

Universität Trier  
Fachbereich VI  
Angewandte Geographie B. Sc.

# **Barrierefreie Mobilität in Trier – Herausforderungen und Probleme im öffentlichen Nahverkehr**

- Exposé zur Bachelorarbeit -

vorgelegt von  
Viktoria Klose

April 2023

1. Gutachterin: Dr. Paula Hild
2. Gutachter

## Inhaltsverzeichnis

1 Vorstellung des Themengebiets, Relevanz und Hintergrund .....	1
2 Zielsetzung und Erkenntnisinteresse der schriftlichen Ausarbeitung .....	3
3 Kurzer literarischer Überblick .....	3
4 Konzept der Forschungsarbeit: Fragestellung, Methodik und Hypothesen.....	4
5 Vorläufige grobe Gliederung .....	7
6 Zeitmanagement .....	9
7 Literaturverzeichnis Exposé.....	10

# 1 Vorstellung des Themengebiets, Relevanz und Hintergrund

Das Thema der barrierefreien Mobilität und damit einhergehend auch die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr erlangt in den letzten Jahren und Jahrzehnten immer mehr Aufmerksamkeit, sowohl im politischen Diskurs als auch im öffentlichen Bewusstsein.

Die Gründe dafür sind vielseitig. Zunächst rücken der öffentliche Verkehr und die anzustrebende Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs immer mehr in das Bewusstsein der Bevölkerung. Schlechte Luft, Lärm und das Voranschreiten des menschengemachten Klimawandels erzwingen das Umdenken der Mobilität und die Steigerung in der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbandes (vgl. SCHMÖE 2007, S. 53 ff.). Um die Ziele des 2019 von der Bundesregierung festgelegten Klimaschutzgesetzes zu erreichen, und die 19 % des vom Verkehr produzierten CO<sub>2</sub>s am Gesamtausstoß Deutschlands zu verringern, müssen weitreichende Veränderungen in der Mobilitäts- und Verkehrsgestaltung durchgeführt werden (vgl. UMWELTBUNDESAMT 2022; LEVI et al. 2021, S. 2 f.). Unter anderem gilt es, mehr Kundinnen und Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Um den Umstieg einer immer größeren Gruppe vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel zu erreichen, können diverse attraktivitätssteigernde Maßnahmen ergriffen werden, exemplarisch Qualitätssteigerungen der Fahrzeuge und ein dadurch erhöhter Komfort (vgl. FLÄMIG et al. 2001, S. 21 ff.).

Bei diesen Veränderungen dürfen und müssen allerdings nicht nur Menschen ohne Mobilitätseinschränkung mitbedacht werden. Laut statistischem Bundesamt lebten 2021 circa 7,8 Mio. Menschen mit Schwerbehinderung in Deutschland (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2023). Dies entspricht knapp 10,7 % der damaligen Bevölkerung, folglich jeder neunten Person (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2022). Aufgrund zahlreicher Aufklärungs-, Inklusions- und Teilhabekampagnen von Vereinen oder Organisationen wie die der Aktion Mensch, aber auch durch Aufklärungskanäle auf Social Media, erreichen Themen dieser oftmals von der Gesellschaft diskriminierten, und in den Medien bisher immer unterrepräsentierten Gruppe ein immer größeres Publikum und schaffen neben Aufmerksamkeit, vor allem auch Bewusstsein (vgl. KRATHAUSEN 2022; AKTION MENSCH 2019).

Ginge man allein von der Gruppe an Menschen mit Schwerbehinderung aus, die den öffentlichen Verkehr nicht ohne behindert zu werden, nutzen können, stellten diese bereits eine verhältnismäßig große Gruppe der Bevölkerung dar. Wissenschaftliche Studien belegten zusätzlich, dass 10 % der Bevölkerung auf eine barrierefreie Umwelt angewiesen sind, diese für weitere 40 % notwendig, und für 100 % der Bevölkerung komfortabel ist (vgl. NEUMANN/REUBER 2004, S. 13). Eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs für eine möglichst große Bevölkerungsgruppe würde durch die Gewährleistung von Barrierefreiheit in diesem Zusammenhang also umgesetzt werden, wodurch wiederum mehr Menschen zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bewegt werden könnten oder ihn überhaupt erst ermöglichen würde.

Bedeutsamer ist aber, dass Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung essenziell ist, um gleichberechtigt an der Gesellschaft teilhaben zu können und ihnen eine unabhängige Lebensführung zu ermöglichen (s. Art. 9 UN-BEHINDERTENRECHTSKONVENTION) (vgl. BEAUFTRAGTER DER BUNDESREGIERUNG FÜR BELANGE VON MENSCHEN MIT BEHINDERUNG 2018). Grundsätzlich ist dies seit 1994 im Art.3 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland im Benachteiligungsverbot für Menschen mit Behinderung verankert (vgl. Art 3. GG).

Als Mensch mit Behinderung gilt laut Sozialgesetzbuch, wer eine körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigung hat, welche sie oder ihn aufgrund von Barrieren an gleichberechtigter Teilhabe an der Gesellschaft für länger als sechs Monate hindert. Eine solche Beeinträchtigung liegt vor, wenn der körperliche oder gesundheitliche Zustand von dem für das Lebensalter der Person typischen Zustand abweicht. Als schwerbehindert gilt, wer einen Behinderungsgrad von mindestens 50 % hat (vgl. § 1, 2 IX SGB). Zusätzlich vergrößert sich die auf Barrierefreiheit angewiesene Gruppe mit dem demographischen Wandel immer weiter (vgl. KRACK-ROBERG/ GROBECKE 2021).

Der Bedarf an barrierefreier Mobilität ist also hoch, wird in der Realität aber aktuell, auch im öffentlichen Nahverkehr, auch in Trier, nicht gänzlich gedeckt. Repräsentativ dafür ist, dass bisher erst 108 der gesamten städtischen Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut wurden (Stand 12.2022), trotz gesetzlicher Grundlage, die festlegt, dass alle Mobilitätsakteure bis Januar 2022 zur Gewährleistung von Barrierefreiheit verpflichtet sind, bestehen also immer noch Missstände (vgl. STADT TRIER 2022; Art 9 BGG). Aktuell habe ich noch keine Daten darüber, wie viele Bushaltestellen es insgesamt in Trier gibt, die Anfrage wurde aber bereits gestellt. Der Vorstand des Behindertenbeirats geht von über 1000 Bushaltestellen im Stadtgebiet aus.

## 2 Zielsetzung und Erkenntnisinteresse der schriftlichen Ausarbeitung

Am Ende meiner Bachelorarbeit möchte ich Antworten auf meine Forschungsfragen gefunden haben, die in Kapitel vier näher beleuchtet werden. Damit möchte ich nicht nur meinen Studienabschluss erreichen, sondern vor allem einen Beitrag zur Inklusion von Menschen mit Behinderung leisten. Der Beitrag, der in Trier von zahlreichen Freiwilligen, Ehrenamtlichen und Organisationen geleistet wird ist enorm. Trotzdem geht die Inklusion nur langsam und in kleinen Schritten voran. Ich möchte das Thema von einer verkehrlich-geographischen Seite beleuchten und Betroffenen die Chance geben, sich als Experten und Expertinnen zu dem Thema zu äußern.

*„Ob Barrieren bestehen oder nicht, sollte immer auch von Menschen mitbeurteilt werden, die diese Barrieren betreffen. [...]“ (AGUAYO-KRATHAUSEN 2023b).*

Zum Ende meiner Forschungsarbeit möchte ich nicht nur herausgefunden haben, welche Missstände bestehen und vor welchen Herausforderungen genau Menschen mit Behinderung im öffentlichen Personenverkehr in Trier stehen, sondern auch mögliche Verbesserungsempfehlungen aussprechen können. Klar ist, dass der DIN-gerechte Ausbau der Bushaltestellen erforderlich ist, aber darüber hinaus besteht weiteres Handlungspotenzial, welches es zu identifizieren gilt.

## 3 Kurzer literarischer Überblick

Die vorhandene Literatur zum Thema der barrierefreien Mobilität, beziehungsweise des barrierefreien Personennahverkehrs ist äußerst begrenzt und stammt vornehmlich aus den letzten paar Jahren. Größtenteils finden sich Forschungsarbeiten zu Barrierefreiheit im Tourismus oder allgemein gehaltene Werke zur Barrierefreiheit. Verkehrsspezifische Abhandlungen in Verbindung mit Barrierefreiheit finden sich dagegen selten. Die genutzte Literatur besteht also aus wissenschaftlichen Arbeiten verschiedener Wissenschaftsbereiche. Verkehrsplanungswerke aus den 2010er Jahren, die sich mit der Mobilität der Zukunft, nachhaltiger Mobilität oder sogar zu inklusiver Mobilität beschäftigen, erwähnen maximal die Immobilität älterer Menschen, beschäftigen sich aber nicht mit Barrierefreiheit. Aus diesem Grund finden diese Werke im Rahmen der Forschungsarbeit nur wenig Erwähnung. Eine Ausnahme bilden die Werke von Markus Rebstock aus den späten 2010er Jahren, welche ich dementsprechend stark nutze (vgl. u. a. REBSTOCK 2009)

Vermeehrt genutzt werden auch Gesetztestexte, Verträge oder Übereinkommen, wie das Sozialgesetzbuch, das Behindertengleichstellungsgesetz oder die EU-Behindertenrechtskonvention, um den rechtlichen Rahmen bestimmen, und im weiteren Verlauf die Realität und die Umsetzung des Rechts, in diesen einordnen zu können.

Bereits in der Zustellung befindliche, aber bisher noch nicht miteinbezogene Werke, sind Planungshandbücher zur Gestaltung eines barrierefreien Verkehrsraum, ein weiteres Rechtswerk und ein nicht wissenschaftliches, aber von eines der bekanntesten Aktivisten für Barrierefreiheit und Inklusion einstehenden Deutschlands verfasstes Sachbuch. Von letzterem erhoffe ich mir einen noch sensibleren Umgang mit dem Thema Ableismus und dessen

Vermeidung, besonders in Anbetracht der im weiteren Verlauf thematisierten Datenerhebung (vgl. u.a AGUAYO-KRAUTHAUSEN 2023a).

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass die literarische Einführung auf Publikationen verschiedener Wissenschaftsbereiche stammt. Verkehrsgeographische Literatur bildet also nur partiell die Grundlage der Forschungsarbeit. Ein wesentlicher Teil der Arbeit in der Literaturarbeit besteht aus der Kombination und Verbindung verschiedener Forschungsbereiche und der Adaption und Umdeutung von Theorien.

## 4 Konzept der Forschungsarbeit: Fragestellung, Methodik und Hypothesen

Im Rahmen meiner Bachelorarbeit beantworte ich die Fragen danach, wie barrierefrei der öffentliche Personennahverkehr in Trier ist und inwieweit es die diesen umgebende Infrastruktur und Ausstattung ist. Außerdem wird untersucht, inwieweit Menschen mit Körperbehinderung in ihrer Mobilität in Trier durch die Gegebenheiten eingeschränkt werden und vor welchen Herausforderungen und Problemen sie in diesem Kontext stehen. In diesem Zusammenhang gehe ich zudem darauf ein, ob es in Trier ausreichend wäre, die festgelegten DIN-Normen für Bushaltestellen umzusetzen, oder ob weitere Maßnahmen eingeleitet werden müssten. Letzteres werde ich mit Handlungsempfehlungen verknüpfen.

Um diese Forschungsfragen beantworten zu können, nutze ich einen Mixed Methods Ansatz, bei dem ich entsprechend qualitative und quantitative Daten nutze (vgl. KUCKARTZ 2014, S. 32 f.). Die Basis bilden dabei diverse Experten- und Expertinneninterviews. Ein exploratives Interview mit dem Vorstand des Behindertenbeirats Triers, Herr Dahm, wurde bereits im Voraus durchgeführt, um das Thema weiter zu schärfen und Orientierungs- und Anknüpfungspunkte im Forschungsfeld zu finden (vgl. BOGNER et al. 2005, S.36). Dieses Interview wurde leitfadengestützt durchgeführt, wobei die Fragen nur als grobe Orientierung dienten und das Gespräch an sich sehr offen gestaltet wurde. Im Nachhinein wurde das Interview transkribiert und mithilfe der induktiven Kategorieentwicklung nach Mayring ausgewertet (vgl. MAYRING/ FENZL 2019, S. 634).

Die folgenden Interviews mit Vertreter\*innen verschiedener gemeinnütziger Vereine, wie der Lebenshilfe oder Club Aktiv stehen noch aus. Auch Interviews mit Menschen mit Körperbehinderung aus Trier und Umgebung sind geplant, um deren Perspektive mit in die Forschungsarbeit einfließen zu lassen und nicht nur über, sondern vor allem mit Betroffenen zu sprechen. Auch diese Interviews werden leitfadengestützt durchgeführt, wobei die Fragen weiterhin nur als Orientierungshilfe und grober Leitfaden genutzt werden. Je nach Gesprächsverlauf und Dynamik wird dieser mehr oder weniger genutzt werden. Der Einfachheit halber, werde ich für die verschiedene Experten- und Expertinnengruppen je einen Leitfaden erstellen, um die Ergebnisse besser vergleichen zu können. Auch diese werden mit Mayrings bereits thematisierter Methode ausgewertet werden (vgl. MAYRING/ FENZL 2019, S. 634). An leitfadengestützten Interviews gefällt mir vor allem, dass sich die Gespräche relativ frei entwickeln können und dennoch einem groben Plan folgen. Flexible Änderungen sind

möglich, ohne dass Gespräche durch vollkommene Planlosigkeit in die falsche Richtung laufen. Viel zu ausschweifende Antworten können leichter vermieden werden und die Antworten der Interviewten sollten zumindest gemeinhin vergleichbar sein (vgl. LAMNEK 2005, S. 332 f.).

Die interviewbasierten qualitativen Daten werden durch eine qualitative teilnehmende, verdeckte Beobachtung ergänzt (vgl. MATTISEK et al. 2013, S. 142 ff.). Bereits im Voraus habe ich über eine Ortsbegehung, möglicherweise auch per Rollstuhl, nachgedacht. Dieser Gedanke wurde dann durch das explorative Interview mit Herrn Dahm gefestigt. Er bot zusätzlich an, für eine solche Begehung, die Verleihrollstühle der Stadt nutzen zu können. Im Rahmen der teilnehmenden Beobachtung werde ich über mehrere Tage mit dem geliehenen Rollstuhl verschiedene Situationen durchleben und dokumentieren. Dafür nehme ich das Angebot Herrn Dahms an und leihe Anfang Mai für mehrere Tage einen der Rollstühle der Stadt Trier aus. Die Dokumentation erfolgt teilweise in Form von Bildern, teilweise mithilfe von Gedächtnisprotokollen. Dass es sich bei dieser Forschungsmethode um eine stark subjektiv geprägte Methode handelt, wird entsprechend gewürdigt und die Daten dementsprechend behandelt und auch hinterfragt (vgl. MATTISEK et al. 2013, S. 154). Um ein möglichst umfassendes Bild der Situation der Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr Triers zu erlangen, führe ich die Beobachtung an mindestens drei Tagen über mehrere Stunden durch. Um mich zunächst mit dem Rollstuhl und der für mich neuen Situation zurechtzufinden, werde ich zunächst einen typischen Tag in Begleitung in der Stadt mit Alltagsbeschäftigungen und Nutzung des ÖPNVs verbringen. Die folgenden Tage werde ich allein verbringen. Mindestens einen Tag plane ich im Voraus, um sowohl DIN-Normen-gerechte Bushaltestellen abzufahren als auch nicht barrierefreie. Außerdem werde ich die mit Herrn Dahm im Interview besprochenen kritischen Stellen besichtigen. Mindestens einen weiteren Tag plane ich höchstens partiell, fahre dafür aber möglichst mit dem Nahverkehr durch das gesamte Stadtgebiet. Situationen, in denen ich, sofern ich die Situation nicht aufkläre und stattdessen weiterhin in meiner Rolle bleibe, auf fremde Hilfe angewiesen sein werde, sind also nicht ausgeschlossen. Solche Situationen sind sogar sehr wahrscheinlich. Von dieser relativ zeitaufwendigen Datenerhebungsmethode erhoffe ich mir, Erfahrungen in der Praxis zu sammeln, meine Perspektive zu wechseln und die gesammelten Informationen, mit denen aus den zu führenden Interviews, verknüpfen zu können, um ein möglichst stimmiges Gesamtbild zu erhalten (vgl. MATTISEK et al. 2013, S. 151).

Ergänzt werden diese qualitativen Daten durch quantitative Daten, indem ich eine Sekundärdatenanalyse durchführe. Vereinzelt nutze ich von der Stadt Trier veröffentlichte Daten, um beispielsweise die Relevanz einer Bushaltestelle aufgrund der im direkten Umfeld lebenden Anzahl an Menschen zu bestimmen oder ähnliches. Der Fokus der Arbeit liegt aber primär auf der qualitativen Datenerhebung und -nutzung.

Um der Forschungsarbeit einen Rahmen und roten Faden zu verleihen, nutze ich nur Forschungsfragen und verzichte auf die Nutzung einer eigentlichen These. Um mir meinen Erwartungen an die Forschungsergebnisse dennoch bewusst zu werden, formuliere ich für mich selbst Hypothesen und Spekulationen über die Ergebnisse, die allerdings nicht in der schriftlichen Ausarbeitung Platz finden. Wie im Interview mit Herrn Dahm bereits angedeutet wurde, gehe ich davon aus, dass im öffentlichen Nahverkehr Triers viele Defizite bestehen und Menschen mit Körperbehinderung vor vielen Herausforderungen stehen. Ich gehe davon aus,

dass selbst die vollkommene Ergänzung der Bushaltestellen, sodass alle Haltestellen barrierefrei sind, nicht ausreichend ist, um eine vollkommene Teilhabe am Verkehr für jeden zu ermöglichen. Das Umfeld der Bushaltestellen muss angepasst und auf die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen angepasst werden. Diese Annahmen gilt es durch die erhobenen Daten zu validieren oder möglicherweise auch zu widerlegen.

## 5 Vorläufige grobe Gliederung

### **1 Einleitung**

- 1.1 Relevanz und Begriffklärungen rund um das Thema Barrierefreiheit
- 1.2 Einführung in die Problemstellung im öffentlichen Nahverkehr
- 1.3 Spezifische Situation in Trier, Einführung des Raumbeispiels

### **2 Literaturübersicht**

- 2.1 Theorien zu und Voraussetzungen zur Erreichung von Barrierefreiheit im Allgemeinen
- 2.2 Rechtliche Rahmenbedingungen der Barrierefreiheit
  - 2.2.1 Allgemeine Rechtslage
  - 2.2.2 Mobilitäts- und verkehrsspezifische Rechtslage
- 2.2 Geographische Relevanz und Spezifika der Barrierefreiheit
- 2.3 Barrierefreiheit im ÖNV, Geschichte, aktueller Stand, Probleme, Herausforderungen

### **3 Methodik**

- 3.1 Interviews ((explorative) Experteninterviews)
- 3.2 Teilnehmende Beobachtung (Ortsbegehung)
- 3.3 Quantitative Daten Trier
- 3.4 Literaturrecherche

### **4 Analyse/ Ergebnisdarstellung**

- 4.1 Analyse von und Erkenntnisgewinn aus qualitativer Datenerhebung
- 4.2 Ergänzung durch Verknüpfung mit Daten der Stadt Trier
- 4.3 Abgleich der Ergebnisse mit Theorien aus Literatur
- 4.4 Vergleich des im Gesetz vorgeschriebenen Soll-Zustandes mit dem Ist-Zustand in Trier

### **5 Diskussion**

- 5.1 Zusammenfassung der Ergebnisse
- 5.2 Interpretation der Ergebnisse
- 5.3 Handlungsempfehlungen/ Verbesserungsvorschläge
- 5.4 Beschränkungen meiner Forschung und der Forschung im Allgemeinen
- 5.5 Empfehlungen für weiterführende Forschung

### **6 Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse**

Wie bereits in der Gliederung ersichtlich, habe ich mich vorerst dazu entschieden, nützliche Überschriften zur besseren Orientierung zu nutzen. Diese werden nach Beendigung der eigentlichen Forschungs- und Schreibearbeit durch möglichst eloquente und interesseweckende Überschriften ersetzt. Aktuell verhelfen mir diese eher einfachen und vor allem eindeutigen Überschriften dabei, den Überblick und den roten Faden zu behalten. Ähnliches gilt für den Titel der schriftlichen Ausarbeitung, auch dieser ist ein vorübergehender Arbeitstitel, den es im Laufe des Schreibprozesses zu ersetzen gilt. Zusätzlich handelt es sich hierbei um eine verhältnismäßig grobe Gliederung. Im Schreibprozess fällt es mir leichter, Unterkapitel und Kapitel zu strukturieren, wenn ich nicht streng an einem vorgefertigten Konzept festhalte. Aktuell halte ich diese Gliederung für passend. Dynamiken im Schreibprozess oder im Konzept möchte ich allerdings nicht ausschließen und mich dementsprechend nicht schon im Voraus gestochen festlegen.

Aus der Gliederung nicht ersichtlich, aber essenziell, wird ein Vorwort mit bestimmten Erklärungen zur schriftlichen Ausarbeitung sein. Beispielsweise erläutere ich darin, die von mir genutzte Methode zu gendern und möglicherweise umstrittene Begriffe. Ein gutes Beispiel hierfür ist die von mir bewusste Formulierung „Mensch mit Behinderung“ anstatt der Nutzung beschönigender Euphemismen oder ähnlichem.

## 6 Zeitmanagement

Dauer: 3 Monate

05.05.23 – 05.08.23

Bis 05.05	Abgabe des finalen Exposés; Anmeldung der Bachelorarbeit
Bis 11.05	Abschluss Literaturrecherche, Teilnehmende Beobachtung Datenerhebung
Bis 25.05	Durchführung aller Experten- und Expertinneninterviews
Bis 15.06	Vollständige Transkription und Auswertung der Interviews, der teilnehmenden Beobachtung
Bis 20.06	Überprüfung bisher gesammelter Daten, kritische Hinterfragung, eventuell Ergänzung der Daten durch weitere Erhebungen
Bis 10.07	Rohfassung Einleitung, Methodenteil, Literarischer Überblick, Ergebnisdarstellung
Bis 17.07	Rohfassung Diskussion, Fazit
Bis 24.07	Überarbeitung + Korrektur
Bis 28.07	Layout, Deckblatt, Anhang Fertigstellung
Bis 02.08	Druck
Bis 05.08	Abgabe

## 7 Literaturverzeichnis Exposé

AGUAYO-KRATHAUSEN, R. (2022, 03. Dez.). raulkrathausen on Instagram: „Heute Gedenken wir der Millionen von nicht behinderten Menschen. Ihr werdet gesehen! Fast jeder zehnte Mensch in Deutschland hat eine schwere Behinderung. Weltweit haben laut WHO mehr als eine Milliarde Menschen eine Behinderung – das sind gut 15 Prozent der Weltbevölkerung. Noch immer gibt es Defizite bei der gleichberechtigten Teilhabe. Wir alle haben ein Recht auf Inklusion! Foto: @anna\_spindelndreier“ [Instagram-Post]. Instagram. – URL: <https://www.instagram.com/p/ClswPbQKL69/?igshid=YmMyMTA2M2Y=> [21.04.23].

AGUAYO-KRATHAUSEN, R. (2023a): Wer Inklusion will, findet einen Weg. Wer sie nicht will, findet Ausreden. 2. Aufl., Rowohlt Taschenbuch. Berlin.

AGUAYO-KRATHAUSEN, R. (2023b, 22. März). Raul Krathausen on Twitter: „Ob Barrieren bestehen oder nicht, sollte immer auch von den Menschen mitbeurteilt werden, die diese Barrieren betreffen. Nur weil ich irgendwo mit dem Rollstuhl reinkomme, heißt es nicht, dass es keine Barrieren für andere Menschen gibt.“ [Tweet]. Twitter. – URL: <https://twitter.com/raulde/status/1638488955346640896?t=nxK4gcRo2KSW4ewZIZIpwQ&s=19> [21.04.23].

AKTION MENSCH (2019): Inklusionskampagne 2019: „Mission Zukunft: So ist die Realität“. – URL: [Inklusionskampagne 2019 | Aktion Mensch \(aktion-mensch.de\)](https://www.aktion-mensch.de/inklusionskampagne-2019) [21.04.23].

BEAUFTRAGTER DER BUNDESREGIERUNG FÜR DIE BELANGE VON MENSCHEN MIT BEHINDERUNG (2018): Die UN-Behindertenrechtskonvention. Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Bonn.

BOGNER, A.; LITTIG, B.; MENZ, W. (2005): Das Experteninterview. Theorie, Methode, Anwendung. 2. Aufl., VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

FLÄMIG, H.; BRATZEL, S.; ARNDT, W.-H.; HESSE, M. (2001): Politikstrategien im Handlungsfeld Mobilität - Politik – analyse von lokalen, regionalen und betrieblichen Fallbeispielen und Beurteilung der Praxis im Handlungsfeld Mobilität. Schriftreihe Nr. 156/01.

KRACK-ROBERG, E.; GROBECKER, C. (2021): Demographischer Wandel. – URL: [Demografischer Wandel | Datenreport 2021 | bpb.de](https://www.bpb.de/111111/111111/111111) [22.04.23].

KUCKARTZ, U. (2014): Mixed Methods. Methodologie, Forschungsdesigns und Analyseverfahren. Springer VS, Wiesbaden.

LAMNECK, S. (2005): qualitative Sozialforschung: Lehrbuch. Beltz Verlag, Weinheim, Basel.

LEVI, S.; WOLF, I.; FLACHSLAND, C.; KOCH, N.; KOLLER, F.; EDMONDSON, D. (2021): Adriane Analyse. Klimaschutz und Verkehr: Zielerreichung nur mit unbequemen Maßnahmen möglich. Kopernikus-Projekt Ariadne, Potsdam-Institut für Klimaforschung. Potsdam.

- MATTISEK, A.; PFAFFENBACH, C., REUBER, P. (2013): Methoden der empirischen Humangeographie. Westermann, Braunschweig.
- MAYRING, P.; FENZL, T. (2019): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Nina Baur und Jörg Blasius (Hg.): Handbuch Methoden der Empirischen Sozialforschung. Wiesbaden.
- NEUMANN, P.; REUBER, P. (2004): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle. Universität Münster, Institut für Geographie. Münster.
- REBSTOCK, M. (2009): Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr. Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregionen. Erfurt, Trier.
- SCHMÖE, H. (2007): Öffentlicher Personennahverkehr in kleinen und mittelgroßen Kommunen – untersucht anhand ausgewählter Fallbeispiele in Ostwestfalen-Lippe und Südniedersachsen. (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 17). Mannheim.
- STADT TRIER (2022): Barrierefreie Haltestellen in der Stadt Trier. – URL: [2022 Barrierefreie Haltestellen Stadt-Trier-Internetseite.xlsx](#) [21.04.23].
- STATISTISCHES BUNDESAMT (2022): Bevölkerung nach Altersgruppen (nach 2011). – URL: [Bevölkerung nach Altersgruppen \(ab 2011\) - Statistisches Bundesamt \(destatis.de\)](#) [19.04.23].
- STATISTISCHES BUNDESAMT (2023): 7,9 Millionen schwerbehinderte Menschen leben in Deutschland. – URL: [7,9 Millionen schwerbehinderte Menschen leben in Deutschland - Statistisches Bundesamt \(destatis.de\)](#) [19.04.23].
- UMWELTBUNDESAMT (2022): Bus und Bahn fahren. – URL: [Bus und Bahn fahren | Umweltbundesamt](#) [22.04.23].

#### Gesetze:

GG - Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland

BGG – Behindertengleichstellungsgesetz

SGB- Sozialgesetzbuch

UN-Behindertenrechtskonvention