: Straße vom Markusberg zum Café Mohrenkopf und Biergarten Café Mohrenkopf (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Der Biergarten des Cafés ist barrierefrei zugänglich, allerdings nicht das Café selbst (2 Stufen am Eingang, schmale Tür).



Abbildung 9.23: Parkplätze am Café Mohrenkopf
PHOTOGRAPHIE)

Die Parkplätze am Café haben einen relativ unebenen Boden, allerdings gibt es keine Stufe oder ähnliches. Ebenfalls befindet sich eine Bushaltestelle an diesem Parkplatz, die jedoch nur sehr sporadisch angefahren wird und das teilweise mit einem nicht-barrierefreien Bus (die Verfasserin sah diesen bei ihrer Begehung; eher ein Van als ein Bus). Weitere Bushaltestellen derselben Linie befinden sich unterhalb der Mariensäule und im Ort Markusberg, beide barrierefrei.



Abbildung 9.24: Bushaltestellen Mariensäule und Markusberg (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Es wäre hier also erforderlich, Busse einzusetzen, in denen Rollstuhlfahrer mitfahren können und die regelmäßig (auch am Wochenende, was jetzt nicht der Fall ist!) fahren zu lassen. Hier ist die SWT gefordert.



Problematisch ist die Erreichbarkeit der Mariensäule mit ihrem Aussichtspunkt. Der nördliche Zugang ist aufgrund von Treppenstufen für Rollstuhlfahrer nicht zu bewältigen. Auch der südliche Zugang ist für Rollstuhlfahrer, zumindest ohne Hilfe, nicht befahrbar. Er ist stellenweise schmal, steil und uneben. Laub, Wurzeln und natürliche Wasserabflussrinnen beeinträchtigen eine Begehbarkeit zusätzlich. Außerdem befindet sich an der Stelle, an der der Weg auf die Straße trifft, ein Sperrpfosten.

Abbildung 9.25: Nördlicher Zugang zur Mariensäule (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)



Abbildung 9.26: Hindernisse am Südzugang zur Mariensäule (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Zumindest an dieser Stelle, an der der Pfosten steht, könnte das Gelände etwas verflacht werden und die Rillen und Unebenheiten beseitigt werden, damit auch Rollstuhlfahrer eine Möglichkeit haben, zur Mariensäule zu gelangen.



Auch an der Mariensäule bzw. der Aussichtsplattform befinden sich zwei Stufen, sodass ein Teil des vorderen Bereichs für Rollstuhlfahrer nicht erreichbar ist. Die anderen Bereiche sind jedoch, auch aufgrund des feinkörnigen, recht ebenen Untergrunds, leicht befahrbar. Die Aussichtsplattform ist mit einem über einen Meter hohen Gitter umgeben, sodass für Sehbehinderte eine geringere Gefahr eines Absturzes besteht. Allerdings könnte die Absperrung weiter entlang des Weges besser instandgesetzt sein.

Abbildung 9.27: Stufe vor der Mariensäule (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

4.7 Landesgartenschau Gelände Petrisberg

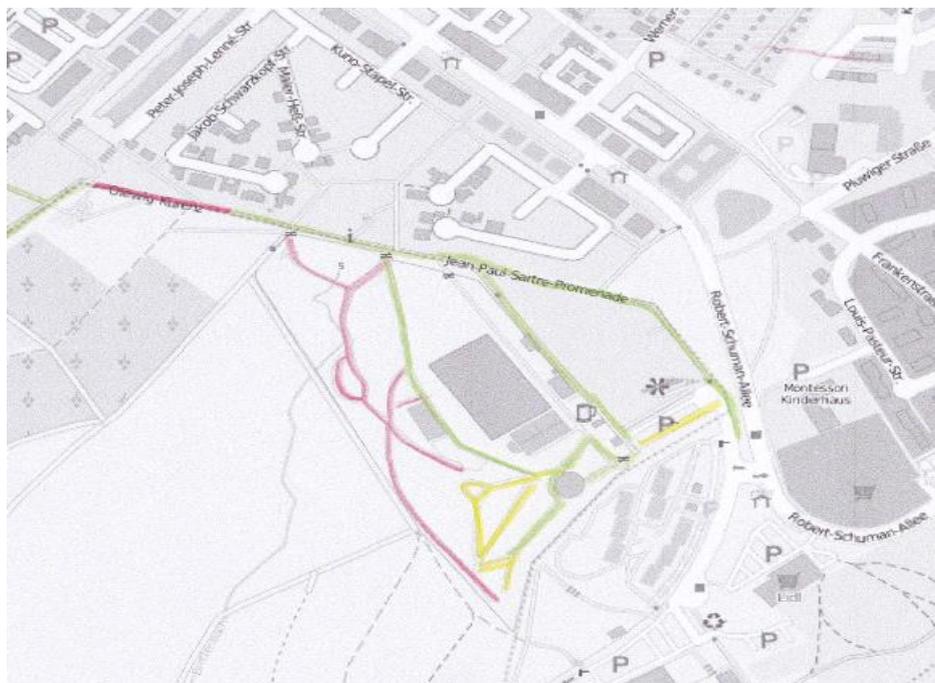


Abbildung 9.28: Landesgartenschau Gelände Petrisberg (Quelle: EIGENE DARSTELLUNG NACH GOOGLE MAPS 2015)

Das Gelände der ehemaligen Landesgartenschau (LGS) liegt im Osten der Stadt in unmittelbarer Nähe zum Campus 2 der Universität. Das Gelände und seine Umgebung liegen auf den Hochmoselterrassen und zeichnen sich durch die üppige Begrünung aus, die aus Wiesen, kleinen Wäldern und aus Weinbergen besteht. Auf dem Areal der ehemaligen Landesgartenschau befindet sich ein extra ausgezeichnete barrierefreier Rundweg, dieser ist auf Schildern mit einem Rollstuhl gekennzeichnet.



Abbildung 9.29: Wegauszeichnung am LGS-Gelände, Wege auf dem LGS-Gelände (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Er ist gut begehbar und führt auf der Jean-Paul-Sartre-Promenade entlang und in das LGS-Gelände hinein. Innerhalb des Geländes befindet er sich auf den Wegen, die relativ flach und breit sind (<0,9m, hier der linke Weg). Allerdings führt er im Westen auf der Promenade so steil auf den Petrisberg hinauf, dass dieses Teilstück nicht als Rollstuhl-geeignet bezeichnet werden kann.



Abbildung 9.30: Steiles Wegstück und Betonteil auf barrierefreiem Weg (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Auch an einer Stelle außerhalb des LGS-Geländes, das laut Beschilderung noch zum barrierefreien Rundweg gehört, gibt es ein Hindernis: Der Weg ist mit einem Betonteil „gesperrt“, ob zufällig oder nicht, sodass Rollstuhlfahrer nicht passieren können. Besonders an diesem Weg sollte sich die Stadt um „echte Barrierefreiheit“ bemühen, da mit der Kennzeichnung des Weges ein nicht eingehaltenes Versprechen gegeben wird. Weiter außerhalb des Geländes ist die Topographie sehr steil, sodass Rollstuhlfahrer sich hier eventuell nur mit Hilfe aufhalten können.



Abbildung 9.31: Eingangsbereich des LGS-Geländes mit Beschilderung (Quelle: (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Innerhalb des Geländes der Landesgartenschau gibt es keine Mischnutzung, nur Fußgänger und Rollstuhlfahrer sind erlaubt. Dies kommt allen zugute, auch Hör- und Sehbehinderte, die sich nicht auf schnelle, von hinten kommende Fahrräder einstellen müssen. Die Wege im Geländes sind teilweise sehr schmal und steil, aber trotz des stark abfallenden Geländes wurden viele Wege breit und flach angelegt. Auch der Untergrund dieser Wege ist mit sehr kleinem, festem Schotter nahezu ideal, außerdem sind die Wege frei von Laub und Unebenheiten.



Abbildung 9.32: Weg und Sandkasten auf dem LGS-Gelände (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Teilweise sind auch die Spielgeräte barrierefrei erreichbar, so ist zum Beispiel der Sandkasten durch einen zwar langen, aber dadurch recht flachen Weg erreichbar.

Handlungsempfehlungen wären zusätzlich noch eine Verbesserung der Barrierefreiheit des Parkplatzes, der am Hang liegt und durch Wassererosion teilweise sehr uneben ist. Hier könnte über eine teilweise Pflasterung/Asphaltierung nachgedacht werden, z.B. könnte ein kleiner Bereich in der Nähe des Einganges zum LGS-Gelände gepflastert sein, der dann als Behindertenparkplatz ausgewiesen sein könnte. So wäre auch die angrenzende Gastronomie „Vier Jahreszeiten“ besser erreichbar.

4.8 Moselufer

Die Bereiche des Moselufers sind in Trier sowohl auf der Ost- als auch auf der Westseite begehbar. Diese Areale sind begrünt, teilweise sind Wiesen vorhanden, die im Sommer als Erholungsorte dienen. Daher wurden diese Bereiche als Naturerlebnisräume in diesen Analyse katalog mit aufgenommen. Der Einfachheit halber wurde das Moselufer im Folgenden in „Westseite“ und „Ostseite“ (Innenstadtseite) eingeteilt.

4.8.1 Moselufer West

Auf der Westseite ist der Weg eben und asphaltiert bzw. flach gepflastert. Probleme tauchen allerdings bei den Zuwegen auf: Sie sind meist äußerst steil, eng oder mit Stufen versehen. Nur hinter dem Hotel „Römerbrücke“ und durch die Unterführung südlich der Kaiser-Wilhelm-Brücke führen geteerte, breite, aber dennoch steile Wege.



Abbildung 9.33: Zugang des Uferwegs hinter Hotel „Römerbrücke“ (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Ein weiter Zuweg befindet sich in der Luxemburger Straße, vorbei am Ruderverein. Dies ist jedoch beispielsweise von der Innenstadt, weit weg und auch mit ÖPNV nur schwer zu erreichen. Die wenigen barrierearmen Zuwege sollten von der Stadt als solche ausreichend gekennzeichnet sein. Eine Möglichkeit wäre auch, die Unterführung südlich der Kaiser-Wilhelm-Brücke bautechnisch flacher zu gestalten, sodass Rollstühle diese auch ohne Hilfe passieren können. Allerdings ist diese Unterführung generell von der Innenstadt aus schwer erreichbar, da sich z.B. die nächste Bushaltestelle auf der Brücke befindet. Problematisch ist für Hör- und Sehbehinderte hier sicherlich auch die Mischnutzung, durch Fahrräder und teilweise sogar Roller. Eine Änderung und Ausweisung eines reinen Fußgängerweges wäre hier jedoch nicht zu befürworten, da die Strecke als Mosel-Radweg wichtig für die Fahrradinfrastruktur der Region ist.

4.8.2 Moselufer Ost (Innenstadtseite)

Das östliche Moselufer, zu dem auch das Zurlaubener Ufer gezählt werden kann, kann auf einem unteren, schmaleren Weg (direkt am Ufer) und auf einem oberen, teilweise breiterem Weg (auf der Erhöhung der Straße - Alleenring: St.-Barbaraufufer, Krahnenufer, Johanniterufer, Katharinenufer und Martinsufer) begangen werden. Der obere Weg ist breit und relativ eben, außerdem asphaltiert, sodass er auch von Rollstuhlfahrern genutzt werden kann. Da dieser jedoch teilweise direkt an der Straße verläuft und südlich der Römerbrücke stellenweise sehr schmal und durch Wurzelschäden uneben ist, sollte auch der untere, schmalere Weg für Behinderte nutzbar sein. Das Problem hierbei sind ebenfalls die viel zu steilen Zuwege. Es gibt zwar einige Rampen, aber diese haben meist über zwölf Prozent Steigung.



Abbildung 9.34: Steiler Zuweg zum schmalen Uferweg und Kopfsteinpflaster am alten Moselkran (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Diese Rampen sollten abgeflacht werden, eventuell auch die Unterführung am Martinsufer, die einen relativ direkten Weg von der Innenstadt zum Moselufer darstellt. Des Weiteren problematisch ist der schmale Uferweg an sich: Rollstuhlfahrer passen hier an manchen Stellen schwerlich aneinander vorbei und neben den vorhandenen Bänken ist kein Platz für einen Rollstuhl. Zumindest für letzteres sollte von der Stadt gesorgt werden, auch im Sinne von Menschen mit Kinderwägen oder Rollatoren, für die dann ein Abstellplatz vorhanden wäre.

Vor dem alten Moselkran ist der Boden nicht wie auf dem Rest des Weges mit flachen Pflaster belegt, sondern mit Kopfsteinpflaster. Dies passt zwar optisch zu dem alten Gebäude, vielleicht wäre es jedoch möglich, den Weg hier um einen knappen Meter mit Asphalt oder anderem Pflaster zu verbreitern. Auch dies käme beispielsweise Menschen mit Kinderwägen zu Gute. Auch auf dieser Seite der Mosel wird der Weg sowohl von Fußgängern, als auch von Radfahrern und anderen genutzt, was für Hör- und Sehbehinderte problematisch sein kann. Vor allem an der Anlegestelle in Zurlauben kommt hier sogar eine Mischnutzung mit Autos und sogar Bussen hinzu. Die Fahrer dieser Fahrzeuge müssen darauf hingewiesen werden, dass hier Fußgänger und auch Rollstuhlfahrer vorbeikommen, beispielsweise durch Warnschilder und Geschwindigkeitsbegrenzung.



Abbildung 9.35: Behinderten-WC an der Kaiser-Wilhelm-Brücke und Mischnutzung am östlichen Moselufer (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Auch im Bereich der Zuwege zum Zurlaubener Ufer ist es für Rollstuhlfahrer problematisch. An der Kaiser-Wilhelm-Brücke sind die Ampelführung und die Zebrastreifen unübersichtlich. Teilweise müssen zwei verschieden geschaltete Ampeln und ein Zebrasteifen überquert werden, um die Straße zu überqueren. An dieser Stelle befindet sich auch ein behindertengerechtes WC, welches auch funktionstüchtig ist.

Das Problem ist allerdings für Rollstuhlfahrer die weiträumige Erreichbarkeit dieses WCs. Von dort, in Richtung Zurlauben ist der Weg sehr schmal, da sich eine Bank um einen Baum befindet. Der Untergrund ist aufgrund von Kopfsteinpflaster schlecht befahrbar.



Abbildung 9.36: Schmäler Weg und Kopfsteinpflaster am Behinderten-WC (Quelle: EIGENE PHOTOGRAPHIE)

Eine Möglichkeit wäre hier, die Bank ein wenig zu verkleinern, oder den Boden abzuflachen.

Wie auf dem Bild zu sehen, fällt hier positiv auf, dass sowohl das WC als auch das Zurlaubener Ufer, das sich rechts an das Bild anschließt, mit einer Bushaltestelle an den ÖPNV angebunden sind, die auch relativ flach gestaltet ist.

Der Weg am Zurlaubener Ufer entlang nach Norden ist gepflastert bzw. asphaltiert und damit für Rollstuhlfahrer gut befahrbar. Ab dem Ruderverein, nördlich von Zurlauben, wird der Weg allerdings schmaler. Im Herbst liegt hier viel Laub und es gibt stellenweise starke Wurzelschäden am Weg. Dieses Wegstück sollte von der Stadt ebenso ausgebaut werden, wie die Wegabschnitte südlich davon. Des Weiteren befinden sich unterhalb dieses Weges am Ufer Wiesenbereiche, die im Sommer als Erholungsplätze dienen. Auch diese sollten mit einem flachen Weg für Rollstuhlfahrer erreichbar gemacht werden.

5 Fazit

Natur ist wichtig – für alle. Es ist für alle Menschen essenziell, Zugang zu Naturräumen, vor allem in Städten, zu erhalten. Besonders behinderte Menschen haben teilweise eingeschränkte Bewegungsmöglichkeiten und seltener die Gelegenheit, Zeit in der Natur zu verbringen.

Dieser Bericht soll daher aufzeigen, welche Bereiche es im Trierer Stadtgebiet für Naturerleben gibt und wie sie erreichbar sind. Hierbei sind einige Punkte aufgefallen, die verbesserungswürdig sind, beispielsweise fehlende Rampen im zentralen Palastgarten und zu steile Zuwege zum Moselufer. Hier werden Handlungsempfehlungen im Zuge der Analyse gegeben, wie diese Areale für Menschen mit verschiedenen Behinderungen barrierefrei gestaltet werden können, teilweise werden direkt die zuständigen Stellen, sofern bekannt, angesprochen.

An allen Stellen, aber besonders an denen, die nicht nur verbessert, sondern völlig neu geplant werden, müssen Betroffene in die Planung mit eingebunden werden.

Frau Lydia Schäffer, eine Rollstuhlfahrerin, die bei einer Begehung im Kürenzer Schlosspark dabei war, brachte es auf den Punkt: „Behinderte Menschen müssen frühzeitig in die Überlegungen und Planungen bei den Projekten einbezogen werden. Kurz und knackig zusammengefasst: "Nichts ohne uns über uns". Dies war vor einigen Jahren das Motto der UN im Hinblick auf die Beteiligung behinderter Menschen.“ Dies sollte auch in Trier mehr Beachtung finden!

Wir bedanken uns bei Frau Schäffer, bei Herrn Perl, bei Herrn Colmy und Frau Unterrainer für ihre Mithilfe und ihr Engagement. Ohne sie hätten wir keinen so detaillierten und persönlichen Einblick in die Problematik, aber auch in die Ideen, Wünsche und Anregungen bekommen können.

10 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Untersuchung von Barrierefreiheit und Vereinsleben/Sportangebot

1 Einleitung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir, eine Gruppe von Geographie-Studenten der Universität Trier, haben uns im Rahmen des Lehrforschungsprojekts „Barrierefreiheit in Trier“ zur Aufgabe gemacht, das Stadtgebiet in Bezug auf Alltags- und Freizeittauglichkeit barrierefreier zu gestalten. Dabei haben wir vor allen Dingen mit dem Behindertenbeirat der Stadt Trier kooperiert, der sich für die Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen unterschiedlichster Art einsetzt. Untersucht wurden dabei die unterschiedlichsten Lebens- und Alltagsbereiche, etwa der Zugang zu Einzelhandelsgeschäften, die Gastronomie in Trier, aber auch die Barrierefreiheit von Arztpraxen. Eine Gruppe beschäftigte sich dabei mit dem Thema „Sport und Freizeit“ in Trier und nahm eine breite Palette der Trierer Sportvereine unter die Lupe. Diese Untersuchungen sollen im folgenden Endbericht dokumentiert werden, es sollen Probleme verdeutlicht werden und Prognosen für die Zukunft aufgestellt werden. Dazu wird in Kapitel 2 zunächst die Vorgehensweise der Studenten der Sport- und Freizeitgruppe beschrieben. Im Folgenden Kapitel 3 wird der Aufbau und die Auswertung der Fragebögen näher betrachtet und folgende Fragen werden beantwortet: Wie sieht das Angebot der Trier Sportvereine für behinderte Menschen aus? Wo liegen eventuelle Probleme seitens der Sportvereine? Was gibt es sonst für Besonderheiten? Im darauffolgenden Kapitel 4 werden die vorliegenden Probleme verdeutlicht und Lösungsansätze herausgearbeitet, um die Situation für behinderte Menschen in Sportvereinen in Zukunft verbessern zu können. Der Endbericht der Gruppe „Sport und Freizeit“ wird im letzten Kapitel (Kapitel 5) schließlich mit einem Fazit abgerundet.

2 Vorgehensweise und Beschreibung der Erhebungsmethode

Zu Beginn des Lehrforschungsprojekts wurde von den Studenten zunächst ein Fragebogen kreiert, mit dessen Hilfe die Sportvereine in Trier befragt werden sollten (siehe Abbildung 1 und 2). Dieser Fragebogen wurde auf den verschiedenen Kommunikationswegen (per E-Mail sowie auf dem Postweg) an knapp 100 Sport- und Freizeitvereine in Trier gesendet. Als Grundlage für die Auswahl der Sportvereine diente der Internetauftritt des „Sportatlas Trier“ (www.trier.sportatlas.info). Von den knapp 100 kontaktierten Vereinen sendeten 23 Vereine den Fragebogen ausgefüllt an die Studenten

zurück (Stand Februar 2016), was einer Rücklaufquote von ca. 25 % entspricht. An dieser Stelle ist jedoch festzuhalten, dass von den „großen“ Vereinen in Trier allesamt eine Rückmeldung erfolgte; die eher kleinen Vereine hingegen waren schwer bis kaum zu erreichen. Als Gründe hierfür können die Unzustellbarkeit der E-Mails genannt werden bzw. die fehlenden Angaben zu E-Mail oder Anschrift der Vereine auf den jeweiligen Vereins-Webseiten.

Im Folgenden wurde von den Studenten eine Excel-Tabelle angelegt, um die Ergebnisse der 23 erhaltenen Fragebögen festzuhalten (siehe Anhang). Mit diesem nun verfügbaren Datensatz konnten nun die Probleme analysiert und Lösungsmöglichkeiten herausgearbeitet werden. Zur besseren Verdeutlichung der Sachverhalte wurden zudem Statistiken und Graphiken erstellt, die in diesem Endbericht enthalten sind. In den folgenden Kapiteln 3 und 4 werden diese Problemstellungen nun verdeutlicht und gleichzeitig Lösungsansätze aufgezeigt, an die in den kommenden Wochen und Monaten angeknüpft werden kann. Zur weiteren Vorgehensweise sollen zudem in den nächsten Wochen einige Sportvereine, von denen die Studenten Rückmeldung erhalten haben, näher unter die Lupe genommen werden. Die Zusammenarbeit mit diesen Vereinen soll dabei intensiviert werden, um einzelne Aspekte zu verbessern oder auch einen Verein als Positivbeispiel mit Vorbildfunktion aus der Menge herauszuheben.

3 Fragebögen zum Thema „Barrierefreiheit und Freizeitgestaltung in Trier“

Anknüpfend an die in Kapitel 2 vorgestellte Vorgehensweise der Studenten soll Kapitel 3 nun die aktuelle Situation der Sport- und Freizeitvereine in Trier im Hinblick auf die Barrierefreiheit verdeutlichen. Dabei soll auf den Aufbau und die Auswertung der Fragebögen näher eingegangen werden.

3.1 Aufbau der Fragebögen

Zunächst wird auf die inhaltliche Gestaltung der eben angesprochenen Fragebögen eingegangen. Zu Beginn der Befragung wurden die Vereine gebeten, allgemeine Informationen preiszugeben. Dazu zählt natürlich der Name des befragten Vereins (Frage Nr.1), das Sportangebot, welches der befragte Verein seinen Mitgliedern anbietet (inklusive der Frage nach den Altersklassen; Frage Nr.2) und Lage und Name der Sportstätten, die der Verein für sein Sport- bzw. Freizeitangebot nutzt (Frage Nr.3). Die darauffolgenden Fragen beschäftigten sich mit der Barrierefreiheit in den Vereinen: Nehmen derzeit behinderte Menschen am Sportangebot der Vereine teil (Frage Nr.4) und welche Sportarten üben

diese Menschen aus bzw. welche Behinderungen haben diese Menschen (Frage Nr.5)? Gibt es ein spezielles Angebot für behinderte Menschen (Frage Nr. 6) und wie sieht dieses Angebot, falls vorhanden, aus (Frage Nr.7)? Frage Nr.8 thematisiert die möglichen Probleme und Schwierigkeiten, die bei der Einführung bzw. Erstellung eines speziellen Sportangebots für behinderte Menschen womöglich eintraten bzw. eintreten könnten. In der abschließenden Frage (Nr.9) haben die Vereine die Möglichkeit, Anmerkungen oder Anregungen zu hinterlassen. Hier wurden meist Probleme geschildert oder Verbesserungsvorschläge geäußert, so dass diese Frage eine höchstmögliche Relevanz für die Auswertung der Fragebögen besaß.

3.2 Auswertung der Fragebögen

Im nächsten Schritt wurden die nun an die Studenten zurückgesendeten Fragebögen analysiert und ausgewertet. Bei Betrachtung der angebotenen Sportarten, die die verschiedenen Vereine betreiben, reicht die Angebotspalette von Kampfsportarten über populäre Sportarten wie etwa Fußball, Tennis oder Handball bis hin zu Rudern oder Schießsport. Allgemein ist hierbei also die Rede von einem breiten Spektrum an verschiedenen Sportarten, zu denen auch spezielle Sportarten für Menschen mit Beeinträchtigung zählen, wie etwa Rollstuhl-Basketball oder Rollstuhl-Tischtennis. Die Vielseitigkeit an Sportarten macht es den Vereinen somit natürlich auch schwer, in jeder der angebotenen Sportarten Menschen mit Behinderung in vollem Umfang gerecht zu werden. Dabei spielt auch die Vielfältigkeit an möglichen Behinderungen, die ein Mensch mit Beeinträchtigung besitzen kann, eine große Rolle, da es Unterschiede macht, ob der Sportler blind, gehörlos oder etwa gehbehindert ist. Neben diesen drei Beispielen gibt es natürlich auch noch eine große Menge weiterer Behinderungen, die sich teilweise stark voneinander unterscheiden. Daher muss ein Verein darauf vorbereitet sein bzw. sich darauf vorbereiten, in jeder Sportart seiner teilweise breiten Angebotspalette Menschen mit den unterschiedlichsten Beeinträchtigungen in den Sport integrieren und aufzunehmen zu können. Die Integration dieser Sportler stellt für die meist ehrenamtlich tätigen Trainer eine sehr große Aufgabe da. Daher wünschen sich viele Sportvereine in diesem Punkt auch Unterstützung. Diese Unterstützung kann beispielsweise in Form von Seminaren oder Workshops erfolgen, in denen die Trainer für den Umgang mit behinderten Sportlern geschult und fortgebildet werden und sich somit im Sinne der Inklusion weiterbilden (siehe Kapitel 4.2).

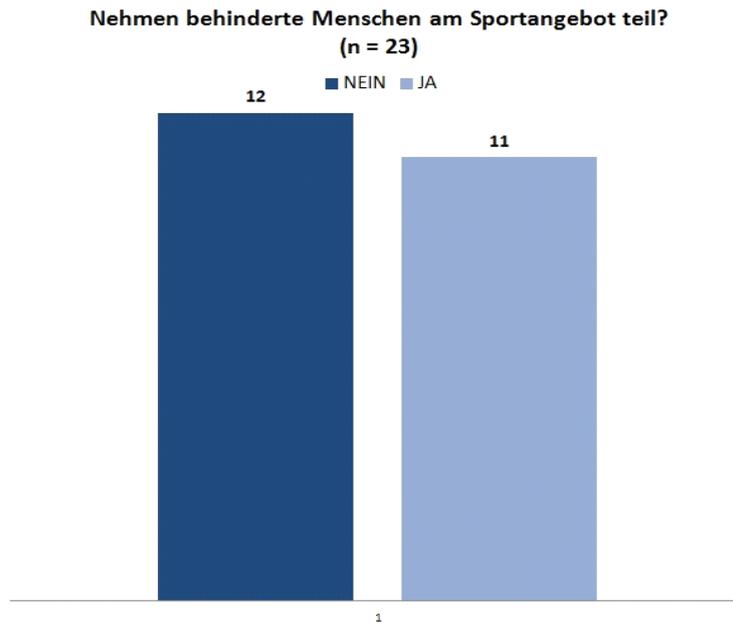


Abbildung 10.1: Nehmen behinderte Menschen am Sportangebot teil? (Quelle: EIGENE ERSTELLUNG)

Statistisch betrachtet nehmen in fast der Hälfte der Sportvereine behinderte Menschen am Sportangebot teil, nämlich in 11 der 23 befragten Vereine. In 6 der 23 Sportvereine gibt es sogar ein spezielles Sportangebot, das auf Menschen mit Beeinträchtigung zugeschnitten ist.

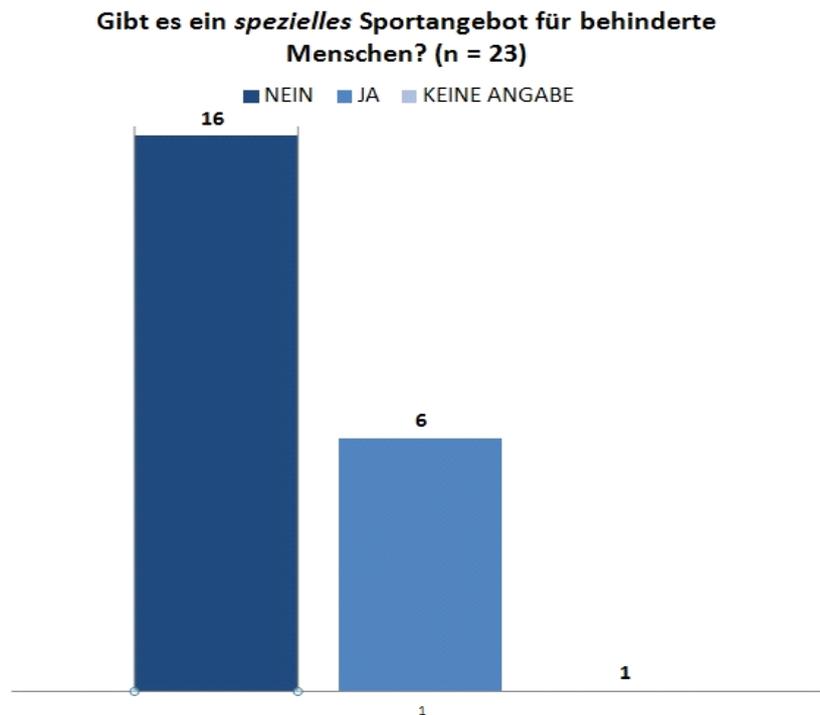


Abbildung 10.2: Gibt es ein spezielles Sportangebot für behinderte Menschen? (Quelle: EIGENE ERSTELLUNG)

Diese Vereine können als Vorreiter des Behindertensports in Trier angesehen werden und übernehmen somit eine Vorbildfunktion. Behinderte Sportler haben in diesen Vereinen vor allen Dingen die Möglichkeit, Sportarten auszuüben, die auf die jeweilige Behinderung „zugeschnitten“ sind; so haben Rollstuhlfahrer die Chance, ihr Können beim Rollstuhl-Basketball oder –Tischtennis unter Beweis zu stellen, wohingegen Sehbehinderte gemeinsam Tischball spielen. In der folgenden Auflistung sollen alle den Studenten bekannten Sportangebote (inklusive des anbietenden Vereins) aufgeführt werden, die ein spezielles Angebot für behinderte Sportler darstellen:

- Judo (Polizei-Sportverein Trier 1926 e.V.)
- Bogensport (Polizei-Sportverein Trier 1926 e.V.)
- Gymnastik (Post-Sportverein Trier e.V.)
- Tischball (Post-Sportverein Trier e.V.)
- Reha-Sport (Post-Sportverein Trier e.V.)
- Reittherapie (Reitverein Trier e.V.)
- Rollstuhl-Basketball (RSC Rollis 1985 Trier e.V.)
- Rollstuhl-Tischtennis (RSC Rollis 1985 Trier e.V.)
- Kegeln (SVK Trier)
- Hallenklettern (Deutscher Alpenverein, Sektion Trier e.V., gelegentlich)
- Training im Gesundheitsstudio (uniSPORT Trier, individuelle Beratung)

Beim Post-Sportverein Trier e.V. kann zudem das „Deutsche Sportabzeichen für Menschen mit Behinderung“ erworben werden. Zudem bietet der Gehörlosen-Sportverein Trier 1974 e.V. verschiedene Sportarten für Gehörlose, schwerhörige und CI-Träger an.

4 Auftretende Probleme und Lösungsansätze

Im nachfolgenden Teilkapitel 3.3 sollen die Probleme, welche bei der Auswertung der Fragebögen von den Studenten erfasst wurden, aufgezeigt und beschrieben werden. Zudem sollen Lösungsansätze

herausgearbeitet werden, um Wege zu finden, wie die Problemstellungen in Zukunft vermieden und beseitigt werden können.

4.1 Bauliche Mängel und Barrierefreiheit in den Sportstätten

Ein großes Hemmnis, welches einer hohen Barrierefreiheit in Sportvereinen in Trier im Wege steht, sind die baulichen Mängel der zahlreichen Sportstätten. Dabei stellt der Zugang zu diesen Sportstätten gerade für Menschen mit Gehbehinderung eine große Herausforderung dar. Besonders Rollstuhlfahrer sind dabei enorm auf die Hilfe von anderen Vereinsmitgliedern oder Trainern und Betreuern angewiesen und können selbst mit dieser Hilfe einige Sportstätten in Trier nicht erreichen. Seitens der Sportvereine in Trier besteht oftmals die grundsätzliche Bereitschaft, ein Sport- / Vereinsangebot für Menschen mit Behinderung einzuführen und zu fördern, jedoch steht dies nicht im Übereinklang mit den barrierefreien Zugängen zu den Sportstätten der Vereine. So fehlt beispielsweise dem TSC 1897 Pfalzel ein behindertengerechter Zugang zur Sporthalle sowie behindertengerechte Einrichtungen wie ein Behinderten-WC und eine Dusche. Die Schachgesellschaft Trier-Süd/Turm 1877 e.V. hingegen, bei der Menschen mit Querschnittslähmung und MS am Spielbetrieb teilnehmen, hat Probleme mit dem Transport von behinderten Menschen zu den Spielen zu vermeiden. Sehr viele Spiellokale seien dabei „nicht behindertengerecht ausgestattet“, etwa wegen der Lage im 2. oder 3. Stockwerk eines Gebäudes und dem Fehlen eines Aufzuges. Auch die St. Sebastianus Schützenbruderschaft Ehrang 1480 e.V. klagt über Schwierigkeiten, mit einem Rollstuhl in die Sportstätte des Schützenvereins zu kommen. Ebenso verhält es sich auch bei weiteren Vereinen, wie etwa bei der SV Trier-Olewig 1921 e.V., laut deren Aussage „die Sportstätten relativ ungeeignet für behinderte Menschen“ sind. Der RSC Rollis 1985 Trier e.V., ein Sportverein für Rollstuhlfahrer, behinderte und auch nichtbehinderte Menschen, fasst die momentane Situation der Sportstätten in Trier mit folgendem Zitat zusammen: "Es wird höchste Zeit, dass sich in der Stadt Trier die Sporthallen-Situation regelt, gerade auch für behinderte Menschen und Rollstuhlfahrer!". Mit diesem Appell richtet sich der RSC Rollis 1985 Trier e.V. auch an die öffentliche Hand und fordert mehr Unterstützung für die Vereine und die behinderten Sportler ein. So ist in Zukunft die Planung der Stadt Trier gefragt, um die bestehenden Mängel zu beseitigen und auszuräumen und in Zukunft beim Neubau von Sport- und Vereinsstätten die Barrierefreiheit mehr in den Fokus zu rücken. Werden diese Aspekte bei der Planung beachtet und bestehenden Missstände beseitigt, haben die Sportvereine vehement bessere Möglichkeiten, behinderte Menschen in ihr Vereinsleben zu integrieren und ein entsprechendes Angebot für die behinderten Sportler zu schaffen.

4.2. Betreuung von behinderten Menschen in den Sportvereinen

Ein weiteres großes Problemfeld in den Trierer Sportvereinen stellt die sowohl quantitative als auch qualitative Betreuung von behinderten Menschen dar. Oftmals mangelt es in den Vereinen an

Übungsleitern, Trainern und Betreuern, die zudem entsprechende Qualifikationen im Umgang mit behinderten Menschen besitzen sollten. Viele Trainer arbeiten dabei gerade im Kinder- und Jugendbereich ehrenamtlich - den Vereinen fehlen somit qualifizierte Übungsleiter, um ein Sportangebot für behinderte Menschen durchzuführen (Trimmelter Sportverein Trier, Rudergesellschaft Trier 1883 e.V., SV Ehrang 1910 e.V.). Die Turngesellschaft Trier 1880 e.V. spricht beispielsweise bei der Beantwortung des Fragebogens solche Qualifizierungsangebote für Übungsleiter an, jedoch besitzt der Verein keine solch ausgebildeten Übungsleiter. Zudem verweist die Turngesellschaft Trier 1880 e.V. auch auf die hohe Erwartungshaltung (insbesondere bei Eltern von Kindern mit Behinderung), „der ein kleiner Verein wie unserer kaum gerecht werden kann“. Die Wichtigkeit der entsprechenden Ausbildung von Trainern und Betreuern spiegelt sich in einem vom DJK/MJC Trier geschilderten Fallbeispiel wieder: Hier kam es zu einem Problemfall bei einem jüngeren Judoka, "da sie mit den jüngeren Judokas ein wenig `hart` gekämpft hatte". Gerade in solchen Situationen ist die Anwesenheit eines qualifizierten, erfahrenen Trainers von enormer Bedeutung. Der Betreuungsaufwand stellt somit einen wesentlichen Faktor für die Sportvereine in Trier dar. Auch beim Deutschen Alpenverein, Sektion Trier e.V., der gelegentlich Hallenklettern für MS-geschädigte Menschen anbietet, scheitert eine Ausweitung des Sportangebots an der Trainerfrage: "Hätten wir mehr ausgebildetes Trainerpersonal, böten wir auch mehr an." Laut dem Deutschen Alpenverein, Sektion Trier e.V. sind die Ausbildungen „zeitaufwendig und anspruchsvoll“. Ähnlich ist die Situation an der Universität Trier (uniSPORT Trier): Die Überlegungen zur Einführung von inkludierten Angeboten sind vorhanden, jedoch ist die Qualifizierung der Übungsleiter zu zeitaufwendig. Zudem müsse laut uniSPORT Trier bei einer Öffnung für Nichtmitglieder der Uni „die beihilferechtliche Situation geklärt werden, was wiederum zeitaufwendig ist“. Die Ausbildungen der Trainer und Betreuer sind zudem mit einem hohen Kosteneinsatz verbunden, was für viele Vereine teilweise schwierig zu stemmen ist. Daher sollte in Zukunft die Ausbildung von Übungsleitern in den Sportvereinen noch stärker gefördert werden, um die Betreuung von behinderten Menschen in den Vereinen stetig zu verbessern um somit vielen Erwartungshaltungen gerecht zu werden. Als Positivbeispiel soll hier abschließend der Polizei-Sportverein Trier 1926 e.V. genannt werden, der Bereitschaft signalisiert, zusätzliche Ausbildungen für eingesetzte Übungsleiter durchzuführen.

4.3 Fehlende Wahrnehmung der Vereine und fehlende Darstellung in der Öffentlichkeit

In den ausgewerteten Fragebögen haben einige Vereine signalisiert, dass ein bestehendes Sportangebot für behinderte Menschen oft nicht wahrgenommen und in Anspruch genommen wird. Beim Polizei-Sportverein Trier 1926 e.V. bestehen etwa viele sportliche Möglichkeiten, jedoch kennen behinderte Menschen das Angebot oftmals nicht und sind nicht über die entsprechenden Möglichkeiten informiert. Laut dem Polizei-Sportverein Trier 1926 e.V. besteht dabei „eine Scheu,

offen auf die Vereine zuzugehen“. Als Lösungsvorschlag zur Verbesserung dieser Situation schlägt der Polizei-Sportverein Trier 1926 e.V. dabei eine stärkere Darstellung in der Öffentlichkeit vor, „damit die vorhandenen Sportangebote in der Zielgruppe bekannt werden“. Dem KC Grün-Weiß Euren, einem Karnevalsverein, der im „Druckwerk“ in Trier-Euren beheimatet ist, ist in einer ähnlichen Situation wie der Polizei-Sportverein Trier 1926 e.V.: Obwohl das „Druckwerk“ mit Behinderten-Aufzug und Behinderten-WC ausgestattet ist, begrüßt der Karnevalsverein bisher lediglich einen Stammgast. Auch bei der St. Sebastianus Schützenbruderschaft Ehrang 1480 e.V. bestünde die Möglichkeit, ein Angebot für behinderte Menschen anzubieten, allerdings liegen auch hier bisher keine Anfragen vor, obwohl der Verein sehr bemüht ist. Auch bei der DJK/MJC Trier nehmen leider sehr selten behinderte Menschen am Sportbetrieb teil. Zurzeit nehmen im Verein lediglich zwei junge Sportler mit autistischer Veranlagung das Sportangebot wahr, allerdings werden Behinderungen beim DJK/MJC Trier auch nicht in den Aufnahmebögen erhoben, so dass statistische Aussagen schwer sind. Auch bei anderen Vereinen, wie etwa der Turngesellschaft Trier 1880 e.V., erfolgen keine statistischen Erhebungen, wie viele Sportler mit Behinderung im Verein aktiv sind. Alles in allem lässt sich also festhalten, dass in Zukunft eine stärkere öffentliche Darstellung der vorhandenen Sportangebote erfolgen muss, um das Angebot in der Zielgruppe publik zu machen. Die öffentliche Darstellung kann dabei über verschiedene Medienkanäle, wie etwa das Internet, die Lokalzeitung oder etwa über Flyer erfolgen. Die Informationen über das vorhandene Sportangebot für behinderte Menschen in Trier sollen also gebündelt und gesammelt werden und letztendlich an die behinderten Menschen selbst gelangen.

4.4 Integration in bestehende Gruppen

Ein weiterer Aspekt besteht darin, dass viele Vereine bisher noch nicht darüber nachgedacht haben, ein speziell auf behinderte Menschen abgestimmtes Angebot einzuführen. So berichteten etwa die DJK St. Matthias Trier e.V., der SV Trier-Olewig 1921 e.V., die SSG Kernscheid, die SV Eintracht Ruwer 1945 e.V. oder der Billard Club Trier-Süd 1952 e.V., dass bisher solche Überlegungen im Verein noch nicht zur Debatte standen. Oftmals ist es dabei gerade für kleinere Sportvereine schon schwierig, das bisher bestehende Angebot aufrecht zu erhalten – beispielsweise sinkt bei der SSG Kernscheid die Nachfrage im Tischtennis ständig. Bei der SV Eintracht Ruwer 1945 e.V. wäre laut eigener Aussage „allenfalls eine Integration in bestehende Gruppen möglich“. Dies kann auch als bisherige Lösung in mehreren befragten Sportvereinen angesehen werden. So werden auch bei der Karate Do und Selbstverteidigung Trier e.V. behinderte Menschen nach Möglichkeit in die Gruppe integriert.

Ein Lösungsansatz für die oben beschriebene Problemstellung liegt auch hier in einer stärkeren Öffentlichkeitsarbeit. Den Vereinen müssen Ideen geliefert und Anreize geschaffen werden, so dass mehr und mehr Vereine Überlegungen anstellen, ein Sportangebot für behinderte Menschen zu

schaffen. Die Auswertung der Fragebögen zeigt dabei, dass einige Vereine sich über die Situation behinderter Menschen im Sport bisher wenig Gedanken gemacht haben. Durch verschiedene Anregungen kann sich das jedoch in Zukunft ändern. Andere Vereine hingegen versuchen behinderte Sportler in bestehende Gruppen zu integrieren. Auch diese Vereine können weiter gefördert werden, etwa können Zusatzqualifikationen für Übungsleiter angeboten werden (siehe 4.2).

4.5 Weitere Aspekte und Ideen

Im nachfolgenden letzten Teilkapitel 4.5 sollen weitere Problemstellungen und Aspekte angesprochen und diskutiert werden. In einigen Vereinen zeigte sich, dass der Großteil ihres Sportangebots aus meist oder weniger behindertengerechten Sportarten besteht. So sind etwa die meisten Sportarten der DJK St. Matthias Trier e.V. sehr ungeeignet für Menschen mit Behinderung (Ausnahme: Gymnastik). Auch beim SV Ehrang 1910 e.V., bei dem Fußball als Hauptsportart betrieben wird, eignen sich die Sportarten eher weniger für Menschen mit Behinderung. Diese Thematik soll daher auch nicht länger diskutiert werden, da wenig Lösungsansätze vorhanden sind.

Ein weiterer interessanter Aspekt konnten die Studenten dem Fragebogen der Turngesellschaft Trier 1880 e.V. entnehmen: Laut der Turngesellschaft „entspricht ein spezielles Angebot nicht unbedingt dem Gedanken der Inklusion“; der Behindertensportverband sei auch in diesem Bereich schon tätig. Interessant hingegen findet die Turngesellschaft Trier 1880 e.V. „inklusive“ Sportarten, die Menschen mit und Menschen ohne Behinderung gemeinsam ausüben können. Ein Beispiel hierfür wäre Sitzvolleyball. Auch diese Form des Sportangebots könnte in Zukunft für die Vereine interessant werden. Die Umsetzung in den Vereinen ist dabei gegebenenfalls leichter als bei einem speziellen Angebot für behinderte Sportler, da auch hier die behinderten Sportler, ähnlich wie in 4.4 beschrieben, in das bestehende Sportangebot integriert werden können.

Ein letztes entscheidendes Thema ist der Aspekt der Kooperation der Sportvereine und Institutionen in Trier. So haben beim Sportangebot des Trimmelter Sportverein Trier beispielsweise im Rahmen einer Kooperation mit der Gehörlosenschule schon Kinder aus dem Internat teilgenommen. Diese Zusammenarbeit und Kooperation muss auch in Zukunft dringend gefördert und ausgebaut werden – durch diese Kooperation rücken die Sportangebote der Vereine nämlich in den Fokus der Menschen mit Behinderung und werden von diesen schließlich auch wahrgenommen. Dies löst gleichzeitig auch das in 3.2 beschriebene Problem, dass viele Menschen das Angebot der Vereine nicht kennen und auch nicht wahrnehmen, oder dass eine Scheu gegenüber den Vereinen besteht. In diesem Zusammenhang teilte der Gehörlosen-Sportverein Trier 1974 e.V., bei dem Gehörlose, Schwerhörige, CI-Träger und Ertaubte am Sportangebot teilnehmen, den Studenten mit, dass der Verein einige Hörende und Hörgeschädigte sucht, die zusammen in der Sporthalle der WHC-Schule trainieren.

5 Fazit

Wie die vorherigen Kapitel verdeutlichen, müssen einige Problemstellungen gelöst werden, um das Sportangebot für behinderte Menschen in Trier barrierefreier zu gestalten. Statistisch gesehen nehmen dabei derzeit schon sehr viele behinderte Menschen am bestehenden Sportangebot teil. Fast die Hälfte der befragten Vereine haben bereits behinderte Sportler in ihr Sportangebot integriert (siehe Abbildung 3). Dabei macht es oft die Vielseitigkeit der in den Sportvereinen angebotenen Sportarten den Vereinen schwer, in jeder der angebotenen Sportarten Menschen mit Behinderung in vollem Umfang gerecht zu werden. Außerdem müssen die baulichen Mängel an und in den Sportstätten beseitigt werden: Viele Sportstätten in Trier besitzen etwa keinen behindertengerechten Zugang oder kein Behinderten-WC. Daher ist es in Zukunft dringend nötig, die Barrierefreiheit in den Sportstätten zu verbessern und in der Planung neuer Sportstätten eben angesprochene Aspekte in Zukunft stärker zu berücksichtigen. Ein weiteres Problem stellt das Fehlen von qualifizierten Übungsleitern in vielen Vereinen dar. Daher muss die Ausbildung der Übungsleiter in Zukunft stärker gefördert werden, um die Betreuung von behinderten Menschen in den Vereinen stetig zu verbessern. Des Weiteren wird das in den Vereinen vorhandene Sportangebot von der Zielgruppe oftmals nicht wahrgenommen. An dieser Stelle muss eine stärkere Darstellung des Angebots in der Öffentlichkeit erfolgen, um behinderte Menschen über das Angebot zu informieren und auf das Angebot aufmerksam zu machen. Dabei können verschiedene Medienkanäle wie etwa das Internet oder die Lokalpresse zur Verbreitung des Angebots verwendet werden. Ein weiterer Lösungsvorschlag zur Verbesserung der Barrierefreiheit in den Trierer Sportvereinen ist die Integration behinderter Sportler in bereits bestehende Gruppen. Auch diese Vereine, die Behinderte in ihr Sportangebot einbinden, können weiter gefördert werden, indem etwa Zusatzqualifikationen für Übungsleiter angeboten werden. Eine große Rolle bei der Integration von behinderten Sportlern in das Sportangebot der Vereine spielt die Kooperation der Vereine und Institutionen in Trier. So haben beim Sportangebot des Trimmelter Sportvereins Trier beispielsweise im Rahmen einer Kooperation mit der Gehörlosenschule schon Kinder aus dem Internat teilgenommen. Diese Formen der Zusammenarbeit sollten auch in Zukunft immer weiter und stärker gefördert werden. Als weitere Erkenntnis aus der Befragung bleibt schließlich noch festzuhalten, dass sich einige Sportarten wie etwa Fußball eher weniger behindertengerecht sind und sich daher eher schlecht für Menschen mit Behinderung eignen.

Werden in Zukunft die angesprochenen Problemstellungen angegangen und Lösungsansätze vorangetrieben, so steht einer Verbesserung des Sportangebots für behinderte Menschen in Trier nichts mehr im Wege.

Anhang

Fragebogen zum Thema "Barrierefreiheit und Freizeitgestaltung in Trier"

Fragebogen zum Thema „Barrierefreiheit und Freizeitgestaltung in Trier“

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir, eine Gruppe von Geographie-Studenten der Universität Trier, beschäftigen uns im Rahmen eines Lehrforschungsprojektes der Räumlichen Planung und Entwicklung mit dem Thema „Barrierefreiheit und Freizeitgestaltung in Trier“. Die Universität Trier wurde dabei von der Stadt Trier beauftragt, das Projekt durchzuführen.

Im Rahmen der Freizeitgestaltung dreht sich natürlich auch viel um das in Trier vorhandene Sportangebot und um die Trierer Sportvereine. Daher würden wir Sie gerne bitten, uns zu unterstützen und den nachfolgenden Fragebogen auszufüllen und an uns zurückzusenden:

- Per Post an: Mathias Rebmann, Bildstockstraße 85 in 66589 Merchweiler

Gerne senden wir Ihnen den Fragebogen auch per E-Mail zu, so dass Sie ihn online ausfüllen können. Senden Sie uns dazu einfach eine Mail an eine der unten stehenden E-Mailadressen:

- Per E-Mail an: s6marebm@uni-trier.de oder s6dariss@uni-trier.de

-
1. Wie lautet der Name Ihres Sportvereins?
 2. Welche Sportarten werden in Ihrem Sportverein angeboten? Für welche Altersklassen werden diese Sportarten angeboten (Kinder – Jugendliche – Aktive)?
 3. Wo findet das Sportangebot statt? Welche Sportstätten werden genutzt?
 4. Nehmen derzeit behinderte Menschen an Ihrem Sportangebot teil?
 ja (weiter mit Frage 5) **nein** (weiter mit Frage 6)
 5. Falls **ja**: Welche Sportarten üben diese Menschen aus? Welche Behinderung haben diese Menschen und in welchem Alter befinden sie sich?
 6. Gibt es ein *spezielles* Sportangebot für behinderte Menschen?
 ja (weiter mit Frage 7) **nein** (weiter mit Frage 8)
 7. Falls **ja**: Welches Sportangebot bietet ihr Verein behinderten Menschen an?
 8. Falls **nein**: Haben Sie schon mal darüber nachgedacht, ein Angebot für behinderte Menschen einzuführen? Wo lagen eventuelle Probleme oder Schwierigkeiten?
 9. Haben Sie sonstige Anmerkungen oder Anregungen (weitere Informationen, Kontakte zu Sportangeboten für behinderte Menschen, ...)? Können Sie uns Kontaktdaten zu weiterführenden Personen hinterlassen?

Wir bedanken uns ganz herzlich für ihr Interesse und ihre Mitarbeit. Für weitere Fragen und Rückmeldungen stehen wir Ihnen natürlich weiterhin gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Das Team des Lehrforschungsprojekts
„Barrierefreiheit und Freizeitgestaltung in Trier“

Vereinsleben Trier

Name des Vereins	Sportarten	Teilnahme von Menschen mit Behinderung?	Angebot für Menschen mit Behinderung ?	Anmerkungen
TSC 1897 Pfalzel	Fußball	NEIN	NEIN	Grundsätzliche Bereitschaft
	Tennis			Fehlen eines Behindertengerechten Zugangs zur Sporthalle
	Kinder- und Seniorenturnen			Fehlen von behindertengerechten Einrichtungen (WC, Dusche)
	Rückengymnastik			
	Aerobic			
	Volleyball			
Polizei-Sportverein Trier 1926 e.V.	Aikido	NEIN	JA	Viele sportliche Möglichkeiten bestehen
	Bogensport			Beispielsweise: Judo, Bogensport für Behinderte möglich
	Boxen			Behinderte Menschen kennen das Angebot oftmals nicht
	Judo			Behinderte Menschen sind nicht über die Möglichkeiten informiert
	Ju-Jitsu			Es besteht eine Scheu, offen auf die Vereine zuzugehen
	Karate			Überlegung für Verein, zusätzliche Ausbildung für eingesetzte Übungsleiter durchzuführen
	Schießsport Pistole / Gewehr			Es muss eine stärkere öffentliche Darstellung geben, damit die vorhandenen Sportangebote in der Zielgruppe bekannt werden
	Thai-Kickboxen			

Trimmelter Sportverein Trier	Tennis	NEIN	NEIN	Keine qualifizierten Übungsleiter für dieses Angebot
	Volleyball			Im Rahmen der Kooperation mit der Gehörlosenschule gab es schon mal eine Teilnahme von Kindern aus dem Internat
	Basketball			
	Turnen & Gymnastik			
	Senioren-sport			
	Judo (Kinder/Jugendliche)			
Post-Sportverein Trier e.V.	30 Sportarten	JA	JA	Ausgeübte Sportarten: Leichtathletik, Triathlon, Gymnastik, Wassergymnastik, Tischball (alle Altersklassen) -> siehe E-Mail
				Spezielles Angebot: Gymnastik und Tischball (auch für Sehbehinderte)
				"Deutsches Sportabzeichen für Menschen mit Behinderung" kann erworben werden
				Info, Trainingszeiten und -orte (u.a. Reha-Abteilung): siehe Ausdruck
DJK St. Matthias Trier e.V.	Handball	NEIN	NEIN	Bisher nicht darüber nachgedacht, ein behindertengerechtes Angebot einzuführen
	Fußball			Bis auf Gymnastik: Ungeeignete Sportarten?
	Gymnastik für Damen			

Schachgesellschaft Trier-Süd/Turm 1877 e.V. (SG Trier 1877 e.V.)	Schach	JA	NEIN	Behinderungen: Querschnittslähmung und MS
				Problem: Transport zu den Spielen
				Problem: Sehr viele Spiellokale nicht behindertengerecht ausgestattet (Lage im 2. und 3. Stockwerk, kein Aufzug)
KC Grün-Weiß Euren	Karnevalsverein	JA	NEIN	"Druckwerk" in Trier-Euren: Behindertenaufzug und Behinderten-WC Bisher lediglich ein Stammgast
St. Sebastianus Schützenbruderschaft Ehrang 1480 e.V.	Schießsport	NEIN	JA	Würden gerne Angebot für behinderte Menschen anbieten, Möglichkeit dazu besteht bisher jedoch noch keine Anfragen! Schwierigkeiten, mit einem Rollstuhl in die Sportstätte zu kommen
Rudergesellschaft Trier 1883 e.V.	Rudern	NEIN	NEIN	Problem bei der Einführung eines behindertengerechten Angebots: Betreuungsaufwand
	Drachenbootfahren			Zu wenige Menschen zu ehrenamtlicher Betreuung bereit
	Tennis			
SV Trier-Olewig 1921 e.V.	Fußball	NEIN	NEIN	Bisher nicht darüber nachgedacht, ein Angebot für behinderte Menschen einzuführen
	Tischtennis			Problem: Die Sportstätten sind relativ ungeeignet für behinderte Menschen
	Laufen			
	Gymnastik			

Karate Do und Selbstverteidigung Trier e.V.	Karate/Selbstverteidigung	JA (Karate, Qi Gong)	NEIN	Kein spezielles Angebot für behinderte Menschen
	Qi Gong			Behinderte Menschen werden nach Möglichkeit in die Gruppe integriert
	Tai Chi			
	Rückenschule			
DJK/MJC Trier	Handball	JA	NEIN	Leider sehr selten, dass behinderte Menschen am Sportangebot teilnehmen
	Basketball			Zurzeit: zwei junge Sportler mit autistischer Veranlagung
	Tennis			Keine Erhebung von Behinderung in den Aufnahmebögen, somit keine definitive Aussage möglich, wie viele Sportler mit Behinderung aktiv sind
	Judo			Ein Fall: Problem mit einer Judoka mit Down-Syndrom, "dass sie mit den jüngeren Judokas ein wenig 'hart' gekämpft hat"
	Einradhockey			
	Rhönrad			
Reitverein Trier e.V.	Reiten	JA	JA	Spezielles Angebot: Reittherapie (teils Körperbehinderung, teils Verhaltensauffälligkeiten)

uniSPORT Trier	Über 40 Sportarten Details: Uni-Webseite	JA	NEIN	Training im Gesundheitsstudio (unterschiedliche Behinderungen, individuelle Beratung)
				Gedacht ist an inkludierte Angebote, aber Qualifizierung der Übungsleiter ist zu zeitaufwendig
				Bedarf fraglich?
Bei Öffnung für Nichtmitglieder der Uni wäre beihilferechtliche Situation zu klären, was wiederum zeitaufwendig ist				
SSG Kerscheid	Kinderturnen	NEIN	NEIN	Bisher keine Überlegungen, ein Angebot für behinderte Menschen einzuführen
	Tischtennis			Schwierigkeiten, das bestehende Angebot aufrechtzuerhalten (Nachfrage im Tischtennis sinkt beispielsweise ständig)
	Fitness Herren			Verweis auf RSC Rollis Trier, der Sport für behinderte Menschen anbietet
	Aerobic Damen			Allerdings fehlt auch dort eine Breitensportgruppe, die nur für die eigene Fitness trainiert und nicht an Wettkämpfen teilnehmen möchte
	Fußball			
SV Eintracht Ruwer 1945 e.V.	Fußball	NEIN	NEIN	Bisher keine Überlegungen, ein Angebot für behinderte Menschen einzuführen
	Tischtennis			Allenfalls Integration in bestehende Gruppen möglich, dies wäre grundsätzlich denkbar

RSC Rollis 1985 Trier e.V.	Rollstuhl-Basketball	JA	JA	Sportverein für Rollstuhlfahrer, Behinderte und auch Nichtbehinderte
	Rollstuhl-Tischtennis			Hauptsächlich wird Rollstuhlbasketball angeboten
	Kinder-/Jugendспорт			"Es wird höchste Zeit dass sich in der Stadt Trier die Sporthallen-Situation regelt, gerade auch für behinderte Menschen und Rollstuhlfahrer!"
SVK Trier	Kegeln	JA	JA	Hörgeschädigte und körperlich Behinderte nehmen am Sportangebot teil Kegeln kann jeder Behinderte je nach Körperlicher Einschränkung
Deutscher Alpenverein Sektion Trier e.V.	Bergwandern	NEIN	NEIN	Gelegentlich Hallenklettern für MS-geschädigte Menschen
	Bergsteigen Klettern			Könnte mehr sein, scheitert aber an Trainerfrage: "Hätten wir mehr ausgebildetes Trainerpersonal, böten wir auch mehr an."
	Radfahren			Ausbildungen sind zeitaufwendig und anspruchsvoll.
Billiard Club Trier-Süd 1952 e.V.	Karambol	NEIN	NEIN	Noch nicht darüber nachgedacht, ein Angebot für behinderte Menschen einzuführen
	Billiard			

SV Ehrang 1910 e.V.	Fußball	NEIN	NEIN	Fußball als Hauptsportart nicht behindertengerecht
	Tennis			Fehlen von entsprechenden Fachkräften (Trainer arbeiten ehrenamtlich, vor allem im Kinder- und Jugendbereich)
	Gymnastik (Frauen)			
Gehörlosen-Sportverein Trier 1974 e.V.	Fußball	JA	?	Gehörlose, schwerhörige, CI-Träger und Ertaubte nehmen am Sportangebot teil
	Badminton			
	Handball			
	Tischtennis			
	Freizeit			
	Volleyball			Gehörlosen Sportverein Trier e.V. braucht vielleicht einige Hörenden und Hörgeschädigten, die zusammen in der WHC – Schul-Sporthalle trainieren
	Darts			
	Wandern			
Turngesellschaft Trier 1880 e.V.	Turnen (Kinder / Jugendliche)	JA	NEIN	Keine statistische Erhebung, welche Behinderung die Sportler haben
	Volleyball (Aktive)			Eine Person mit seelischer Behinderung macht jedes Jahr Sportabzeichen (ca. 40 Jahre)
	Sportabzeichen (alle Altersgruppen)			Eine Person mit geistiger Behinderung nimmt an der Gymnastikgruppe teil (ca. 35 Jahre)
	Leichtathletik (Senioren)			Spezielles Angebot entspricht nicht unbedingt dem Gedanken der Inklusion, Behindertensportverband ist in diesem Bereich tätig
	Gymnastik			Interessant wären „inklusive“ Sportarten, die Menschen mit und Menschen ohne Behinderung gemeinsam ausüben können (z.B. Sitzvolleyball)
				Für das Deutsche Sportabzeichen z.B. gilt es spezielle Bedingungen für Menschen mit Behinderung
				Es gibt auch spezielle Qualifizierungsangebote für Übungsleiter, die mit Menschen mit Behinderung Sport machen. Wir haben keinen ÜL mit einer solchen Qualifikation
				Letztendlich besteht auch insbesondere bei Eltern von Kindern mit Behinderung eine hohe Anspruchshaltung, der ein kleiner Verein wie unserer kaum gerecht werden kann

11 Abschließend ...

Barrierefreiheit ist ein sehr aktuelles Thema, das auch in Trier viele Menschen betrifft. Durch den demographischen Wandel wird es auch in Zukunft immer mehr an Bedeutung gewinnen. Im Rahmen des Lehrforschungsprojektes konnten wir als Studenten sensibilisiert werden und einige Erfahrungen für das spätere Berufsleben machen.

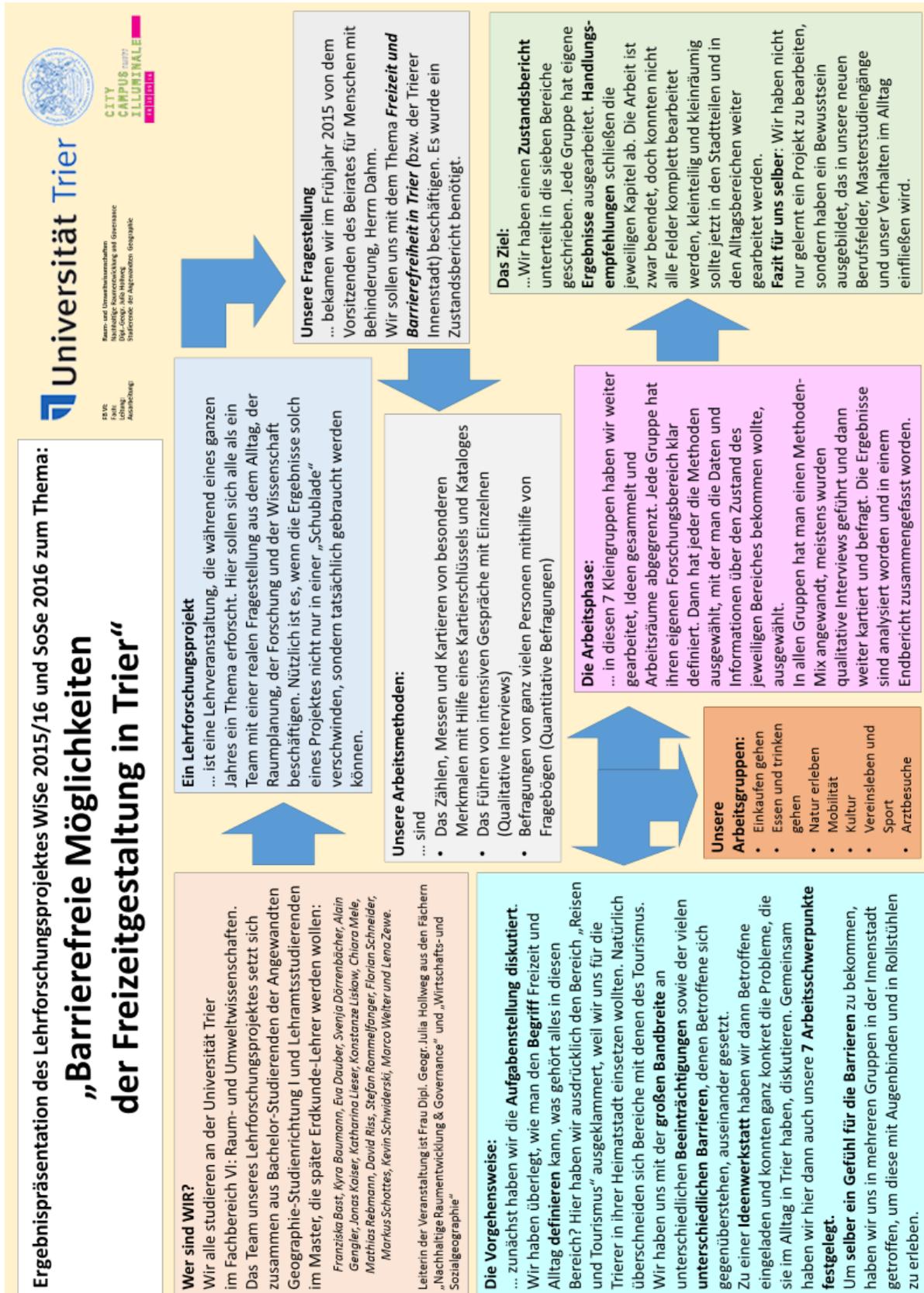
Die Einarbeitungsphase sowie die Feldarbeit waren sehr zeitintensiv. Jedoch konnten wir wichtige Erkenntnisse sammeln, die für Neu-Trierer oder Besucher mit Handicap hilfreich sein können. Denn obwohl der gesamte Innenstadtbereich in Trier durch das grobe Pflaster schwer zu bewältigen ist, nicht nur mit dem Rollstuhl, sondern auch mit Rollator oder Kinderwagen, gibt es doch einige positive Beispiele. Zudem gibt es Auffälligkeiten, die leicht verbessert werden können, welche wir in unseren Handlungsempfehlungen zusammenfassten. Aufgrund der vorhandenen, alten Bausubstanz und dem kulturellen Erbe der Stadt sind gravierende Veränderungen, wie beispielsweise des Bodenbelages, schwer umzusetzen.

Zusammenfassend kann man sagen, dass großer Handlungsbedarf besteht, dazu muss jedoch seitens der Stadt ein Umdenken angestoßen werden muss.

Einerseits sollte man bei zukünftigen Baumaßnahmen von vornherein barrierefrei denken, planen und bauen, aber auch nach und nach bestehende bauliche Hindernisse abbauen. Neben baulichen Barrieren ist es dennoch nicht minder wichtig, mentale Barrieren abzubauen, so fehlt meist ein Bewusstsein dafür, vor welchen Barrieren viele Menschen stehen und wie diese in allen Lebensbereichen abgebaut werden könnten. Und hier handelt es sich eben nicht nur um die im öffentlichen Bewusstsein vorrangig vorhandenen Lösungen für Rollstuhlfahrer, sondern auch um viele andere Wege, die man für Menschen mit anderen Behinderungen finden muss. Viele Lösungen, die im Rahmen der Barrierefreiheit entwickelt werden, kommen auch nicht behinderten Menschen zugute. Barrierefreiheit ist ein Querschnittsthema, das vielfältige Bereiche unseres Lebens berührt: Mobilität, Kommunikation und der Umgang miteinander. Es sind also menschliche UND bauliche Barrieren die es abzubauen gilt – und dies sollte besonders die zukünftigen Planungsprozesse betreffen.

Ergebnisgestaltung

für die Präsentation für „City Campus trifft Illuminale“ am 30.09.2016 in Trier



„Barrierefreie Möglichkeiten der Freizeitgestaltung in Trier“

Gruppe V: Natur

...untersuchte ausgesuchte Grünflächen in- und außerhalb der Stadt Trier



- 1) Schlosspark Kürenz
- 2) Nells Park
- 3) Mattheiser Weiher
- 4) Palastgarten
- 5) Weißhauswald/Wildfreigehege
- 6) Mariensäule
- 7) Landesgartenschau-gelände Petrisberg
- 8) Moselufer

Methoden:

Untersuchung der Infrastruktur (Vorhandensein und Zustand der Wege, Rastplätze, Parkplätze, Sanitäreinrichtungen, ÖPNV-Anschlüsse, Begehungen vor Ort mit Betroffenen; Analyse unter Berücksichtigung von Vorgaben zur Barrierefreiheit; Bewertung der Wege anhand eines Ampelsystems:

- Grün = vollständig/problemlos begehbar
- Gelb = teilweise/mit Hilfe begehbar
- Rot = nicht begehbar

Beispiel: Weißhauswald/Wildfreigehege



Ergebnisse:

Die untersuchten Orte sind für Menschen mit einer Gehbehinderung oft nur teilweise zugänglich; häufig ist der Zugang das Problem: Bodenbelag, Stolperfallen im Boden, fehlende oder zu steile Rampen usw. erschweren die Nutzung

Gruppe VI: Kultur und Veranstaltungen

...untersuchte verschiedene Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungsorte und Ausstellungsorte der Stadt Trier auf Barrierefreiheit

Methoden: Kontaktaufnahme zu Verantwortlichen, Fragebogen der verschiedenen Aspekte der Barrierefreiheit ermittelt;

Bewertung der Einrichtung anhand eines Ampelsystems:

- Grün = sehr gute behindertengerechte Ausstattung
- Gelb = Potential zur Verbesserung
- Rot = dringender Handlungsbedarf

Beispiel für eine ● grüne Bewertung: das Rheinisches Landesmuseum



Beispiel für eine ● gelbe Bewertung: die Kaiserthermen



Beispiel für eine ● rote Bewertung: das Karl-Marx-Haus



- Mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen
- aber:
 - Kein Aufzug/ Rampe
 - Schlechte Platzverhältnisse
 - Zu kleine Schrift

Ergebnisse: Örtlichkeiten sind um Barrierefreiheit bemüht und wurden überwiegend mit der Farbe Grün bewertet; es besteht allerdings Handlungspotenzial und –Bedarf; geplante Umbaumaßnahmen in einigen Orten wird Barrierefreiheit fördern

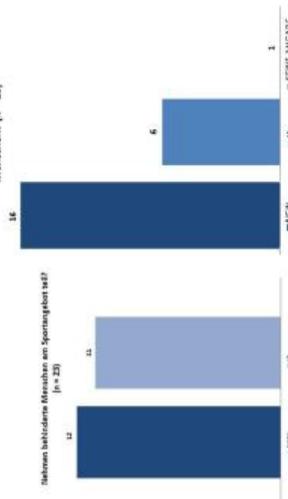
Gruppe VII: Sport, Sportstätten und Vereinsleben

... untersuchte die Trierer Sportvereine und das Vereinsleben

Methoden:

Fragebogen, der einerseits die Zugänglichkeit zu Sportstätten und die Teilnahmemöglichkeiten für Menschen mit Beeinträchtigung ermitteln soll; Qualitative Befragung sowohl von Verantwortlichen in Trierer Sportvereinen als auch weiteren Trierer Vereinen, die Aktivitäten im Bereich der Freizeit anbieten

Gibt es ein spezielles Sportangebot für behinderte Menschen? (n = 23)



Ergebnisse:

- Zugang zu Sportstätten oft nicht barrierefrei, sodass hier erste Hürden existieren; Zugang auch als Zuschauer sehr schwierig
- vielseitiges Sportangebot ermöglicht grundsätzlich die Teilnahme für Menschen mit Behinderung, wird aber nicht kommuniziert und mangels entsprechender Schulung vieler Angebotsleiter nicht angeboten

einige Vereine haben ein spezielles Angebot:

- Polzeisportverein: Judo, Bogensport
- Post-Sportverein: Gymnastik, Tischball, Reha-Sport
- RSC Rollis: Rollstuhl-Basketball und -Tischtennis