

13. Ethnographische Sozialraumbegehungen

Anhand ethnographischer Sozialraumbegehungen wurden die Sozialräume qualitativ daraufhin untersucht, wo und inwiefern Barrieren bestehen, die Personen in ihren Teilhabemöglichkeiten behindern. Eben solche qualitativen Verfahren werden der Relationalität von Raum gerecht, wogegen quantitative Untersuchungen problematisch sind, da sie »Raum zu einer prädiskursiven Einheit« (Bauriedl 2008, S. 282), also einer Art Behälterraum, machen und somit diametral zur Idee einer relationalen Hervorbringung von Raum stehen. Bei den ethnographischen Sozialraumbegehungen handelt es sich um eine exemplarische Untersuchung, die keine allgemein gültigen Aussagen über die Sozialräume trifft. Primäres Anliegen ist vielmehr, Barrieren und etwaige Versuche, diese zu überwinden, problemzentriert zu diskutieren, um so Problematiken und eventuelle Ambivalenzen zu reflektieren²⁴. Das methodische Vorgehen wurde bereits in Kapitel 10.4 skizziert, weshalb im Folgenden die aus den Begehungen entstandenen ethnographischen Berichte dargestellt werden. Dabei werden teils Querverweise zwischen den einzelnen Sozialräumen vorgenommen, um Redundanzen zu vermeiden.

13.1 Ethnographische Berichte

Ein zentrales Ergebnis der ethnographischen Sozialraumbegehungen ist, dass in allen Sozialräumen in gewisser Hinsicht ein Bewusstsein für Teilhabebarrrieren und daraus hervorgehende Ausschlusspraxen besteht und bereits Veränderungen vorgenommen wurden, um Menschen mit unterschiedlichen Unterstützungsbedarfen Teilhabemöglichkeiten zu eröffnen. Trotz dieser zahlreichen Bemühungen werden immer wieder Barrieren offenbar, die Teilhabe einschränken können, sei es durch Gestaltungen, Kommunikationsbarrieren, fehlende Beschilderungen/Übersetzungen usw. (Trescher und Hauck 2017, 2018; Trescher et al. 2017). Immer wieder wird deutlich, dass der Umgang mit Barrieren und ihr Abbau oftmals primär technisch er-

24 Es sei darauf hingewiesen, dass aus Gründen der Anonymisierung einige Beispiele, insbesondere, wenn es sich um konkrete Personen handelt, hier nicht dargestellt werden können. Zusätzlich werden alle Personen in der weiblichen Form benannt, um auch dadurch Rückschlüsse auf Einzelpersonen und daran geknüpfte Aussagen beziehungsweise Beobachtungen zu verhindern. Zudem wurden Aussagen teils paraphrasiert, um mögliche Rückschlüsse auf Sprechende weitergehend zu vermeiden.

folgen, womit eine gewisse Ferne zur tatsächlichen Lebenswirklichkeit einhergeht. Dies zeigt sich beispielsweise in extrem steilen Rampen, die keine Zugangsmöglichkeiten für Menschen eröffnen, die einen Rollstuhl nutzen oder einen Kinderwagen schieben, oder auch in einem Kino, das in einem Informationsflyer als barrierefrei im Bereich Hören aufgeführt wird, bei dem bei näherer Betrachtung allerdings klar wird, dass sich dies lediglich auf den Aufzug (Anzeige der Stockwerke) bezieht und nicht auf das Filmprogramm des Kinos (beispielsweise Filme mit Untertiteln). Auf diese Art und Weise bleiben Teilhabebbarrieren bestehen – trotz entgegengesetzter Bemühungen. Ein weiterer wichtiger Aspekt betrifft Einstellungen und Haltungen der Menschen zu Barrierefreiheit und Teilhabe von Menschen mit unterschiedlichen Unterstützungsbedarfen. Beispielsweise wurde mit einer Frau gesprochen, die kritisiert, dass eine Schule mit Förderschwerpunkt »wegen der Inklusion« geschlossen wurde. Inklusion wird hier als verantwortlich für eine Entscheidung gesehen, die diese Dame als wenig nachvollziehbar erachtet²⁵. Aufgrund der Auswahl der Beispiele, anhand derer die Ergebnisse der ethnographischen Sozialraumbegehungen verdeutlicht werden, könnte mitunter der Eindruck entstehen, dass Teilhabebbarrieren primär in Bezug auf Unterstützungsbedarfe im Bereich Mobilität manifest werden, dies ist jedoch nicht so. In Bezug auf andere Unterstützungsbedarfe (Sehen, Hören, Lesen/Verstehen etc.) sind vielmehr die Barrieren so zahlreich, dass die Problematisierung dieser sehr redundant wäre – was allerdings ihre Brisanz in keiner Weise schmälert, ganz im Gegenteil. Es ist eine große Problematik bei der Diskussion um Barrierefreiheit, dass gerade die Dimensionen Hören und Lesen/Verstehen kaum bedacht werden, wodurch Menschen mit entsprechenden Unterstützungsbedarfen ausgeblendet werden (siehe umfassend Trescher 2018c). Sie werden dadurch im Sozialraum ein Stück weit unsichtbar. Im Folgenden sind die ethnographischen Berichte für die einzelnen Sozialräume handlungsfeldbezogen und problemfokussiert dargelegt.

25 Inwiefern die Einstellung(en) zu Inklusion bei der Wahrnehmung und Bewertung von Barrieren wirksam werden, wurde im gleichnamigen deutschlandweiten Survey untersucht, dessen Ergebnisse in Kapitel 22 dargestellt sind.

13.1.1 Erlangen

Öffentlicher Personennahverkehr

In Erlangen ist, wie in den übrigen Sozialräumen auch, der öffentliche Personennahverkehr in Ansätzen auf verschiedene Unterstützungsbedarfe eingerichtet. Die Busse verfügen teils über Rampen, haben Anzeigen und Durchsagen. Die Fahrpläne sind, und auch dies trifft im Gros auf alle Sozialräume zu, teils nicht ohne Weiteres zu verstehen und gerade für Ortsfremde kann es schwierig sein, sich zu orientieren. Stellvertretend für die Erfahrungen und Beobachtungen, die gesammelt werden konnten, soll die folgende Szene herangezogen werden.

An einer innerstädtischen Bushaltestelle, an der der Bordstein erhöht ist, hält ein Niederflrbus. Dieser fährt nicht nahe genug an den Bordstein heran, sodass eine Frau, die mit einem Kinderwagen unterwegs ist, Schwierigkeiten hat, einzusteigen. Einen kurzen Augenblick später hält der nächste Bus an dieser Haltestelle. Auch dieser fährt nicht nahe genug heran, sodass eine Frau mit zwei Gehstöcken es kaum schafft, die Distanz zwischen Bordstein und Bus zu überwinden.

An diesem Beispiel zeigt sich eindrücklich, inwiefern ›barrierefreie‹ Gestaltung (erhöhter Bordstein, Niederflrbus) in der Lebenspraxis doch zur Barriere werden kann. Barrierefreiheit ist hier also eher als eine Aushandlungspraxis und weniger als die Bereitstellung technischer Ausstattungen zu verstehen.

Der zentrale Omnibusbahnhof in der Stadtmitte wird wie folgt wahrgenommen:

Es gibt an der Haltestelle circa sechs bis acht Haltepunkte (wie viele es tatsächlich sind, erschließt sich nicht ganz), die an schmalen Inseln angeordnet sind. Diese sind an den seitlichen Enden abgeflacht und an den Längsseiten mit einem Bordstein versehen. Zwischen den Inseln besteht der Bodenbelag aus Kopfsteinpflaster. Unterstände oder Warteplätze mit Sitzgelegenheiten gibt es auf den Inseln nicht. Das Ein- und Aussteigen aus den Bussen und darauffolgende Überqueren der Straße, um von der Haltestelle wegzukommen, ist mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder Fahrrad sicherlich beschwerlich. Zudem fällt die Orientierung an den vielen Haltepunkten schwer. Fahrgäste müssen

im Vorhinein wissen, an welchem der Haltepunkte der Bus abfährt, den sie nutzen wollen. Dies wird möglicherweise dadurch erschwert, dass es keine großflächigen Symbole beziehungsweise Piktogramme oder groß gedruckte Zahlen gibt, die die Busse und ihre Fahrtziele anzeigen. Durchsagen oder dynamische Anzeigen, auf denen die Dauer angezeigt wird, bis der nächste Bus einfährt, gibt es ebenfalls nicht.

Die Nutzung dieser zentralen Haltestelle ist nicht einfach, wodurch Fahrgäste an ganz unterschiedliche Barrieren stoßen können – Orientierung, Information, Überqueren der Inseln (gegebenenfalls beim Umsteigen auch schnell) usw. Die selbstständige Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs wird dadurch möglicherweise erschwert. Erlangen ist an das Streckennetz der Deutschen Bahn angebunden, sodass von dort auch weiter entfernte liegende Städte erreicht werden können. Der Bahnhof wurde wie folgt erlebt:

Am Bahnhofsgebäude ist nur die mittlere der fünf Eingangstüren eine automatische Schiebetür, alle anderen müssen per Hand geöffnet werden. Um ohne Treppen zum Gleis zu gelangen, muss die Bahnhofshalle durchquert, eine Tür nach draußen per Hand geöffnet und dort mit dem Aufzug zur Unterführung gefahren werden, von der aus wiederum per Aufzug die Gleise erreicht werden können.

Eine Reise mit der Bahn von Menschen, die auf die Nutzung von Aufzügen angewiesen sind, gestaltet sich bereits vor dem eigentlichen Antritt der Reise als komplex und mit erhöhtem Zeitaufwand verbunden. Weitere Beobachtungen zeigen, dass es auf dem gesamten Bahnhofsvorplatz keine sogenannten Blindenleitsysteme gibt. Einzig an der gegenüberliegenden Haltestelle ist eine Stelle als Gefahrenstelle (Noppen auf dem Boden) gekennzeichnet, anhand derer wohl verhindert werden soll, dass blinde oder sehbeeinträchtigte Personen unvermittelt auf der (sehr stark befahrenen) Straße laufen, da der Bordstein dort auf Straßenniveau abgesenkt ist. Hieran kann außerdem eindrücklich verdeutlicht werden, inwiefern unterschiedliche Bedarfe – abgesenkte Bordsteine für einfachere Mobilität vs. vorhandene Bordsteine zur Orientierung – miteinander konkurrieren können. Eine Bahnfahrt nach Erlangen und von dort wieder zurück zum Ausgangsort wurde wie folgt erlebt:

Auf der Hinfahrt mit einer Niederflurbahn kommt diese auf freier Strecke zum Stehen. Die Durchsage, dass dies ein außerplanmäßiger Halt ist und die Türen geschlossen gehalten werden sollen, erfolgte erst nach einigen Minuten, was bei einigen Fahrgästen sichtlich zu Nervosität und Unruhe führte. Durchsagen der Haltestellen oder eine Anzeige dieser gab es nicht, was uns ebenfalls unruhig werden ließ. Wir sicherten uns mit einer Smartphone-App ab, nach welcher Haltestelle die für uns relevante kommen würde. Auf der Rückfahrt sind in der Niederflurbahn, die wir nutzen, Durchsagen und Anzeigen der Haltestellen. Wir beobachteten, wie eine Person, die einen elektrisch angetriebenen Rollstuhl nutzt, die Bahn ohne (für uns erkennbare) Schwierigkeiten verlässt.

Insgesamt wird bei der Reflexion des öffentlichen Personennahverkehrs in Erlangen deutlich, dass gerade Menschen, die Unterstützungsbedarfe im Bereich Lesen/Verstehen haben, wie es auf viele Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen, aber auch auf viele gehörlose Menschen zutrifft, an Barrieren bei der Nutzung von Bus und Bahn stoßen.

Verwaltung

Im Bereich der Verwaltung wird sich hier auf eine Reflexion der Begehung des Rathauses beschränkt.

Zum Eingang des Rathauses in Erlangen führt eine Rampe. Der Eingang selbst ist eine sich automatisch drehende Drehtür. Am seitlichen Eingang neben der Drehtür gibt es einen Eingang, der als »barrierefrei« benannt ist. Dort findet sich das Hinweisschild, dass dieser »nur bei Bedarf« verwendet werden darf. Unter dieser Vorschrift sind die Piktogramme eines Rollstuhls und eines Kinderwagens. Im Gebäude selbst sind drei Aufzüge vorhanden, von denen allerdings nur einer breit genug ist, dass er mit einem Rollstuhl befahren werden kann, wie auch aus der entsprechenden Bezeichnung dieses Aufzugs hervorgeht. In den Aufzügen werden die Stockwerke nicht angesagt, sondern ausschließlich angezeigt.

Am Beispiel dieser kurzen Beobachtungen können ganz grundlegende Problematiken und Herausforderungen diskutiert werden, die mit Barrieren und einer Forderung nach deren Abbau einhergehen. Der Zusatz, der seitliche Eingang dürfe nur von bestimmten Personen verwendet werden, zeigt, wie eng nach wie vor die Idee von Barrierefreiheit an bestimmte Vorstellungen

von Beeinträchtigung geknüpft wird, wobei dies hier bereits dadurch abgeschwächt wird, dass neben einem Rollstuhl auch ein Kinderwagen symbolhaft abgebildet wurde. Es stellt sich die Frage, weshalb nicht alle Personen, die gerne die Drehtür – aus welchen Gründen auch immer – umgehen wollen, diesen seitlichen Eingang benutzen dürfen. Zudem wird hier deutlich, dass Personen, die einen Rollstuhl nutzen, als bedürftig konstruiert werden. Mit diesem Labeling gehen (potenziell) immer auch Ausschlusspraxen einher. Dadurch, dass nur einer der drei Aufzüge breit genug für einen Rollstuhl ist, werden Personen, die einen solchen nutzen, von vorneherein auf einen bestimmten Weg festgelegt. Diese sind davon abhängig, dass der Aufzug verfügbar ist, und können nicht einfach auf einen der anderen ausweichen. Personen, die einen Rollstuhl nutzen, stoßen dadurch potenziell an Teilhabebarrieren. Zudem wird einmal mehr deutlich, inwiefern Barrierefreiheit oftmals ausschließlich über die Nutzung eines Sonderweges erreicht wird. Auch hier zeigt sich, dass ein Umbau hin zu Barrierefreiheit im technischen Sinne oftmals eine Kosten-/Nutzenabwägung ist und dies deshalb auch nicht immer perfekt gelingt. So ist es beispielsweise, nicht zuletzt auch aus Kostengründen, nicht möglich, öffentliche Gebäude so umzubauen, dass Menschen, die einen Rollstuhl nutzen, immer und überall dieselben Wege nutzen, wie Menschen, die keinen Rollstuhl nutzen.

Als wir zum Mittagessen mit dem Aufzug in eines der oberen Stockwerke fahren, ist dieser sehr voll und eine mit uns fahrende Rathausmitarbeiterin sagt: »Ja, das ist gerade zur Mittagszeit häufiger so, dass der Aufzug sehr voll ist. Da ist es manchmal einfacher, die Treppe zu nehmen, anstatt ewig auf den Aufzug zu warten und sich dann auch noch reinquetschen zu müssen. Wenn man Pech hat, ist das Essen leer, bis man oben ankommt«, ergänzt sie schmunzelnd.

An diesem kurzen Gespräch kristallisiert sich noch einmal sehr deutlich heraus, inwiefern die Abhängigkeit vom Aufzug zur Barriere werden kann, denn Personen, die auf diesen angewiesen sind, können nicht auf die Treppe ausweichen. Verschärft wird die Situation für Personen, die einen Rollstuhl nutzen, dadurch, dass, wie bereits beschrieben, ihnen nur ein Aufzug zur Verfügung steht.

Einkaufen

In der Fußgängerzone ist ein Großteil der Geschäfte ebenerdig zu erreichen. Der Bodenbelag ist circa alle zwei Meter durch einen schmalen Streifen Kopfsteinpflaster unterbrochen, was einerseits Orientierung geben, andererseits jedoch auch als störend empfunden werden kann, da der Boden an diesen Stellen eher uneben ist. Es stehen in der Fußgängerzone Sitzbänke zur Verfügung. Besondere Orientierungssysteme gibt es hier nicht (Leitstreifen, Piktogramme). Exemplarisch für alle untersuchten Geschäfte, soll ein zentral gelegener Supermarkt beschrieben werden:

Der Supermarkt kann stufenlos erreicht werden und verfügt über eine automatisch öffnende Schiebetür. Die Durchgänge sind teils zu schmal, um sie mit einem Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen zu durchqueren. Auch das Nutzen eines Einkaufswagens ist an diesen Stellen erschwert. Hinzu kommt, dass der Pfandautomat an einer eher unzugänglichen Stelle steht, sodass dieser nur eingeschränkt oder in Einzelfällen gar nicht erreicht werden kann. Das Eingabefach des Pfandautomaten ist in Brusthöhe (stehend) und gegebenenfalls zu hoch, um es aus einer sitzenden Position heraus zu erreichen. Orientierungsmöglichkeiten, beispielsweise anhand von Leitstreifen, Piktogrammen, Braille oder Ähnlichem, gibt es nicht.

Situationen wie diese finden sich in allen untersuchten Sozialräumen (und auch darüber hinaus) und stellen eine zentrale Problematik von Einkaufsmärkten dar. Der Einkauf des täglichen Bedarfs kann dadurch sehr schnell zur Belastung werden, die, insofern möglich, an andere abgeben wird. Dadurch entstehen Barrieren bei lebenspraktisch grundlegenden Tätigkeiten, die so gesehen in gewisser Weise zum Ausschluss aus Praxen der Mehrheitsgesellschaft führen. In einem anderen Geschäft dagegen ist es möglich, auch als Person, die einen Rollstuhl nutzt, größtenteils barrierefrei einzukaufen:

In diesem Supermarkt sind die Gänge sehr breit und können, in unserer Wahrnehmung, einschränkungslos genutzt werden. Barrieren entstehen hier in anderer Hinsicht, wie uns diese Dame, mit der wir ins Gespräch kommen, schildert: »Eigentlich kann ich hier ganz gut einkaufen, deshalb komme ich auch immer hierher. Ein Problem ist nur, dass die Türen der Kühlschränke nach außen öffnen und ich dort nicht so einfach an die Sachen rankomme. Außerdem sind die Regale so hoch, dass ich, wenn ich etwas Bestimmtes brauche, im-

mer nachfragen oder mit jemanden gemeinsam einkaufen muss. Das stört mich ein bisschen. Aber ich kenne mich inzwischen so gut aus, dass ich weiß, welche Produkte eher in der Regalmitte stehen und dann kaufe ich einfach die«.

Es zeigt sich also, dass Barrieren auch dann entstehen können, wenn Wege einschränkungslos zugänglich sind. Barrierefreiheit umfasst also deutlich mehr als das Verbreitern von Eingängen und Wegen. Barrierefreiheit betrifft alltägliche Praxen und konstituiert sich in dieser Hinsicht vor allem in der Aushandlung (Trescher 2018c, S. 20).

Ausgehen

Gerade in der Altstadt ist ein Großteil der Restaurants und Kneipen nur über Stufen zu erreichen, was primär an der historischen Bausubstanz liegt, bei der Umbauten und Veränderungen oftmals nicht ohne Weiteres möglich sind. Unterstützungsmöglichkeiten für blinde oder gehörlose Menschen finden sich in keinen der Restaurants, die dahingehend stichprobenartig untersucht wurden. Teilhabemöglichkeiten für Personen, die diesbezüglich auf Unterstützung angewiesen sind, werden dadurch erheblich eingeschränkt. Weder im Theater noch in einem der untersuchten Kinos finden sich Informationen über die barrierefreie Zugänglichkeit der Veranstaltungen. Diese müssen online oder telefonisch erfragt werden.

Freizeit und Naherholung

Unter der Überschrift Freizeit und Naherholung wird die ethnographische Begehung von unter anderem Parks und Grünflächen, Stadtbibliothek, Volkshochschule, Hallenbad, Stadtmuseum und weiteren zusammengeführt. Die Beschreibung des Schlossgartens ist wie folgt:

Der Schlossgarten kostet keinen Eintritt und ist täglich von 6:30 Uhr bis 20:00 Uhr geöffnet, allerdings ist der Eintritt für Fahrräder verboten. Der Wegbelag besteht aus festgetretener, lehmiger Erde und fühlt sich verhältnismäßig eben an – zumindest als FußgängerIn. Die zahlreichen Sitzbänke laden zum Verweilen ein. Sie haben eine normale Sitzhöhe und sind nicht etwa erhöht (um beispielsweise das Aufstehen zu erleichtern). Die Orientierung im Park ist durch kein Leitsystem oder Ähnliches unterstützt. Auf der Überblickskarte ist kein Standort eingezeichnet.

Die Möglichkeit, mitten in der Stadt einen Park aufsuchen zu können, bietet für die BürgerInnen Erlangens zügig und unkompliziert erreichbare Naherholung – insofern diese in Innenstadtnähe wohnen. Dadurch, dass der Park kostenlos ist, steht dieser grundsätzlich allen Personen offen. Die Orientierung im Park selbst kann unter Umständen dadurch erschwert sein, dass es keine unterstützenden Orientierungssysteme gibt, was gerade bei Personen, die diesbezüglich auf Unterstützung angewiesen sind, zu gewissen Einschränkungen führen kann. Am Beispiel der Stadtbibliothek kann erneut die Problematik verdeutlicht werden, dass barrierefreie Eingänge sehr häufig mit der Inkaufnahme eines Sonderwegs verknüpft sind:

Zum vorderen Eingang der Stadtbibliothek führen vier Stufen. An der Eingangstür findet sich ein Schild, das den Weg zum »barrierefreien Zugang« ausweist. Versehen ist diese Information zusätzlich mit einem Rollstuhlpiktogramm. Der Weg des barrierefreien Zugangs führt rechts um die Ecke des Hauses, sodass dieses sozusagen von der Seite beziehungsweise von hinten betreten wird. Am vorderen Eingang ist ein Schild, das den ersten Fahrradständer als Parkplatz für »Behindertenfahrräder« ausweist. Auch hier ist ein Rollstuhlpiktogramm abgebildet.

So positiv es ist, dass auch für Fahrräder ein entsprechend markierter Parkplatz bereitgestellt wird, stellt sich die Frage, wie festgelegt wird, welche Personen ein Recht darauf haben, hier ihr Fahrrad abzustellen. Für den sogenannten barrierefreien Zugang, muss ein Sonderweg genutzt werden. Es erfolgt so eine Trennung zwischen Personen, die den Vordereingang nehmen *können*, und Personen, die den Seiten-/Hintereingang nehmen *müssen*, an der erkennbar wird, dass Barrierefreiheit auch an das vermeintliche Fehlen bestimmter Fähigkeiten geknüpft ist. Klar ist, dass es lebenspraktisch teils nicht anders als über Seiten-/Hintereingänge möglich ist, Zugänge zu eröffnen, beispielsweise aufgrund bestehender Bausubstanz und nur eingeschränkten Möglichkeiten, diese zu verändern. Positiv hervorgehoben werden kann, dass überhaupt für Menschen, die beispielsweise einen Rollstuhl nutzen, der Zugang zur Stadtbibliothek möglich ist. Gleichzeitig ist es allerdings auch wichtig, zu reflektieren, dass dadurch eine Einteilung von Personen in »fähig« und »nicht fähig« weiter fortgeschrieben wird. Barrierefreiheit beziehungsweise entsprechende Vorkehrungen werden dadurch in gewisser

Weise selbst zur Behinderungspraxis. Eine weitere Beobachtung wurde im Rahmen der Begehung einer Zweigstelle der Volkshochschule dokumentiert:

Die Zweigstelle liegt in einem historischen Gebäude, das über einen ebenerdigen Eingang erreicht werden kann, in den allerdings eine Metallfuge eingelassen ist, die die Eintretenden zum Stolpern bringen kann. Die Tür muss mit der Hand geöffnet werden. Über eine weitere Tür gelangen wir in den Innenhof. Der Bodenbelag dessen ist geteert, aber trotzdem sehr uneben. Nach dem Durchqueren des Innenhofs sehen wir eine weitere Tür, die dieses Mal über die Betätigung eines Schalters automatisch geöffnet werden kann. Im Innenhof liegen die Toiletten; keine davon ist »barrierefrei«.

Für Menschen, die auf die automatische Öffnung von Türen angewiesen sind, ist der Zugang zu den Räumlichkeiten der Zweigstelle nicht ohne Unterstützung zu bewältigen. Es irritiert, dass eine der innenliegenden Türen mit einem Öffnungsautomatismus versehen ist, kann dort doch nur hingelangt werden, wenn zwei weitere Türen mit der Hand geöffnet werden. Dies ist erneut ein Beispiel dafür, dass Barrierefreiheit mitunter zwar mitgedacht, allerdings häufig nur punktuell umgesetzt wird, sodass die Reichweite dieser infrage gestellt werden kann. Schließlich sei noch ein kurzes Gespräch, das mit einer Mitarbeiterin des Hallenbads geführt wurde, wiedergegeben:

Ich frage, ob und inwiefern Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, hier schwimmen gehen können. Die Mitarbeiterin antwortet mir freundlich, dass das alles gar kein Problem sei. »Die Rollstuhlfahrer dürfen mit dem Rollstuhl bis ans Becken fahren und da ist dann so eine Art Aufzug, mit dem sie ins Becken hinuntergelassen werden können. Das Wasser beginnt nämlich erst einige Zentimeter nach der Beckenkante«. Sie weist mich noch daraufhin, dass Menschen, die einen Schwerbehindertenausweis haben, einen reduzierten Eintrittspreis zahlen.

Hier zeigt sich, dass das Hallenbad auf Menschen, die Unterstützungsbedarfe im Bereich Mobilität haben, ausgerichtet ist. Allerdings ist es unter Umständen nicht ganz einfach, in das Gebäude, in dem das Schwimmbad liegt, zu gelangen. Es gibt zwar eine Rampe, aber die Tür öffnet nicht automatisch, weshalb einige Personen hier wiederum von der Unterstützung anderer abhängig sind.

13.1.2 Rostock

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Straßenbahnhalte sind an vielen Stellen in Rostock gut ausgebaut. Es kann stufenlos ein- und ausgestiegen werden, an den Haltestellen ist ein sogenanntes Blindenleitsystem und eine Durchsage benennt die einfahrende Bahn mit Nummer und Richtung, was den Wartenden erleichtert, sich zu orientieren. In den Bahnen selbst sind mehrere Plätze für Rollstühle respektive Personen, die einen solchen nutzen, reserviert. Zudem werden die angefahrenen Haltestellen durchgesagt und sind auch auf einer Anzeige nachlesbar. Dies erleichtert die Orientierung ungemein – gerade auch für die ortsfremden Forschenden. Diese positive Ausgangsposition wird dann hinfällig, wenn die Teilhabemöglichkeiten einzelner Personen an der Nutzung der Straßenbahnen massiv eingeschränkt werden:

In der Innenstadt lernen wir eine Dame kennen, die mit ihrem elektrisch angetriebenen Rollstuhl jeden Tag mit der Straßenbahn zu ihrer Arbeitsstelle fährt. Seit kurzem darf sie jedoch aus, wie ihr gesagt wurde, »versicherungstechnischen Gründen« nicht mehr mit ihrem Rollstuhl in der Straßenbahn mitfahren. Sie sagt: »Ich finde es diskriminierend, dass ich jetzt nicht mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren kann.«

Dieser Dame – und im Übrigen allen Personen in Rostock, die einen Elektrorollstuhl nutzen – wird die Teilhabe an routinemäßigen Praxen deutlich erschwert. Sie und alle anderen können den öffentlichen Personennahverkehr nicht einschränkungslos und somit nicht im selben Maße nutzen wie Personen ohne einen entsprechenden Unterstützungsbedarf. Dadurch verschärft sich die Abhängigkeit von privat organisierten Fahrdiensten, was wiederum die Eigenständigkeit und die Möglichkeit, spontan irgendwohin zu fahren, massiv einschränkt. Eine weitere Folge ist, dass an sozialen Praxen innerhalb der Stadt nur eingeschränkt teilgenommen werden kann, da diese schlicht nicht erreicht werden – zumindest nicht mit der Straßenbahn. Dadurch werden mögliche Berührungspunkte zwischen Menschen mit und Menschen ohne entsprechende Unterstützungsbedarfe verringert, was wiederum »Inklusion« im Sinne des Abbaus von Teilhabebarrieren erschwert. Weitere Barrieren können dadurch entstehen, dass Fahrpläne nicht immer auf Anhieb nachvollzogen werden können oder die Kästen, in denen diese

aushängen, derart überladen sind mit Informationen und Werbung, dass es unter Umständen schwierig ist, die für den Moment relevanten Informationen auf Anhieb zu finden. Erleichtert wird dies an einigen Stellen dadurch, dass dynamische Anzeigen die kommenden Straßenbahnen und ihre Richtung anzeigen, sowie, dass, wie oben bereits beschrieben, bei Einfahrt der Bahnen die Nummer und Richtung dieser genannt werden. Der Fahrkartenkauf gestaltete sich aus Perspektive der Forschenden als verhältnismäßig einfach, wobei zu bedenken gegeben werden muss, dass das Display des Automaten im Sitzen nicht einsehbar ist und auch der Münzeinwurf sowie das Feld zur Eingabe der PIN bei Kartenzahlung nicht erreicht werden. Auch Braille, eine Sprachausgabe oder eine Version mit Piktogrammen und/oder Leichter Sprache wurden nicht vorgefunden. Der Fahrkartenkauf kann somit für einige Personen zur Barriere werden, die unter Umständen dazu führt, den öffentlichen Personennahverkehr ganz zu meiden, wodurch wiederum Teilhabemöglichkeiten am sozialen Leben der Stadt eingeschränkt werden. In Bezug auf den Regional- und Fernverkehr wurden mehrere Beobachtungen und Erfahrungen gesammelt, von denen einige ausgewählte im Folgenden geschildert werden:

Wir fahren mit der S-Bahn aus Rostock hinaus. An der Haltestelle, an der wir einsteigen, hält die Bahn sehr weit vom Gleis entfernt, sodass wir uns fragen, wie hier unproblematisch eingestiegen werden kann, wenn Fahrgäste beispielsweise mit Rollstuhl, Kinderwagen, Koffer usw. unterwegs sind. Als sich die Türen öffnen, wird eine Art Brücke ausgefahren, die den Abstand zwischen Gleis und Bahn deutlich verringert, wodurch allerdings eine Stufe entsteht, da der Eingang in die Bahn höher liegt als das Gleis. Wir fragen uns, wie hier »barrierefrei« eingestiegen werden kann.

An dieser Stelle zeigt sich erneut, inwieweit Veränderungen, die im Sinne von Barrierefreiheit vorgenommen werden, oftmals nur punktuell sinnvoll sind und anderenorts eher Barrieren erzeugen als diese abbauen. Es ist eine große Herausforderung, Umbaumaßnahmen so vorzunehmen, dass tatsächlich Barrieren verringert und nicht eher verschoben oder sogar (re-)produziert werden. Am Hauptbahnhof können die Gleise per Aufzug erreicht werden, wofür allerdings mehr Zeit benötigt wird, als wenn die Treppe verwendet wird. Reisende, die auf den Aufzug angewiesen sind, müssen also unter Umständen mehr Zeit einplanen – gerade auch beim Umsteigen –, wodurch sich

unter Umständen die Reisezeit deutlich verlängert. Rolltreppen gibt es keine. Die Orientierung im Bahnhof wird durch sogenannte Blindenleitsysteme an den Gleisen und Anzeigen der abfahrenden Züge unterstützt. Leitsysteme im Gebäude oder auf dem Vorplatz gibt es nicht. Die Fahrkartenautomaten sind alle in Stehhöhe, wodurch die oben bereits geschilderte Problematik (in Bezug auf die Fahrkartenautomaten des Stadtverkehrs), potenziell reproduziert wird. An der Haltestelle Hauptbahnhof Nord dagegen gab es zum Zeitpunkt der Untersuchung weder eine Durchsage noch eine Anzeige der einfahrenden Züge, was die Orientierung deutlich erschweren kann.

Verwaltung

Beispielhaft für Verwaltungseinrichtungen in Rostock wird sich hier mit dem Rathaus auseinandergesetzt.

Das Rathaus ist an allen Eingängen über Stufen zu erreichen. An einem seitlichen Eingang ist eine Klingel angebracht, die bei Bedarfeines barrierefreien Zugangs betätigt werden soll – zumindest schließen wir dies aus dem Rollstuhlpiktogramm, das unter der Klingel angebracht ist. Über der Klingel ist ein Schild mit der Aufschrift »Ausgezeichnet im Wettbewerb Denkmalschutz barrierefrei 2008 des Bund Heimat und Umwelt«.

Das Rathaus ist ein Beispiel dafür, inwiefern es bei der Umgestaltung historischer Gebäude entlang einer Idee von Barrierefreiheit zur Abwägung von Interessen und Möglichkeiten kommt und wie dennoch Zugänge eröffnet werden können. Problematisiert werden kann allerdings, dass auch hier der Sonderweg in Kauf genommen werden muss, um in das Gebäude zu gelangen. Ähnlich wie bereits in Bezug auf die Stadtbibliothek in Erlangen diskutiert, wird auch hier ›Beeinträchtigung‹ oder ›Unterstützungsbedarf‹ als Differenzkategorie hervorgebracht, die in Praxen des Ausschlusses resultiert. Menschen, die das Gebäude nicht via Stufen betreten können, werden – auch physisch – getrennt von jenen, die dazu in der Lage sind. Dass der Eintritt in das Gebäude nur nach vorherigem Klingeln möglich ist, hebt die Andersartigkeit dieses Zugangs noch schärfer hervor, da das Gebäude nicht eigenständig betreten werden kann. Die Abhängigkeit der Eintretenden wird dadurch manifestiert. Dies verhält sich ein Stück weit konträr zu der Auszeichnung des ›barrierefreien Zugangs‹, der so prominent über der Klingel angebracht ist. Sicherlich ist es wichtig und wertvoll, dass für Men-

schen, die Unterstützungsbedarfe im Bereich Mobilität haben, ein Zugang zum Rathaus ermöglicht wurde. Gleichzeitig muss reflektiert werden, inwiefern dadurch fähigkeitsbezogene Dichotomien fortgeschrieben werden. Darüber hinaus zeigt sich auch hier eine Fokussierung auf ein Verständnis von Barrierefreiheit als ›rollstuhlgeeignet‹, wodurch andere Unterstützungsdimensionen (Sehen, Hören, Lesen/Verstehen oder Fremdsprache) ausgeblendet werden.

Einkaufen und Besorgungen

Einkaufsmöglichkeiten sind in Rostock zahlreich, weshalb hier nur ein kurzer Ausschnitt wiedergegeben wird. Zusätzlich werden eine besuchte Postfiliale sowie ausgewählte Bankfilialen beschrieben. Ein Großteil der Geschäfte, die in einer zentralen Einkaufsstraße gelegen sind, kann ausschließlich über Stufen erreicht werden, wodurch die in dieser Straße gelegenen Läden kaum durch Personen frequentiert werden, die auf Unterstützung beim Treppensteigen angewiesen sind. Es kann gefragt werden, ob es nicht auch im Sinne des Einzelhandels ist, die eigenen Geschäfte zugänglicher zu gestalten, um die Anzahl möglicher KundInnen zu erhöhen. Hier liegt ein großes Potenzial, das bislang vom Einzelhandel wenig genutzt wird. Vielmehr ist es so, dass die Initiative für Veränderungen häufig primär von behindertenspezifischen Interessensverbänden ausgeht. In der Innenstadt sind viele Geschäfte ebenerdig zu erreichen (zumindest auf der Haupteinkaufsstraße), weitere Orientierungsmöglichkeiten fehlen allerdings auch hier. Dies betrifft teils auch Fußgängerübergänge, die durch eine Ampel reguliert werden.

An einer Kreuzung gibt es eine Ampel mit Akustiksignal. Wir betätigen den Schalter, der das Akustiksignal anfordert. Als die Ampel auf »grün« umschaltet, können wir jedoch kein akustisches Signal vernehmen.

Hieran wird deutlich, dass ›barrierefreie‹ Anpassungen nicht nur eingebaut, sondern auch regelmäßig überprüft und gewartet werden müssen, sodass sie störungsfrei genutzt werden können. Dies wiederum ist oftmals auch eine Kostenfrage.

An einer weiteren Ampel, die FußgängerInnen über eine stark mit Autos befahrene Straße leitet, ist die Grünphase derart kurz, dass wir es während dieser nicht auf die andere Straßenseite schaffen. Wir fragen uns, wie Menschen, die

unter Umständen länger benötigen, um die Straße zu überqueren, sicher auf der anderen Seite ankommen können.

Hier wird eine Barriere offenbar, die sich immer wieder findet und die durchaus zur Gefahr werden kann – unabhängig irgendeines Unterstützungsbedarfes. Im Zusammenhang mit der Gestaltung des Innenstadtbereichs kann zudem einer der Aufgänge vom Fluss in die Altstadt problematisiert werden:

Dieser Aufgang verfügt ausschließlich über Treppen (keine Rampen, kein Aufzug) und der Bodenbelag ist gepflastert. Auf der rechten und linken Seite des Aufgangs befinden sich Geländer, weitere Unterstützungen zur Fortbewegung gibt es nicht, beispielsweise auch kein Leitsystem, das Orientierung gibt.

Menschen, die in dieser Situation auf entsprechende Unterstützungen angewiesen sind, können diesen Aufgang nicht uneingeschränkt und selbstständig nutzen und müssen infolgedessen möglicherweise Umwege in Kauf nehmen. Die direkte Verbindung zwischen Fluss und Altstadt bleibt ihnen verschlossen. Auf diese Art und Weise werden Ausschlusspraxen (re-)produziert. Eine Postfiliale, die im Rahmen der Begehungen aufgesucht wurde, wurde wie folgt erlebt:

Wir betreten das Gebäude durch eine automatische Schiebetür. Dahinter befinden sich Geldautomaten, Paketboxen und Briefkästen. Alle sind so angebracht, dass sie im Stehen bedient werden müssen. In diesem Raum befindet sich ebenfalls ein Aufzug, neben dem auf einem Schild vermerkt ist, dass weitere Informationen (beispielsweise bezüglich Dienstleistungen und AnsprechpartnerInnen) im ersten Obergeschoss zu finden sind. Dieses kann ausschließlich über den Aufzug erreicht werden. Die Treppe, die außen am Gebäude verläuft, führt – entgegen unserer ersten Annahmen – nicht zur Post, sondern zur philosophischen Fakultät der Universität. Etwas verwirrt verlassen wir die Post wieder.

Als zentral problematisch wurde hier wahrgenommen, dass der Aufbau des Gebäudes wenig routinemäßig ist und deshalb möglicherweise nicht auf Anhieb verstanden wird. Ortsfremde und/oder Menschen, die Unterstützung bei der Orientierung benötigen, sind hier (zumindest im ersten Moment) unter Umständen ein wenig hilflos. Eine eindeutigere Beschilderung würde unterstützen. In Bezug auf die untersuchten Bankfilialen wurden in

erster Linie die dort vorhandenen Geldautomaten in den Blick genommen. Es fanden sich in keiner der unterschiedlichen Filialen Geldautomaten, die sitzend bedient werden können. Sprachausgaben gab es ebenfalls keine und eine Beschriftung der Tasten mit Braille war zwar überwiegend, allerdings nicht in allen Fällen vorhanden. Grundlegende Tätigkeiten wie Geldabheben können somit zur Barriere für Menschen mit ganz unterschiedlichen Unterstützungsbedarfen werden, woraus wiederum ein erhöhter Aufwand bei der Auszahlung von Bargeld entsteht – unter anderem Abhängigkeit von den Schalteröffnungszeiten der Filialen oder Abhängigkeit von anderen Personen, die beim Geldabheben unterstützen. Eine der Bankfilialen wurde wie folgt wahrgenommen:

Wir stehen vor der verschlossenen Tür der Bankfiliale. Mit der EC-Karte öffnen wir die Tür. Diese summt, öffnet sich allerdings nicht. Erst nachdem ich kraftvoll dagegen drücke, geht die Tür auf.

An Beispielen wie diesen kann diskutiert werden, dass Zugänge, die zwar barrierefrei genutzt werden könnten, oftmals aber aufgrund von Defekten nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung stehen. Barrierefreiheit heißt also auch, regelmäßige Wartungen durchzuführen und gegebenenfalls im Bedarfsfall unterstützendes Personal zur Verfügung zu stellen. Zu problematisieren ist, dass viele Menschen diesen ›Defekt‹ ausgleichen können, Menschen mit gewissen Beeinträchtigungen aber womöglich nicht. Das heißt, dieser ›Defekt‹, der womöglich als ›nicht so schlimm‹ eingestuft wird, kann dennoch für einige Personen zur manifesten Barriere werden.

Ausgehen

Ein Aspekt der Sozialraumbegehungen in Rostock war die Untersuchung von Restaurants und anderen Ausgehlokalitäten, insbesondere jener, die bei einem Onlinereiseführer als besonders gut eingestuft worden waren. Eines dieser Restaurants stellte sich als besonders unzugänglich in der Dimension Mobilität heraus, wie im Folgenden deutlich wird:

Die Tür des Restaurants öffnet nach außen, nach Überqueren der Schwelle folgt eine Stufe beziehungsweise Kante, an die sich eine weitere Tür anschließt, die nach außen öffnet. Hier ist an der Stufe eine Rampe angebracht. Das Res-

restaurant erstreckt sich über mehrere Ebenen, die über Treppen miteinander verbunden sind. Einen Aufzug gibt es nicht.

Für Menschen, die Unterstützung im Bereich Mobilität bedürfen, ist ein Besuch in diesem Restaurant mit einigen Barrieren verbunden. Diese Personen können nur eingeschränkt an dem teilhaben, was das Restaurant bietet. Es vollziehen sich so Ausschlusspraxen bestimmter Personen von der Mehrheitsgesellschaft und darin verorteten kulturellen Praxen, wie die des gemeinsamen Essens und Trinkens. Auch in weiteren untersuchten Restaurants manifestieren sich Treppen als Barrieren. Es wird teils aber auch deutlich, inwiefern Rampen, die eigentlich Zugänge ermöglichen sollen, dieser Funktion kaum nachkommen:

Zum Restaurant führt eine lange, steile Rampe, die allerdings abgesperrt ist. Selbst wenn sie zur Benutzung freigegeben wäre, würde der Weg durch einen großen Blumenkübel, der vor der Eingangstür abgestellt ist, teilweise versperrt. Die Tür öffnet nach außen und muss per Hand aufgezogen werden.

Diese Fokussierung von Barrieren, die im Bereich Mobilität manifest werden, darf, wie eingangs bereits problematisiert wurde, nicht den Eindruck erwecken, dass in anderen Dimensionen keine Barrieren entstünden. Vielmehr ist das Gegenteil oft der Fall, dass nämlich in anderen Dimensionen nach wie vor viele Barrieren vorhanden sind. Beispielsweise finden sich auch in Gebäuden, die als barrierefrei bezeichnet werden, immer wieder potenzielle Barrieren für Menschen mit bestimmten Unterstützungsbedarfen (insbesondere im Bereich Sehen oder Hören). Diese ganz grundlegende Problematik zieht sich durch alle untersuchten Sozialräume.

Freizeit und Naherholung

Im Bereich Freizeit kann unter anderem die Tourist-Information im Stadtzentrum problematisiert werden, wie aus der folgenden Beschreibung hervorgeht.

Wir stehen vor der Tourist-Information und fragen uns, wie das Gebäude betreten werden kann, würden wir einen Rollstuhl nutzen, mit einem Kinderwagen unterwegs sein oder Ähnliches, da Treppenstufen zur Eingangstür führen. Nachdem wir die Treppe hinaufgestiegen sind, sehen wir in einem Fenster den folgenden Hinweis »Barrierefreier Eingang hinter dem Gebäude«, der mit

einem Pfeil sowie einem Kinderwagen- und einem Rollstuhlpiktogramm versehen ist. Irritiert gehen wir die Treppe wieder hinunter und überlegen, wie diese Information von Menschen gesehen werden kann, die tatsächlich den alternativen Eingang nutzen wollen.

Hieran zeigt sich erneut sehr eindrücklich, dass eine gewisse Idee von Barrierefreiheit bei den Planenden vorhanden ist und auch die Notwendigkeit anerkannt wird, alternative Zugänge zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig kann die Ausführung dahingehend problematisiert werden, dass sie manchmal wenig praktikabel ist und unter Umständen nur eingeschränkt zum Abbau von Barrieren beiträgt. Die Problematik des Sonderweges wurde oben bereits diskutiert, weshalb an dieser Stelle lediglich darauf verwiesen werden soll. Von den zahlreichen untersuchten Veranstaltungsorten wird an dieser Stelle exemplarisch die Stadthalle herausgegriffen.

Zum Eingang, an dem auch der Vorverkauf von Eintrittskarten zu finden ist, führen circa zehn Stufen. An der Seite des Gebäudes gibt es einen Außenaufzug, der wie eine Art Hebebühne zu funktionieren scheint. Dieser darf nur von autorisierten Personen genutzt werden. Am Seiteneingang befindet sich eine Rampe, an die sich allerdings Treppenstufen anschließen, weshalb auch hier kein stufenloser Zutritt zum Gebäude möglich ist. Andere Orientierungssysteme fehlen.

Auch an dieser Stelle wird deutlich, inwiefern ›Wege zur Kultur‹ (Tervooren und Weber 2012b) teils nur eingeschränkt zugänglich sind, wodurch Teilhabebarrrieren errichtet werden. Aus Warnemünde, was für viele Rostocker das Naherholungsgebiet erster Wahl zu sein scheint, soll hier exemplarisch nur ein Kuriosum hervorgehoben werden:

Der Weg zu einer barrierefreien Toilette ist mit einem ›treppabwärts‹-Piktogramm ausgeschildert.

Hier zeigt sich erneut, inwiefern Anpassungen, die ›barrierefrei‹ genannt werden, teils in der Lebenspraxis scheitern oder es an Möglichkeiten fehlt, Symbole verständlicher beziehungsweise zutreffender abzubilden. Schließlich soll das Erleben bei der Begehung der Volkshochschule zur Diskussion gestellt werden.

An der Tür zum Eingang der Volkshochschule sind Informationen ausgehängt, unter anderem auch in arabischer Sprache. Die Tür muss mit der Hand geöffnet werden und öffnet nach innen. Auf der Schwelle ist eine Kante, über die ich prompt stolpere. Im Erdgeschoss gibt es einen Empfang, der mit einer Mitarbeiterin besetzt ist, die adressiert werden kann, um sich beispielsweise im Gebäude zurechtzufinden. Im Inneren gibt es einen Aufzug, mit dem wir in den vierten Stock zur Aula fahren. Im Aufzug gibt es keine Braille auf den Tasten und die Stockwerke werden nicht angesagt. Die Aula kann stufenlos erreicht werden. Die Tür öffnet nicht automatisch und nach außen.

Am Eingang zur Volkshochschule finden wir zum ersten Mal Informationen in einer anderen Sprache als Deutsch, was von Sensibilität zeugt, sich auf unterschiedliche Sprachen einzustellen und Menschen, die diese sprechen, ganz unmittelbar zu adressieren. Dadurch können Teilhabebarrrieren abgebaut werden. Insbesondere die Gestaltung des Aufzugs kann eine Orientierung im Gebäude erschweren, da die Stockwerke nicht angesagt werden. Menschen, die in dieser Hinsicht Unterstützungsbedarfe haben, erfahren so unter Umständen Ausschluss. Türen, die nach außen und zudem nicht automatisch öffnen, können problematisch sein für Menschen, die mit einem Rollstuhl, Kinderwagen oder Ähnlichem unterwegs sind. Gleichzeitig erfüllen solche Türen Sicherheitsvorgaben, da diese im Notfall (beispielsweise bei einem Brand) schnell nach außen geöffnet werden müssen. Solche sogenannten Fluchttüren verhalten sich ambivalent zu den Bedarfen, die Menschen mit Unterstützungsbedarfen im Bereich Mobilität haben. Hieran zeigt sich erneut, inwiefern Barrierefreiheit immer auch eine Abwägung von Bedürfnissen ist.

Südstadt

In Rostock haben die Projektverantwortlichen einen Schwerpunkt auf den Stadtteil Südstadt gelegt.

In der Südstadt wohnen die Menschen vor allem in Hochhäusern, die dort zahlreich vorhanden sind. Es gibt einen Supermarkt und nach Aussage einer Einwohnerin, mit der wir uns unterhalten, gibt es hier »auch sonst nichts«. Sie berichtet, dass sie »in die Stadt« fährt, wenn sie Cafés, Restaurants oder Einkaufsmärkte besuchen will. In der Südstadt sei »nichts los«.

Es stellt sich die Frage, wie Menschen, die weniger mobil und flexibel sind als obige Dame, ihren Alltag in der Südstadt gestalten. Das soziale und kulturelle Angebot scheint dort eher eingeschränkt, was die Dame im Gespräch noch einmal bestätigt. Dies zeigt eine Form von Teilhabebarrrieren auf, die in dieser Form bislang nicht thematisiert wurden, nämlich die des sozialen Ausschlusses, der aus einer bestimmten Wohnsituation resultiert. Im Fokus des Projekts steht das Stadtteilbegegnungszentrum in der Südstadt.

Das Stadtteilbegegnungszentrum liegt im Erdgeschoss eines Hochhauses. Es verfügt über einen »Behindertenparkplatz«. Zum Eingang führt eine kleine Stufe, an der Seite gibt es eine zusätzliche Rampe. Die Eingangstür öffnet nach außen und das Gebäude kann daraufhin ebenerdig betreten werden. Das Programm, das in einem Glaskasten aushängt, richtet sich an alle Altersgruppen und fokussiert dabei SeniorInnen sowie Kinder und Jugendliche. Informationen in einer anderen Sprache als Deutsch oder in Leichter Sprache und/oder mit Piktogrammen versehen gibt es nicht.

Es ist positiv, dass in einem Stadtteil, in dem es verhältnismäßig wenige Orte der Begegnung sowie Freizeitaktivitäten und kulturelle Angebote gibt, ein Begegnungszentrum etabliert wird, das dem möglicherweise entgegenwirken kann. Handlungsperspektiven ergeben sich daraus, weitere und andere Personen anzusprechen – wie beispielsweise obige Dame, mit der sich unterhalten wurde – um auch diesen Teilhabemöglichkeiten und Zugänge zum sozialen und kulturellen Leben zu eröffnen. Ein Einkaufsmarkt wurde in der Südstadt untersucht. In diesem gibt es eine »barrierefreie« Toilette:

Die Tür der »barrierefreien« Toilette, die durch ein Rollstuhlpiktogramm als solche gekennzeichnet wird, öffnet nach außen. Es gibt keine Möglichkeit zur automatischen Türöffnung. Die Toilette ist nicht abschließbar. Im Raum befindet sich außerdem ein Wickeltisch. Auch dies ist an der Tür durch ein entsprechendes Piktogramm verdeutlicht.

So sinnvoll und wichtig eine »barrierefreie« Toilette ist, so problematisch ist es, dass diese nach außen öffnet und zudem mit der Hand aufgezogen werden muss. Besonders problematisch ist, dass jene Toilette, auf die einzelne Personen in ganz besonderer Weise angewiesen sind, nicht abgeschlossen werden kann.

13.1.3 Schneverdingen

Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr ist in Schneverdingen nicht sehr gut ausgebaut. Die Menschen, die dort leben, sind sich dieser Problematik bewusst und selbst aktiv geworden, um Abhilfe zu schaffen. Mit dem Aufbau des »Bürgerbusses«, bei dem BewohnerInnen der Stadt den Bus ehrenamtlich fahren, ist es möglich, auch in Schneverdingen (und den angrenzenden Orten) mobil zu sein. Bezüglich der Haltestellen und Busse des regulären Busverkehrs, den es ebenfalls gibt, wurde die folgende Beobachtung gemacht:

An der Bushaltestelle gibt es vier Haltepunkte auf jeweils sehr schmalen Inseln, bei denen teils nur auf einer Seite der Bordstein abgesenkt ist. Auf jeder Insel ist ein Unterstand, der Wartenden Sitzgelegenheiten bietet. Die Inseln sind so schmal, dass mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen nicht an diesem Unterstand vorbeigefahren werden kann. Es ist unklar, wie Personen, die einen Rollstuhl oder Rollator nutzen oder mit Kinderwagen unterwegs sind, hier in den Bus einsteigen können – der zudem kein Niederflerbus ist.

Hier wird es also Menschen mit Unterstützungsbedarfen im Bereich Mobilität deutlich erschwert, eigenständig unterwegs zu sein, was die Möglichkeiten zur Aneignung von Raum als subjektiv bedeutsamen Handlungsraum einschränken kann (Trescher und Hauck 2017, 2019). Eine weitere Haltestelle wurde wie folgt wahrgenommen:

Die Haltestelle liegt direkt an einem Schulkomplex (Grund- und Förderschule mit Schwerpunkt Lernen) und wird folglich annehmbar primär von SchülerInnen genutzt. Die Haltestelle ist auf einer Insel angeordnet und es gibt mehrere Halteplätze. Die Mitte der Insel ist von den Haltepunkten abgezaunt, der Boden besteht hier aus Sand und Gras. Wir gehen davon aus, dass sich in diesem Bereich die wartenden SchülerInnen aufhalten sollen. Für Personen, die einen Rollstuhl oder Gehhilfen nutzen, ist dieser Bereich kaum zugänglich. Die Haltepunkte sind nicht mit zusätzlichen Wegweisern oder Piktogrammen versehen, die beispielsweise die Haltestelle erklären. Anzeigen oder Durchsagen der Abfahrtszeiten und ankommenden Busse gibt es ebenfalls nicht. Wir können uns vorstellen, wie durcheinander, voll und laut es sein muss, wenn die SchülerInnen nach Schulschluss in großen Gruppen hier auf den Bus warten.

Es ist bekannt, dass gerade schulnahe Haltestellen zu bestimmten Zeiten stark frequentiert werden. Dies wird möglicherweise dann problematisch, wenn Haltestellen wenig übersichtlich gestaltet und Warteplätze nicht uneingeschränkt zugänglich sind. Gerade SchülerInnen, die Unterstützungsbedarfe im Bereich Mobilität oder bei der Orientierung haben, können dadurch unter Umständen nicht gleichermaßen teilhaben, woraus wiederum folgt, dass ein zentrales Moment dessen, was es heißt, »SchülerIn« zu sein, nicht uneingeschränkt erlebt werden kann. Denkbar ist, dass jene SchülerInnen auf alternative Beförderungswege zurückgreifen müssen und dadurch sowohl in räumlicher als auch sozialer Hinsicht von ihren MitschülerInnen getrennt werden. Diese SchülerInnen werden somit als »anders« hervorgebracht, woraus häufig Ausschluss resultiert. Eine zusätzliche Problematik des Busverkehrs ist, dass dieser in teils sehr geringen Frequenzen verkehrt. Beispielsweise fahren einige Busse außerhalb der Schulzeit im Drei-Stunden-Takt und samstags gibt es teils lediglich zwei Verbindungen. Hinzu kommt, dass die Fahrpläne nicht sehr übersichtlich gestaltet und gerade für Ortsfremde schwierig nachzuvollziehen sind, insbesondere da in den Plänen einige Ausnahmen und Änderungen verzeichnet sind, auf die anhand von Fußnoten und unterschiedlichen Symbolen hingewiesen wird. Dies ist eine generelle Problematik, die alle untersuchten Sozialräume betrifft. Die Fahrpläne des Bürgerbusses sind dagegen einfacher verständlich, was vor allem daran liegt, dass keine zusätzlichen Informationen abgedruckt sind, die es erschweren, die eigentlich interessierende Abfahrtszeit herauszufinden. Einzig problematisch ist hier, dass am Wochenende keine Fahrten ermöglicht werden können, wodurch gerade im Bereich Freizeit, die sich oftmals am Wochenende vollzieht, die Mobilität eingeschränkt ist. Schneverdingen ist an den regionalen Bahnverkehr angebunden. Im Bahnhof Schneverdingen ist die Orientierung für Ortsfremde und Menschen mit unterschiedlichen Unterstützungsbedarfen unter Umständen dadurch erschwert, dass es keine Durchsagen der ankommenden Züge und Anschlussverbindungen gibt. Zudem zeigt die, zwar vorhandene, Anzeige lediglich die Uhrzeit an. Weitere Einschränkungen können dadurch entstehen, dass ein sogenannter Blindenleitstreifen ausschließlich direkt am Gleis vorhanden ist und im Gebäude selbst oder aus diesem heraus keine speziellen Orientierungsmöglichkeiten gegeben werden. Über den Bahnhof finden sich folgende Informationen in der Broschüre »barrierefrei erleben«, die in der Touristeninformation ausliegt:

»Fahrkartenschalter und Fahrscheinautomaten befinden sich innerhalb des Bahnhofgebäudes, der Zugang erfolgt über eine Treppe an der Straßenseite und auf der Bahnsteigseite über eine Stufe. Rollstuhlfahrer werden deshalb gebeten, sich am Fenster an der Bahnsteigseite bemerkbar zu machen, Hilfestellung erfolgt. Der Zugang zum Bahnsteig selbst ist ebenerdig. Anreisende wie Abreisende, die beim Ein-, beziehungsweise Ausstieg auf Hilfe angewiesen sind, werden gebeten, sich rechtzeitig anzumelden, damit Hilfestellung garantiert werden kann« (Schneverdingen Touristik 2012, S. 8).

Der Zugang zum Bahnhof ist also nicht uneingeschränkt möglich und Menschen, die einen Rollstuhl nutzen, erfahren hier massiven Ausschluss. Die Angewiesenheit auf andere wird hier ganz deutlich manifestiert, wodurch jene Personen als grundsätzlich hilfebedürftig hervorgebracht werden. Wären die Fahrscheinautomaten stufenlos erreichbar, würden Personen, die einen Rollstuhl nutzen, nicht behindert. In Bezug auf die Broschüre kann zudem problematisiert werden, dass diese zwar einer Leerstelle entgegenwirkt und wichtige Informationen bereithält – es wurde sich ganz offensichtlich mit Barrierefreiheit beschäftigt, was nicht unbedingt selbstverständlich ist. Demgegenüber bleiben die Informationen allerdings auf ein Verständnis von Barrierefreiheit im Bereich Mobilität beschränkt, wodurch Informationen zu anderen Bereichen (beispielsweise Sehen, Hören, Lesen/Verstehen und weitere) nach wie vor fehlen. Hierin kann ganz konkretes Handlungspotenzial ausgemacht werden. Im Bahnhof Schneverdingen hält der sogenannte »Heide-Sprinter«. In diese Niederflurbahn kann stufenlos ein- und ausgestiegen werden und im Zug selbst gibt es Durchsagen und Anzeigen der jeweils nächsten Haltestellen. Die Anbindung an den Fernverkehr erfolgt über den Bahnhof Buchholz, der von Schneverdingen aus direkt erreicht werden kann. Dies ist nicht möglich, ohne eine Barriere zu überwinden:

Als wir am Bahnhof in Buchholz ankommen, müssen wir beim Aussteigen eine hohe Stufe hinaufsteigen. Es scheint, als sei der Bahnsteig nicht für Niederflurbahnen ausgelegt. In den am gegenüberliegenden Bahnsteig abfahrenden Zug »Metronom« kann stufenlos eingestiegen werden.

Menschen, die Unterstützungsbedarf im Bereich Mobilität haben, können nicht einschränkungsfrei von Schneverdingen aus in weiter entfernt liegende Städte reisen, wodurch ihnen ein Stück weit der Anschluss an »die Welt

außerhalb« verwehrt wird und sie sich in gewisser Weise »mit einer halben Welt abfinden« (Goffman 1975, S. 32) müssen. Auf diese Weise vollzieht sich Ausschluss von routinemäßigen Lebenspraxen – wie beispielsweise am Wochenende nach Hamburg zu fahren oder Ähnliches.

Verwaltung

In Bezug auf das Rathaus in Schneverdingen zeigt sich ebenfalls, was in Bezug auf Erlangen und Rostock bereits diskutiert wurde – zum Eingang in das Rathaus muss ein seitlicher Eingang genutzt werden:

Der stufenlose Zugang zum Rathaus ist als »Behindertengerechter Eingang« ausgeschildert. Der Hinweis ist zusätzlich mit einem Piktogramm einer Person versehen, die einen Rollstuhl nutzt. Der Ratssaal und weitere Sitzungszimmer können nicht unmittelbar aufgesucht werden, sondern der Zugang erfolgt seitlich in das Nebengebäude, von dort mit dem Aufzug nach oben und über einen verbindenden Flur hin zum Ratssaal.

Hier kann unter anderem problematisiert werden, dass Personen, die den stufenlosen Eingang nutzen, als ›behindert‹ adressiert und infolgedessen auch hervorgebracht werden. Eine mögliche (und naheliegende) Handlungsperspektive diesbezüglich wäre beispielsweise, zumindest die Benennung dieses Eingangs zu ändern. Durch die Abhängigkeit vom ›Sonderweg‹ wird die Adressierung bestimmter Personen als ›behindert‹ reproduziert. Dadurch, dass der Zugang zum Ratssaal nur über Umwege zu erreichen ist, wird für bestimmte Personen eine Barriere manifest, die deren Teilhabemöglichkeiten am politischen Geschehen einschränken. Politische Partizipation ist somit in gewisser Weise davon abhängig, Stufen laufen zu können. Auch hieran wird deutlich, inwiefern nachträglich eingebaute Zugänge nicht immer optimale Lösungen darstellen, sondern eher Kompromisse, die aber nichtsdestotrotz dort Zugänge eröffnen, wo sich zuvor Ausschluss vollzog.

Ausgehen

Auch in Schneverdingen wurde ein Restaurant besucht, das in einem Internetreiseführer als besonders gut empfohlen wurde. Dieses kann wie folgt beschrieben werden:

Zum Eingang des Restaurants führt eine Rampe. Allerdings öffnet die Eingangstür nach außen, sodass beim Eintritt zwar die Tür erreicht werden kann, um sie zu öffnen muss jedoch die Rampe wieder rückwärts hinuntergegangen/-gefahren werden. Personen, die einen Rollstuhl oder Rollator nutzen oder beispielsweise mit einem Kinderwagen unterwegs sind, sind dadurch immer davon abhängig, dass eine andere Person sie beim Öffnen der Tür unterstützt. Im Restaurant selbst ist es eher eng, sodass gerade für RollstuhlnutzerInnen das Bewegen im Raum erschwert ist. Eine ›barrierefreie‹ Toilette gibt es nicht. In den Speisekarten gibt es keine Braille und/oder Abbildungen, die Personen mit entsprechenden Unterstützungsbedarfen die Auswahl des Essens ohne fremde Hilfe ermöglichen.

Auch in Bezug auf dieses Restaurant zeigt sich, dass eine Idee von Barrierefreiheit vorhanden ist, welche in der lebenspraktischen Umsetzung jedoch nicht unproblematisch ist. Es stellt sich nun die Frage, inwiefern Handlungsoptionen gedacht werden können, anhand derer Menschen mit unterschiedlichen Unterstützungsbedarfen Teilhabemöglichkeiten eröffnet werden können.

Freizeit

Schneverdingen hat ein reges Vereinsleben, das die möglichen Freizeitaktivitäten im Sozialraum maßgeblich prägt. Eindrücke einiger Freizeiteinrichtungen werden im Folgenden dargelegt:

Das Schwimmbad ist auch über eine Rampe zugänglich. Neben der nicht-automatischen Drehtür befindet sich seitlich eine weitere Tür, die mit einem Schalter automatisch geöffnet werden kann. Weitere Unterstützungen bei der Orientierung (Leitstreifen, Symbole und Abbildungen etc.) können wir nicht erkennen. Personen, die einen Schwerbehindertenausweis haben, zahlen einen vergünstigten Eintrittspreis.

Der Zugang zum Schwimmbad in Schneverdingen ist stufenlos möglich. Andere Unterstützungsdimensionen außer der dadurch bedachten Mobilität finden keine Berücksichtigung – wie es so gut wie überall der Fall ist. In Bezug auf die Eintrittsvergünstigungen bei vorliegendem Schwerbehindertenausweis kann ganz grundlegend problematisiert werden, dass damit zwar eine finanzielle Entlastung von Personen vorgenommen wird, die unter

Umständen nur über geringe finanzielle Mittel verfügen. Demgegenüber ist es allerdings so, dass dem Preisnachlass zwingend vorausgehen muss, sich selbst als ›schwerbehindert‹ zu erkennen zu geben. In dieser Ambivalenz wird ›Behinderung‹ als Differenzkategorie reproduziert. Die Zugänge zu Sport- und Turnhalle erfolgen ebenerdig beziehungsweise über eine Rampe. Automatische Türöffnungen gibt es bei beiden nicht. Die Geschäftsstelle des Kulturvereins Schneverdingen e.V. ist ausschließlich über eine Stufe zu erreichen. Selbiges trifft auch auf die Geschäftsstelle der Diakonie Schneverdingen zu. Das Mehrgenerationenhaus ist über einen seitlichen Eingang zu erreichen, an den eine Rampe angelegt wurde. An dieser Stelle kann erneut auf die obigen Diskussionen bezüglich Eingängen verwiesen werden, bei denen ein Umweg in Kauf genommen werden muss und inwiefern dadurch Personen als ›andersartig‹ hervorgebracht werden. In Bezug auf das Kino wurde folgende Beobachtung gemacht:

Das Kino »Lichtspiel« wird durch eine schmale Eingangstür erreicht, bei der uns unklar ist, ob ein Rollstuhl ohne Weiteres hindurchpasst. Problematisch ist unter Umständen auch, dass der Bürgersteig vor dem Kino leicht abfallend ist, sodass Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Ähnliches daran gehindert werden müssen, ungebremst in Richtung Straße zu rollen.

Sollte die Tür des Kinos tatsächlich zu schmal dafür sein, mit einem Rollstuhl durchquert zu werden, wird so für Menschen, die darauf angewiesen sind, einen Rollstuhl zu nutzen, der Zugang zum Kino massiv eingeschränkt. In Schneverdingen gibt es eine Stadtbücherei, die über eine Rampe erreicht werden kann. Die Eingangstür kann nicht automatisch geöffnet werden. Barrieren können in Bezug auf die Stadtbücherei vor allem darin liegen, dass sie nicht sehr häufig geöffnet hat. Die Stadtbücherei hat an Wochentagen jeweils 3,5 Stunden am Nachmittag geöffnet; dienstags und donnerstags kommen weitere 2,5 Stunden Öffnung am Vormittag hinzu. Samstags ist die Stadtbibliothek vormittags für 2,5 Stunden geöffnet. Diese changierenden Öffnungszeiten erschweren es möglicherweise, den Überblick zu behalten und die richtigen Öffnungszeiten abzugleichen. Hinzu kommt, dass am Wochenende, wenn im Allgemeinen viele Menschen Zeit haben, in die Bücherei zu gehen, nur eine kurze Zeitspanne zur Verfügung steht, um Medien zu entleihen/zurückzubringen. Gleichzeitig ist dies erneut Beispiel für eine Kosten-/Nutzenabwägung, die kulturelle Angebote im Allgemeinen betrifft.

Diese Problematik wird dadurch verschärft, dass Menschen mit bestimmten Unterstützungsbedarfen nur auf bestimmte Angebote zurückgreifen können. Deren Möglichkeiten, kulturelle und/oder Freizeitangebote zu nutzen, werden dadurch unter Umständen deutlich eingeschränkt.

Alltag

Im gesamten Stadtgebiet finden sich größtenteils abgesenkte Bordsteine. Sogenannte Blindenleitsysteme oder Ampeln mit akustischen Signalen gibt es dagegen so gut wie keine. Lediglich an einer größeren Kreuzung wurde eine Ampel mit zusätzlicher akustischer Signalfunktion festgestellt. Diese änderte jedoch das Signal nicht, als die Ampel auf »grün« umsprang, wodurch sie ihrer unterstützenden Funktion nicht nachkommt. Schneverdingen ist auf TouristInnen eingestellt, was sich auch an den vielen Wegweisern zeigt. Diese sind zumeist ohne Piktogramme oder andere Ergänzungen, um das Verstehen zu erleichtern und die Abhängigkeit von Schriftsprache zu reduzieren. Auch sind die Wegweiser ausschließlich in deutscher Sprache beschriftet. Zwei Bankfilialen wurden begangen. Die eine kann durch eine seitliche Rampe erreicht werden, die zu einer nicht-automatischen Drehtür führt. Daneben findet sich eine weitere Tür, die allerdings nicht per Schalter geöffnet werden kann, sondern mit der Hand aufgezo-gen werden muss. Die Geldautomaten befinden sich alle in einer Höhe, in der sie ausschließlich stehend bedient werden können. Dies trifft auch auf die Geldautomaten der anderen Bankfiliale zu. Zudem ist dort kein stufenloser Eintritt möglich.

Bildung

In Schneverdingen teilen sich eine Grundschule und eine Förderschule mit dem Schwerpunkt Lernen ein gemeinsames Gelände:

Der Schulhof und, so weit wir das beurteilen können, auch das Gebäude, werden von Grund- und Förderschule gleichermaßen genutzt. Der Bodenbelag des Schulhofs besteht teils aus Asphalt (dort befinden sich Tischtennisplatten) und teils aus Sand (dort stehen Klettergerüste). Vor dem Nebeneingang befindet sich ein umzäunter Bereich, der für SkaterInnen vorgesehen ist, befindet sich hier doch beispielsweise eine »Halfpipe«. Der Haupteingang ist ebenerdig zu erreichen. Die Türen können nicht automatisch per Schalter geöffnet werden. Dies ist auch am Seiteneingang der Fall, zu dem zusätzlich Treppenstufen führen. Besondere Leitsysteme oder Orientierungshilfen erkennen wir keine.

Die gemeinsame Nutzung von Gebäude und Schulhof legt nahe, dass die, häufig starren, Grenzen zwischen Regel- und Förderbeschulung aufgeweicht werden können. Inwiefern dies in der Lebenspraxis tatsächlich der Fall ist, kann nicht beurteilt werden, da zum Begehungszeitraum schulfrei war. Dies ist aber prinzipiell eine spannende Frage, die zukünftig aufgegriffen werden könnte. Im Rahmen der Begehung wurde folgendes Gespräch geführt:

Als wir an der Schule stehen, kommen wir ins Gespräch mit einer Frau, die annehmbar in der Nähe wohnt und gerade mit ihrem Hund spazieren geht. Sie erzählt, dass die Förderschule jetzt geschlossen würde »wegen der Inklusion«. Wir haben den Eindruck, dass sie diese Entscheidung für wenig nachvollziehbar hält.

Mit dieser Aussage trifft die Dame mitten ins Herz der Debatte um schulische Inklusion, die oftmals auf die Annahme beschränkt wird: Alle Förderschulen müssen geschlossen werden. Für den hiesigen Zusammenhang ist wichtig, dass »Inklusion« dadurch oftmals Abneigung entgegengebracht wird, da sie als einseitig verantwortlich für Entscheidungen gesehen wird, die nicht allen Personen nachvollziehbar scheinen. Insofern sollte also auch darüber nachgedacht werden, wie Inklusion als Begriff und Praxis in den Sozialraum getragen wird und welches Verständnis davon in der Bevölkerung überhaupt vorherrscht. Interessanterweise zeigte eine kurze Recherche im Rahmen der Ausarbeitung der ethnographischen Berichte, dass die Förderschule tatsächlich geschlossen wurde und sich auch auf der Internetseite der Schule die Begründung findet: »Die Förderschule wurde im Rahmen der Inklusion am 31. Juli 2017 geschlossen!«²⁶.

13.1.4 Schwäbisch Gmünd

Öffentlicher Personennahverkehr

Der Bahnhof in Schwäbisch Gmünd verfügt über ein gut ausgebautes sogenanntes Blindenleitsystem, das allerdings abrupt endet, sobald das Bahnhofsgelände verlassen wird. Hieran zeigt sich, dass unterschiedliche Zuständigkeiten im öffentlichen Raum (Deutsche Bahn innerhalb des Bahnhofsgeländes, Stadt beziehungsweise Kommune außerhalb) nicht immer

26 www.osterwaldschule-schneverdingen.de/ (zuletzt am 15.07.2018).

sinnhaft und barrierefrei ineinandergreifen. Zudem kann das Gebäude stufenlos betreten werden und die Eingangstüren öffnen automatisch. In dieser Hinsicht stoßen Menschen mit entsprechenden Unterstützungsbedarfen also an so gut wie keine Barrieren. Problematisch kann es dagegen sein, tatsächlich mit der Bahn fahren zu wollen, wie uns diese Dame berichtet:

Die Frau, die einen Rollstuhl nutzt, berichtet uns in leicht lakonischem Ton, dass man sich bei der Bahn im Regionalverkehr mittlerweile »nur« noch einen Tag im Voraus (und nicht wie zuvor drei Tage im Voraus) anmelden muss, um als Rollstuhlfahrerin Unterstützung beim Einsteigen in den Zug zu bekommen.

Dadurch ist ein spontanes Verreisen nicht möglich. Menschen mit Unterstützungsbedarfen im Bereich Mobilität werden so in ihrer Flexibilität eingeschränkt und die Abhängigkeit von Hilfestellungen und bürokratischen Vorgängen (wie beispielsweise der verbindlichen Voranmeldung einer Bahnreise) wird manifestiert. Im Bahnhofsgelände selbst wird die Orientierung unter Umständen dadurch erschwert, dass es keine dynamische Fahrgastinformation gibt, die die kommenden Verbindungen, Abfahrtsgleise beziehungsweise Gleiswechsel oder Verspätungen anzeigt. Der zentrale Busbahnhof jenseits des Bahnhofs kann wie folgt beschrieben werden:

Es gibt am Busbahnhof insgesamt sechs Haltestellen, die wiederum in jeweils 4 Haltepunkte (A, B, C, D) unterteilt sind. Die anfahrenden Busse haben also 24 mögliche Haltepunkte, was die Orientierung – gerade für Ortsfremde – erschweren kann. Hinzu kommt, dass es keine Anzeigen oder Ansagen bezüglich der einfahrenden Busse gibt, sondern lediglich gedruckte Aushangfahrpläne. Diese sind alle an einer großen Fläche und zusätzlich an den jeweiligen Haltepunkten angebracht. Auf uns wirkt dies auf den ersten Blick sehr unübersichtlich und wir sind froh, dass wir zu Fuß weitergehen können und nicht davon abhängig sind, einen Bus zu nutzen. Zusätzlich erschwert wird die Orientierung dadurch, dass es keine sogenannten Blindenleitsysteme gibt. Es ist uns unklar, wie sich Menschen mit starken Sehbeeinträchtigungen hier selbstständig zurechtfinden sollen.

Die Orientierung an diesem Busbahnhof ist durch die vielen und (zumindest für Ortsfremde) unübersichtlichen Haltepunkte deutlich erschwert. Ortsfremde Personen und/oder Personen, die Unterstützung bei der Orien-

tierung benötigen, sind dadurch möglicherweise abgeschreckt und meiden unter Umständen diese Haltestelle. Dadurch wird der persönliche Fortbewegungsradius enger und es werden schließlich Teilhabemöglichkeiten an Praxen der Mehrheitsgesellschaft eingeschränkt. Eine weitere, etwas außerhalb des Stadtzentrums liegende Bushaltestelle wurde wie folgt wahrgenommen:

Der Bus der Linie, die wir nehmen sollen, um in die Fußgängerzone zu gelangen, fährt je nach Abfahrtszeit zwei unterschiedliche Haltestellen an, die wenige hundert Meter voneinander entfernt liegen. Da wir das nicht auf Anhieb verstehen und es auch nicht ausgeschildert ist, verpassen wir den Bus, den wir eigentlich nehmen sollten, und müssen auf den nächsten warten. An der Haltestelle, an der wir nun warten, gibt es keine elektronische Anzeige und auch keinen Fahrkartenautomaten, was dann problematisch werden kann, wenn Personen, die einen Rollstuhl nutzen und über die hintere Tür einsteigen, beim Busfahrer/bei der Busfahrerin einen Fahrschein kaufen müssen, allerdings durch den engen Gang nicht bis nach vorne durchfahren können. Die Haltestelle ist mit einem hohen Bordstein versehen, auf den stufenlos aufgefahren werden kann, um dann – ebenfalls stufenlos – in den Bus einzusteigen. Zudem gibt es ein sogenanntes Blindenleitsystem, das vor und nach der Haltestelle allerdings abrupt endet. Beides ist bei vielen Haltestellen, an denen wir auf dem Weg in die Stadt vorbeifahren, nicht der Fall. Der Bus, den wir dann schließlich nehmen, verfügt über eine Rampe, sodass stufenlos eingestiegen werden kann. An Haltestellen, die keinen erhöhten Bordstein haben, ist dies nicht möglich. Da es im Bus weder eine Anzeige noch eine Durchsage der kommenden Haltestellen gibt, verpassen wir unsere Zielhaltestelle – was für uns unproblematisch ist, da wir den Weg zu Fuß zurückgehen können, für Menschen mit entsprechenden Unterstützungsbedarfen ist dies unter Umständen nicht so einfach zu bewältigen.

Die Schilderung dieser Busfahrt zeigt sehr deutlich mehrere Problematiken, an die gerade ortsfremde BesucherInnen der Stadt Schwäbisch Gmünd stoßen, die allerdings zu ganz alltäglichen Barrieren für die EinwohnerInnen der Stadt werden können. Der Busverkehr in Schwäbisch Gmünd kann nicht barrierefrei genutzt werden, was darin begründet ist, dass es zu wenige (auch zuverlässige) Anzeigen und Ansagen sowohl an der Haltestelle als auch im Fahrzeug selbst gibt und dass Haltestellen nur teilweise barrierefrei ausgebaut sind. So kann es zum Problem werden, wenn von der zuständigen Verkehrsgesellschaft zwar Niederflurbusse angeschafft werden, allerdings

nicht alle Haltestellen passend dazu ausgebaut sind. Eine Busfahrerin teilt uns im Gespräch mit:

»Die Haltestellen sind nicht alle behindertengerecht, das ist aber Aufgabe der Stadt, sich darum zu kümmern. Aber bisher konnten wir noch jeden mitnehmen. Meistens geht es ja eh nur um Kinderwagen. Rollstuhlfahrer haben wir eher selten.«

Hieran wird deutlich, dass Barrierefreiheit auch und vor allem ein bürokratischer Akt ist, im Zuge dessen unterschiedliche Zuständigkeiten verhandelt werden müssen. Erkennbar ist auch die Zuversicht der Busfahrerin, im Bedarfsfall Unterstützungsmöglichkeiten zu finden, sodass alle Personen unabhängig etwaiger Beeinträchtigungen am Busverkehr teilhaben können. Barrierefreiheit wird hier in der intersubjektiven Aushandlung konstituiert, die Teilhabemöglichkeiten eröffnet. An Beispielen wie diesen zeigt sich, dass viele Personen sehr engagiert sind und sich bemühen, Barrieren abzubauen, wodurch schließlich Menschen mit Unterstützungsbedarfen Teilhabemöglichkeiten eröffnet werden können. Ganz besonders im Gedächtnis geblieben ist uns die Schilderung einer Mitarbeiterin in einem öffentlichen Gebäude, die immer wieder die Rollatoren von älteren BesucherInnen die Treppe hoch- und runterträgt und einmal sogar zusammen mit einer Kollegin eine Person samt Rollstuhl auf diese Art in das nächste Stockwerk befördert hat²⁷. In gewisser Weise ist daran jedoch problematisch, dass Menschen mit entsprechenden Unterstützungsbedarfen von anderen Personen abhängig sind und Angebote, in diesem Falle den Busverkehr, nicht selbstständig nutzen können. Ebenfalls kann reflektiert werden, dass Personen, die einen Rollstuhl nutzen, kaum als Fahrgäste wahrgenommen werden, wobei nicht bedacht wird, dass dies womöglich primär daran liegt, dass der Busverkehr nicht einschränkungslos genutzt werden kann. Auf die Frage, ob und inwiefern der Busverkehr auch von blinden Personen genutzt wird, antwortet eine andere Busfahrerin:

27 Aus Gründen der Anonymisierung soll hier nicht weiter ausgeführt werden, um welche Einrichtung in welchem Sozialraum es sich handelt.

»Es gab mal einen Blinden, der ist immer mit dem Bus zur Arbeit gefahren, aber da wussten ja eh alle, wo der aussteigen muss. Und jetzt ist der in Rente, also fährt eh keiner mehr mit.«

Auf die Fragen, ob es teils Rückfragen zu den Aushangfahrplänen gibt oder ob sie Erfahrungen mit Verständnisproblemen gemacht hat, antwortet ebenjene Busfahrerin:

»Den Aushangfahrplan müsste der Dümme kapieren, da hatten wir noch nie Probleme mit. Leute, die total neben der Spur sind, haben ja eh nen Betreuer dabei, die kann man ja auch nicht alleine rumlaufen lassen.«

In diesen Ausschnitten aus dem Gesprächsprotokoll wird ersichtlich, inwiefern Beeinträchtigung oder Unterstützungsbedarf negativ konstruiert wird – insbesondere im Bereich Lesen/Verstehen. Hier eröffnen sich Handlungsoptionen, um über bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Sensibilisierung der breiten Öffentlichkeit für diverse Unterstützungsbedarfe beizutragen.

Verwaltung

Am Rathaus in Schwäbisch Gmünd ist ein Schild mit der folgenden Inschrift angebracht:

»Barrierefreier Zugang über Milchgässle«. Neben der Schrift ist das Piktogramm von einer Person, die in einem Rollstuhl sitzt, und einem Kind, das sich in einem Kinderwagen befindet. Neben den Piktogrammen ist ein Pfeil, der nach rechts zeigt.

Auch hier zeigt sich, dass es schwierig ist, Bestandsbauten so zu verändern, dass sie stufenlos betreten werden können. Insofern ist es positiv, dass der Bedarf eines barrierefreien Eingangs bedacht und umgesetzt wird. Dennoch kann problematisiert werden, dass auf diese Art und Weise Personen, die auf einen stufenlosen Eingang angewiesen sind, ein Stück weit von der Mehrheitsgesellschaft getrennt werden – auch wenn dies die einzige Möglichkeit zu sein scheint, überhaupt Zugänge zu eröffnen. Dieselbe Problematik wurde bereits in Bezug auf das Rathaus in Rostock diskutiert, worauf an dieser Stelle verwiesen werden soll. Andere Dimensionen von Barrierefreiheit wer-

den hier nicht beachtet, woran erneut deutlich wird, inwiefern ein Verständnis von Barrierefreiheit als barrierefrei im Bereich Mobilität überwiegt.

Einkaufen

In der Fußgängerzone von Schwäbisch Gmünd sind einige Geschäfte nicht ebenerdig zu erreichen. Inwiefern dies zum Problem werden kann, zeigt die folgende Beobachtung:

Eine Frau, die einen Rollstuhl nutzt, befindet sich vor dem Geschäft eines Mobilfunkanbieters, wo sie von der dort angestellten Mitarbeiterin beraten wird. Der Eingang zum Geschäft hat eine Stufe, die von Personen, die einen Rollstuhl nutzen, nicht überwunden werden kann, weshalb das Beratungsgespräch vor der Tür stattfinden muss. Die Verkäuferin läuft immer wieder ins Geschäft und holt verschiedene Gegenstände, die sie vor der Tür dann der Frau zeigt. Nach einer Weile kommt sie uns sehr genervt vor.

Die betreffende Dame muss aufgrund mangelnder Zugänglichkeit des Geschäfts ein Beratungsgespräch auf der Straße in Kauf nehmen. Nun kann eingewandt werden, dies sei doch ein Beispiel dafür, wie Barrieren lebenspraktisch überwunden werden können. Zu bedenken gegeben werden muss allerdings, dass auf diese Art und Weise die Privatsphäre der Dame massiv verletzt wird, könnte doch potenziell jede/r PassantIn das Gespräch mithören. Die originär privaten Angelegenheiten der Dame werden öffentlich gemacht – sie wird in ihrer Privatsphäre beeinträchtigt. Im Gespräch mit einer Passantin erfahren wir das Folgende:

»Ich erinnere mich, dass es mal eine Initiative gab, alle Geschäfte in der Innenstadt mit einer automatischen Türöffnung zu versehen. Die ist dann letzten Endes aber gescheitert. Ich weiß gar nicht so genau, warum.«

Demgegenüber konnte auch ein Beispiel dafür dokumentiert werden, wie Menschen mit Unterstützungsbedarfen im Bereich Mobilität auf dem ersten Arbeitsmarkt in einem Geschäft arbeiten:

In einem Geschäft der deutschlandweiten Einkaufsmarktkette »REWE« gibt es einen sogenannten »Rollstuhl-Kurier«, der von einer Person, die einen Rollstuhl nutzt, angeboten wird und ähnliche Dienstleistungen wie ein sogenann-

ter Fahrradkurier bietet. Der Rollstuhl-Kurier bringt die Waren, die von den KundInnen telefonisch vorbestellt werden, innerhalb der Innenstadt zu diesen nach Hause beziehungsweise zur Mittagspause ins Büro/zur Arbeitsstelle, so dass diese nicht selbst den Weg in den Einkaufsmarkt antreten müssen.

Auf diese Art und Weise werden Menschen, die einen Rollstuhl nutzen, sichtbar im Handlungsraum und eignen sich Raum, im hiesigen Fall als Arbeitsplatz, an. Insofern übernimmt der Rollstuhl-Kurier aus Schwäbisch Gmünd also eine Art Vorreiterrolle und seine Arbeit trägt dazu bei, dass sich die öffentliche Wahrnehmung von Menschen mit Unterstützungsbedarfen verändert. Praxen wie diese tragen zu oben genannter Bewusstseinsbildung bei.

Ausgehen

Auch in Schwäbisch Gmünd wurde ein von einem Internetreiseführer empfohlenes Restaurant besucht. Dieses kann wie folgt beschrieben werden:

Über einige Stufen erreichen wir die Eingangstür des Restaurants. Nachdem wir diese durchquert haben, sehen wir, dass das eigentliche Restaurant im ersten Obergeschoss liegt und über eine breite Treppe erreicht werden kann. Einen Aufzug gibt es nicht.

Dieses Restaurant ist für Menschen mit Unterstützungsbedarfen im Bereich Mobilität nicht ohne umfängliche Hilfestellungen von anderen Personen zu erreichen. Dadurch können diese nicht an routinemäßigen Praxen teilhaben, wie im konkreten Fall, in einem sehr gut bewerteten Restaurant einzukehren, und erfahren somit sozialen Ausschluss. In Bezug auf Restaurantbesuche stehen gerade gehörlose Menschen häufig vor Barrieren, wie die folgende gehörlose Dame im Gespräch berichtet:

»Viele Restaurants bestehen darauf, dass Tische telefonisch reserviert werden. Gehörlose Menschen nutzen dafür jedoch Faxgeräte. Es kam schon vor, dass ich ein Fax an ein Restaurant geschickt habe und dann kam zurück: »Wir können Tischreservierungen leider nur telefonisch entgegennehmen«. Ich musste dann jemanden bitten, für mich dort anzurufen.«

Eine weitere anwesende gehörlose Dame berichtet von ganz ähnlichen Erfahrungen:

»Einmal bekam ich vom Restaurant die Rückmeldung, dass ich ja einen Nachbarn bitten könnte, für mich anzurufen. Aber ich will doch auch nicht, dass die Nachbarn darüber Bescheid wissen, wo ich gerne Essen gehe!«

In Bezug auf das Beauftragen von Handwerksdienstleistungen berichtet sie von ganz ähnlichen Schwierigkeiten:

»Einmal wollte ich Handwerker beauftragen und habe ihnen dazu ein Fax geschickt. Als lange keine Antwort daraufkam, habe ich meine Schwiegertochter gebeten, für mich dort anzurufen und nachzufragen. Da haben sich die Handwerker entschuldigt und meinten, sie bekommen so selten Faxe und haben sich deshalb nicht darum gekümmert. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass, wenn ich auf das Fax schreibe, dass ich gehörlos bin und deswegen nicht telefonieren kann, eher auf mein Anliegen eingegangen wird. Aber eigentlich will ich das ja auch nicht, dass ich immer und überall draufschreiben muss: ›Bitte beachten Sie, ich bin gehörlos‹.«

Die lebenspraktische Abhängigkeit vom Telefon zieht weitere Abhängigkeiten nach sich, nämlich beispielsweise Verwandte oder Bekannte bitten zu müssen, stellvertretend für einen selbst zu telefonieren. Hieran zeigt sich, inwiefern eine gewisse Inflexibilität und Unwissen darüber, dass nicht alle Personen ohne Weiteres auf das Telefon zurückgreifen können, zur Barriere werden. Im Gespräch berichten die gehörlosen Personen, dass es in vielen Fällen schon hilfreich wäre, wenn ihre Gegenüber langsam sprechen und mehr Mimik und Gestik benutzen würden, da es dann einfacher sei, dem Gesprächsverlauf zu folgen. Kritisiert wird auch, dass es kaum Interesse, aber auch zu wenige Angebote gebe, Deutsche Gebärdensprache zu erlernen. Dadurch gebe es zu wenige GebärdensprachdolmetscherInnen, die infolgedessen frühzeitig angefragt werden müssen, da sie sonst ausgebucht sind. Handlungspotenziale bestehen also darin, auf diverse Kommunikationsbedürfnisse aufmerksam zu machen und gegebenenfalls Deutsche Gebärdensprache als mögliche zu erlernende Fremdsprache mehr in den Fokus der breiten Öffentlichkeit zu rücken.

Freizeit

Im Bereich Freizeit wurde sich unter anderem ausführlich mit der Stadtbibliothek in Schwäbisch Gmünd beschäftigt. Deren Begehung wurde wie folgt protokolliert:

Die Eingangstüren zur Stadtbibliothek sind per Hand zu öffnen, eine automatische Türöffnung gibt es nicht. Die Bibliothek ist auf mehreren Ebenen angeordnet, die durch einen Aufzug erreicht werden können, der allerdings bereits seit drei Monaten defekt ist. Von den circa 100.000 verfügbaren Medien werden 267 unter dem Schlagwort »Leichte beziehungsweise Einfache Sprache« geführt. In einer gesonderten Abteilung sind diese Medien zugänglich, die sich an Jugendliche und Erwachsene richten. Einmal im Monat findet dort auch ein Lesekreis statt. Die in der Stadtbibliothek verfügbaren Medien decken circa 25 verschiedene Sprachen ab. Für geflüchtete Personen gibt es gesonderte Angebote, wie beispielsweise die Aufnahme weiterer Sprachen beziehungsweise Anschaffung entsprechender Medien.

Personen, die keine Unterstützungsbedarfe im Bereich Mobilität haben, können die Angebote der Stadtbibliothek, die durchaus divers und auf unterschiedliche NutzerInnen zugeschnitten sind, gut nutzen. Insbesondere das Angebot von Medien in Leichter beziehungsweise Einfacher Sprache eröffnet Menschen, die Unterstützungsbedarfe im Bereich Lesen/Verstehen haben, die Möglichkeit, am kulturellen Leben in der Stadt teilzuhaben. Personen allerdings, die in irgendeiner Weise auf einen Aufzug angewiesen sind, bleibt die Stadtbibliothek als Ort und als soziale Praxis schon seit Monaten verschlossen. Dies ist hoch problematisch, denn dadurch vollzieht sich Ausschluss. Weitere strukturelle Teilhabebarrrieren Im Bereich Freizeit schildert die folgende gehörlose Dame, mit der wir ins Gespräch gekommen sind:

»Mein Sohn (8 Jahre) möchte so gerne mit mir zusammen ins Kino gehen. Aber für mich ist das zwecklos, ich kann nichts davon verstehen, was auf der Leinwand passiert. Ich habe den Kinobetreiber schon öfter mal darauf angesprochen, warum es nicht auch Filme mit Untertiteln gibt, aber er meinte, er könne da nichts machen. Und dann bekomme ich noch nicht einmal Rabatt im Kino, obwohl ich die Dialoge ja gar nicht verstehe.«

Durch diese strukturelle Barriere werden sowohl die betreffende Dame als auch ihr Sohn in ihren Teilhabemöglichkeiten am sozialen Leben eingeschränkt. Freizeitaktivitäten, wie ein Kinobesuch, können so nicht gemeinsam erlebt werden, woraus sowohl für die Mutter als auch für den Sohn Ausschluss resultiert. Hieran zeigt sich, dass es nicht zwingend einer Kategorisierung als ›beeinträchtigt‹ bedarf, um an Teilhabebarrrieren zu stoßen, sondern, dass es sich dabei um sehr komplexe Zusammenhänge handeln kann, von denen letztlich auch andere ›betroffen‹ sind, wie im hiesigen Beispiel der Sohn der Dame. Weiterhin zeigt sich, wie wichtig es ist, mit Menschen ins Gespräch zu kommen, sie ernst zu nehmen und ihre Vorschläge lösungsorientiert zu diskutieren. Menschen mit bestimmten Unterstützungsbedarfen sind ExpertInnen in eigener Sache und wissen selbst am besten, worin Barrieren liegen und wie diese unter Umständen abgebaut werden könnten. Die Innenstadt von Schwäbisch Gmünd ist touristisch erschlossen, es gibt Wegweiser und Hinweistafeln. Diese sind möglicherweise für Menschen mit Unterstützungsbedarfen im Bereich Lesen/Verstehen schwierig nachzuvollziehen, da es keine Piktogramme oder andere Darstellungsarten gibt, die auf Schriftsprache verzichten. Für Menschen mit Sehebeeinträchtigungen oder blinde Menschen gibt es keine Informationen in Braille.

Bildung

Eine der gehörlosen Damen, mit denen wir ins Gespräch kamen, berichtet von Schwierigkeiten, die für sie in der Schule ihres Kindes entstehen:

»Ein Problem ist, dass Elternabende häufig sehr kurzfristig anberaumt werden. Das macht es für mich sehr schwierig, einen Dolmetscher zu organisieren. Deshalb konnte ich manchmal schon nicht am Elternabend teilnehmen. Es hat auch nichts geholfen, dass ich mit den Lehrern gesprochen habe und gesagt habe, dass gehörlose Eltern frühzeitig informiert werden müssen. Ich habe gesagt, dass das sehr wichtig ist, aber es hat nichts geändert.«

Eine danebenstehende Dame ergänzt:

»Ja, das war früher schon ganz genauso. Da hat sich auch nie etwas dran geändert. Tja, aber jetzt sind die Kinder ja schon groß.«

Aus Perspektive der Personen, die diese Problematik schildern, scheint es kaum nachvollziehbar, warum Termine nicht frühzeitig angekündigt werden können. Auch wenn die Perspektive der Lehrkräfte unbekannt ist, kann problematisiert werden, dass hier offenbar das Bewusstsein dafür fehlt, wie schwierig es ist, GebärdensprachdolmetscherInnen zu beauftragen. Dieses Wissen in der breiten Öffentlichkeit zu verankern und so zu mehr Sensibilität beizutragen, wie auch dazu, dass flexibler auf unterschiedliche Bedürfnisse reagiert wird, ist eine mögliche Handlungsperspektive. Davon profitieren nicht nur gehörlose Personen, sondern alle, die kurzfristige Termine nicht wahrnehmen können, beispielsweise arbeitsbedingt (vor allem Schichtdienst), wegen fehlender Betreuungskräfte für jüngere Kinder oder pflegebedürftige Familienangehörige, fehlender DolmetscherInnen (nicht nur für Deutsche Gebärdensprache, sondern auch darüber hinaus) etc.

13.1.5 Verbandsgemeinde Nieder-Olm

Öffentlicher Personennahverkehr

In der Stadt Nieder-Olm verkehrt der öffentliche Personennahverkehr in größeren zeitlichen Intervallen, weshalb eine genaue Planung der Verbindungen wichtig ist. Spontanes und wenig geplantes Reisen beziehungsweise Unternehmungen mit Bus und Bahn sind nur eingeschränkt möglich. Der Bahnhof Nieder-Olm wurde wie folgt erlebt:

Innerhalb des Bahnhofsgeländes gibt es Rampen und abgeflachte Bordsteine. Teils muss ein (weiterer) Umweg in Kauf genommen werden, um das gewünschte Gleis zu erreichen. Uns fällt auf, dass der Bodenbelag teils sehr uneben ist. Zudem ist im Bahnhof ein sogenanntes Blindenleitsystem vorhanden, das jedoch endet, sobald dieser verlassen wird. Weitere Vorkehrungen, die bei der Orientierung unterstützen könnten, erkennen wir nicht. In die Regionalbahn kann stufenlos ein- und wieder ausgestiegen werden. Auf dem Bahnhofsgelände liegen viele Glasscherben auf dem Boden. Die Wartepplätze sind teils dreckig und zerstört.

Wie auch in den anderen Sozialräumen teils beobachtet wurde, beschränken sich unterstützende Orientierungs- und Mobilitätsangebote auf das Bahnhofsgelände. Sobald dieses verlassen wird, enden sogenannte Blindenleitsysteme und können Wege nicht mehr stufenlos begangen werden. Dies

liegt primär daran, wie oben bereits problematisiert, dass unterschiedliche Zuständigkeiten vorliegen (innerhalb des Bahnhofs die Deutsche Bahn und außerhalb die Kommune) und deshalb der Ausbau von dem, was »barrierefrei« genannt werden kann, in unterschiedlichem Tempo und mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen vorangetrieben wird. Der offensichtliche Vandalismus kann dann zum Problem werden, wenn beispielsweise Glasscherben auf dem Boden liegen und Menschen, die einen Rollstuhl nutzen, oder Menschen mit starken Sehbeeinträchtigungen diesen nicht ausweichen können beziehungsweise auf die Wege angewiesen sind, die verschmutzt sind. Bezüglich der Anzeige am Bahnhof kann problematisiert werden, dass diese lediglich die aktuelle Uhrzeit und nicht die kommenden Verbindungen anzeigt. Zur Diskussion dessen sei auf die entsprechenden Ausführungen zum Bahnhof in Schneverdingen verwiesen, bei dem dies ebenfalls so ist. In Bezug auf die Fahrkartenautomaten wurde folgende Beobachtung gemacht:

Es gibt zwei Fahrkartenautomaten, wobei sich einer bei einem Unterstand befindet, an dem sich Wartende aufhalten können. Der Weg von diesem Wartepplatz zum Gleis kommt uns eher weit vor und wir fragen uns, ob es möglich ist, sich schnell ein Ticket zu kaufen und dann sofort in die Bahn einzusteigen. Die Fahrkartenautomaten sind in einer Höhe angebracht, in der sie auch im Sitzen bedient werden können. In Braille sind Informationen angegeben. Allerdings übersetzen diese das Folgende: »Schwerbehinderte Menschen können die Züge des Nahverkehrs mit einem entsprechend gekennzeichneten Ausweis unentgeltlich nutzen«.

Der weite Weg vom Fahrkartenautomaten zum Gleis kann nicht nur für Menschen mit bestimmten Unterstützungsbedarfen zur Barriere werden, sondern ist unter Umständen für alle Personen problematisch. Der hiesige Fahrkartenautomat ist der einzige, der in allen Sozialräumen ausgemacht werden konnte, der auch im Sitzen bedient werden kann. Dadurch eröffnen sich Teilhabemöglichkeiten für alle Personen, die auf die niedrige Höhe angewiesen sind. Es ist positiv, dass auch Informationen in Braille an diesem Automaten verfügbar sind. Dass sich diese allerdings auf eine Erklärung des Schwerbehindertenausweises beschränken, ist schade. Wichtig wäre es, für die Bahnfahrt relevante Informationen in Braille wiederzugeben (beispielsweise Abfahrtszeiten). Auf einer Bahnfahrt von Nieder-Olm Richtung Mainz wurde das Folgende beobachtet:

In die Bahn kann stufenlos eingestiegen werden. In einem kleinen Vorraum sind einige Sitzplätze und auch ein Platz für einen Rollstuhl. Rechts und links dieses Vorraums führen Stufen in die eigentlichen Abteile. Im Vorraum befindet sich eine barrierefreie Toilette, die aber gerade defekt ist.

Hier zeigt sich, dass Personen, die einen Rollstuhl nutzen, keine Möglichkeit haben, stufenlos das Abteil zu wechseln und aufgrund dessen in diesem Fall auch nicht die Toilette aufsuchen können. Sie müssten dazu theoretisch die Bahn verlassen und an einem anderen Eingang wieder einsteigen. Während der kurzen Halte der Bahn ist dies sicherlich nicht möglich. Beim Aussteigen stellen wir das Folgende fest:

Als wir in Mainz ankommen, können wir nicht mehr stufenlos aus der Bahn aussteigen.

Von Nieder-Olm aus ist also der Anschluss an den Fernverkehr nicht ohne Weiteres möglich. Dieselbe Problematik wurde oben bereits in Bezug auf Schneverdingen diskutiert, weshalb für eine weiterführende Diskussion darauf verwiesen werden soll. An zwei Bushaltestellen werden unterschiedliche Barrieren manifest:

Um die Haltestelle ist es insgesamt eher eng und es erscheint uns schwierig, sich dort mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen zu bewegen. Die Bordsteine sind nicht abgeflacht, was das Erreichen der Haltestelle unter Umständen zusätzlich erschwert. Es gibt weder eine Ansage noch eine Anzeige der kommenden Verbindungen. Ein sogenanntes Blindenleitsystem ist ebenfalls nicht vorhanden. Auf dem Fahrplan sind einige Verbindungen mit einem Rollstuhl-Piktogramm versehen. In der Legende ist dieses wie folgt beschrieben: »In der Regel – Niederflerbus – keine Gewähr«.

Für Ortsfremde ist die Orientierung an dieser Haltestelle schwierig, vor allem, da es keine dynamischen Anzeigen der kommenden Verbindungen gibt. Für Menschen, die Unterstützungsbedarfe im Bereich Lesen/Verstehen haben, kann dies unter Umständen zur Barriere werden, wodurch die Fortbewegung per öffentlichem Personennahverkehr im Sozialraum eingeschränkt wird. Wenig zuverlässig ist wohl auch die Art des Busses, der die Haltestelle anfährt, können sich die Fahrgäste doch nicht darauf verlassen,

dass dies ein Niederflurfahrzeug ist, in das stufenlos eingestiegen werden kann. So ist es möglich, dass beispielsweise Menschen, die einen Rollstuhl nutzen, die Fahrt nicht antreten können, da sie nicht in den Bus gelangen. Dies erzeugt Ausschluss, auch dahingehend, dass dann unter Umständen gar nicht mehr auf den öffentlichen Personennahverkehr zurückgegriffen wird. Die andere Haltestelle kann wie folgt beschrieben werden:

Auch an dieser Haltestelle ist kein sogenanntes Blindenleitsystem. Dafür gibt es an einem Pfahl einen Schalter, mit dem die akustische Ansage der Abfahrtszeiten aktiviert werden kann. Diese Ansage ist allerdings defekt. Zudem ist der Pfahl, an dem der Schalter angebracht ist, mit Baustellenmaterial zugestellt (ein Zaunstück und ein Betonpflock, in den Schilder gestellt werden können), so dass dieser, selbst wenn er nicht defekt wäre, gar nicht erst erreicht werden kann. Zusätzlich begrenzt wird der Pfahl durch einen davorstehenden Mülleimer. Auf der Bank, die Wartenden als Sitzgelegenheit dient, liegt ein Signalschild, das wohl auf die Baustelle aufmerksam machen soll, aber nun die Sitzplätze versperrt. An einer dynamischen Verbindungsanzeige sind die kommenden Busse und ihre Ziele angezeigt. Teils ist die Abfahrtszeit als Uhrzeit und teils als »in x Minuten« angegeben, was unübersichtlich wirkt.

An dieser Haltestelle werden Teilhabebarrieren nicht (primär) durch die Haltestelle selbst manifest, sondern dadurch, dass diese durch zusätzliche physische Barrieren versperrt wird. Selbstredend ist es immer möglich, dass bei elektronischen Anzeigen und Ansagen Ausfälle und Defekte entstehen, allerdings muss auch bedacht werden, dass diese Ausschluss nach sich ziehen. Es bedarf also Überlegungen, wie Defekte verhindert oder alternative Informationsmöglichkeiten bereitgestellt werden können. Ersteres kann gegebenenfalls durch regelmäßige Wartungen erzielt werden, Letzteres möglicherweise durch eine/n ServicemitarbeiterIn vor Ort, der/die im Bedarfsfall die Informationen gibt, die im Regelfall die Ansage geben würde. Es erscheint positiv, dass eine dynamische Verbindungsanzeige vorhanden ist, denn diese kann die Orientierung ungemein erleichtern. Problematisiert werden kann, dass die uneinheitliche Anzeige von Zeitpunkten und Zeiträumen unübersichtlich ist und insofern die Orientierung eher erschwert. Zusätzlich muss auch in Nieder-Olm problematisiert werden, dass Aushangfahrpläne nicht einfach nachzuvollziehen sind, wodurch gerade für Menschen mit Unterstützungsbedarfen in den Bereichen Lesen/Verstehen Barrieren manifest

werden. Darüber hinaus zeigt sich hier ganz deutlich, inwiefern Barrierefreiheit als Aushandlungspraxis konstituiert wird, die sich zwischen unterschiedlichen Strukturen und Subjekten vollzieht. Die Person, die den Pfahl zugestellt und ein Signalschild auf die Bank gelegt hat, tat dies sicherlich nicht in der Absicht, bestimmte Personen zu behindern. Vielmehr ist anzunehmen, dass dadurch der Weg freigeräumt werden sollte, sodass Menschen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ungehindert an der Haltestelle vorbeilaufen oder in den Bus einsteigen können. Barrierefreiheit heißt also auch, Interessen abzuwägen. Eine Busfahrt, die an oben beschriebener Haltestelle angetreten wurde, kann wie folgt wiedergegeben werden:

Der Niederflrbus verfügt über eine Rampe zum Ausklappen. Im Businneren ist das Symbol für Barrierefreiheit ein Piktogramm, das einen Menschen mit einem Gehstock zeigt. Während der Fahrt werden die Haltestellen sowohl angesagt als auch angezeigt. Zudem ertönt ein Signalton, wenn der Halteknopf gedrückt wird und auf der Anzeige erscheint das Blinksignal »Wagen hält«. Wir bemerken, dass die Namen der Haltestellen teils stark verkürzt sind (teilweise bis zu drei Abkürzungen in einem Namen), was dazu führt, dass auf der Anzeige die Haltestellennamen teils unkenntlich beziehungsweise nicht nachzuvollziehen sind.

Die prinzipiell gute Ausstattung des Busses wird ein Stück weit dadurch beeinträchtigt, dass auf der Anzeige die Haltestellennamen stark verkürzt werden. Dies ist annehmbar ein technisches Problem, das ohne größere Mühen lösbar erscheint. Es stellt sich die Frage, weshalb bislang keine Lösung dafür gefunden wurde, denn es ist klar, dass eine solche Anzeige die Orientierung entlang der Strecke deutlich erschweren kann, wodurch möglicherweise Teilhabebarrrieren errichtet werden. In Nieder-Olm stellt sich die zentrale Frage, wie die anderen Orte der Verbandsgemeinde erreicht werden können. Verbindungen mit dem öffentlichen Personennahverkehr gibt es nur zu bestimmten Zeiten, zudem besteht eine teils große Abhängigkeit davon, diesen auch nutzen zu können. Dies resultiert darin, dass für die Mobilität innerhalb der Verbandsgemeinde ein PKW unerlässlich ist. Menschen, die nicht auf diesen zurückgreifen können, werden so ein Stück weit immobil und dadurch auch in ihren Teilhabemöglichkeiten am sozialen und kulturellen Leben außerhalb ihres unmittelbaren Wohnorts eingeschränkt.

Verwaltung

Das Rathaus der Verbandsgemeinde Nieder-Olm wurde begangen und dabei wie folgt wahrgenommen:

Das Rathaus kann über eine Rampe erreicht werden, die zu automatischen Schiebetüren führt. Mit dem Aufzug können die oberen Stockwerke angefahren werden. Der Aufzug selbst kommt uns sehr schmal vor und wir fragen uns, ob auch größere Rollstühle hier hineinpassen. Das Gebäude verfügt über ein sogenanntes Blindenleitsystem. Besonders hervorzuheben ist ein mit Braille versehener Übersichtsplan, auf dem die Stockwerke sowie die dort zu findenden Abteilungen beschrieben sind. Piktogramme, die die Orientierung vereinfachen, sehen wir keine.

Das Rathaus der Verbandsgemeinde Nieder-Olm ist das einzige öffentliche Gebäude (zumindest insofern die Gebäude begangen werden konnten), das über ein solches Orientierungssystem für blinde Personen verfügt. Dadurch wird betreffenden Personen die selbstständige(re) Orientierung im Gebäude möglich. Dieses Bestreben, ein barrierefreies Bewegen im Gebäude zu ermöglichen, kann dahingehend erweitert werden, beispielsweise Piktogramme anzubringen, die Personen unterstützen, die (deutsche) Schriftsprache nur eingeschränkt lesen und verstehen können.

Einkaufen

In Nieder-Olm ist ein Großteil der Geschäfte ausschließlich über Stufen zu erreichen, Rampen finden sich nur selten. Dies kann zur Barriere werden, wie in der folgenden Beobachtung deutlich wird:

Eine Frau, die einen Rollstuhl nutzt, und ihre Begleiterin stehen vor einer Bäckerei, deren Eingang ausschließlich über Stufen zu erreichen ist. Die Begleiterin bespricht mit der Frau, was sie gerne haben möchte und geht dann ohne sie in die Bäckerei, um den Einkauf für sie zu erledigen. Die Frau selbst bleibt vor dem Geschäft stehen und wartet.

Dieses Beispiel, das exemplarisch für eine Vielzahl solcher Situationen steht, zeigt deutlich, inwiefern Stufen zur Barriere werden können. Die Dame, die einen Rollstuhl nutzt, wird so von der lebenspraktisch zentralen Tätigkeit,

selbstständig und unabhängig einkaufen gehen zu können, ausgeschlossen. Darüber hinaus werden Hürden auch bei Bankfilialen deutlich:

Die Bankfiliale wird über fünf Treppenstufen erreicht, die zu einer Tür führen, die mit der Hand geöffnet werden muss. Ein sogenanntes Blindenleitsystem, das beispielsweise zu den Geldautomaten führt, ist nicht vorhanden. An den Geldautomaten sind dagegen einige der Tasten mit Braille versehen.

Eine Filiale der Deutschen Post dagegen kann über eine Rampe erreicht werden. Hier befindet sich auch eine Toilette, die mit einem Rollstuhlsymbol versehen ist. Diese Toilette ist verschlossen. Ein weiterer Aspekt, der die Mobilität in Nieder-Olm unter Umständen einschränkt, ist, dass die Straßen teils eine deutliche Steigung aufweisen. Die Fortbewegung per Rollstuhl, Rollator oder Fahrrad ist dadurch möglicherweise beschwerlich und verhindert, dass sich bestimmte Personen ungehindert im Sozialraum fortbewegen können. Klar ist allerdings auch, dass Straßenzüge nicht umfassend abgeflacht werden können. Dennoch ist die Reflexion dessen wichtig, dass nicht alle Personen sich uneingeschränkt auf steilen Straßen bewegen können, um so zu mehr Sensibilität im Umgang mit Menschen mit je bestimmten Unterstützungsbedarfen beizutragen. Für die Verbandsgemeinde Nieder-Olm liegen zwei Broschüren mit dem Titel »Barrierefreie Gastronomie- und Hotelleriebetriebe sowie Arztpraxen im Landkreis Mainz-Bingen« vor (eine als tabellarische Übersicht mit Piktogrammen und eine in Textform), in denen aufgeführt ist, welche gastronomischen Betriebe und welche Arztpraxen in welcher Hinsicht »barrierefrei« sind. Aufgenommen sind hierbei die Dimensionen Mobilität und Sehen. Über etwaige Angebote in Leichter Sprache oder Deutsche Gebärdensprache wird per zusätzlicher Fußnote informiert. Darüber hinaus sollen gastronomische Betriebe gekennzeichnet sein, die ihre Speisekarte auch in Braille anbieten wollen. Dies will ganz offensichtlich keiner der aufgeführten Betriebe, da keiner entsprechend hervorgehoben wurde. Bei den diesbezüglich überprüften Gaststätten lag auch keine Speisekarte in Braille vor, weshalb für blinde Menschen, die Braille zur Information bedürfen, Barrieren nach wie vor bestehen bleiben. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass für Personen mit entsprechenden Unterstützungsbedarfen eine solche Broschüre wertvoll ist, um sich im Sozialraum zu orientieren. Perspektivisch wäre es hier möglicherweise sinnvoll, weitere

Dimensionen (Hören, Lesen/Verstehen, Fremdsprache) mit in die Übersicht aufzunehmen und darüber hinaus in der Handlungspraxis zu etablieren.

Ausgehen

Auch in der Verbandsgemeinde Nieder-Olm wurde ein Restaurant besucht, das von einem Onlinereiseführer empfohlen wurde:

Um in das Restaurant zu gelangen, müssen erst drei Stufen nach unten gegangen und der Innenhof durchquert werden, um dann mehrere Stufen zum Eingang hinaufzugehen. Von der Seite führt ein Pfad in den Innenhof, der stufenlos begangen werden kann. Der Innenraum des Restaurants ist in zwei Ebenen unterteilt, die wiederum über eine Stufe erreicht werden können. Zum Obergeschoss führt ausschließlich eine Treppe. Die Speisekarten sind auch hier ohne Abbildungen und/oder Braille.

Dieses Restaurant, das im oben genannten Onlinereiseführer als sehr gut bewertet ist, ist für Personen, die auf einen stufenlosen Zugang angewiesen sind, nicht zu erreichen. Dadurch werden bestimmte Personen von gemeinsamen Praxen ausgeschlossen, was unter Umständen sozialen Ausschluss nach sich zieht. Ein weiteres empfohlenes Restaurant gestaltet sich wie folgt:

Auch zu diesem Restaurant führen mehrere Stufen. Der Innenraum ist eher eng und wir stellen uns vor, dass es schwierig ist, dort mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen unterwegs zu sein.

Die Problematik ist hier dieselbe wie oben, sie wird allerdings dadurch verschärft, dass kein stufenlos zugänglicher Außenbereich verfügbar ist und durch die Enge der Tische und Stühle das Fortbewegen zusätzlich erschwert wird.

Freizeit

Im Bereich Freizeit scheint in der Verbandsgemeinde Nieder-Olm die Festhalle eine zentrale Rolle zu spielen.

Das Gelände, auf dem die Festhalle liegt, ist sehr weitläufig und verfügt über einen großen Parkplatz. Die Festhalle selbst kann stufenlos erreicht werden. Beim Eintritt müssen zwei Türen durchquert werden, die nicht automatisch

öffnen beziehungsweise per Schalter geöffnet werden können. Sogenannte Blindenleitsysteme gibt es keine.

Für Menschen mit Unterstützungsbedarfen im Bereich Mobilität ist die Festhalle stufenlos zugänglich. Lediglich die Türöffnung könnte potenziell zur Barriere werden beziehungsweise hier könnte sich eine Abhängigkeit von anderen manifestieren. Für Menschen mit diversen Unterstützungsbedarfen, die über den Bereich Mobilität hinausgehen, könnte der Eintritt in die Festhalle mit Schwierigkeiten verbunden sein. Dies ist insofern problematisch, dass dadurch der Zugang zu Kultur eingeschränkt wird, finden doch ein Großteil der kulturellen Veranstaltungen in der Verbandsgemeinde Nieder-Olm hier statt, wie uns diese Dame im Gespräch berichtet:

»Ich bin häufiger hier, weil hier immer wieder schöne und interessante Veranstaltungen sind, zu denen ich hingeh. Im Sommer gehe ich auch gerne in den Biergarten dort oben.«

Dieser Biergarten ist auf der Fläche oberhalb der Festhalle gelegen und sowohl über eine Treppe als auch einen stufenlosen Weg zu erreichen. Letzterer ist allerdings verhältnismäßig steil. Im Untergeschoss sind zudem die Stadtbücherei gelegen sowie die Räumlichkeiten des sogenannten Jugendhauses und des sogenannten Spielkreises. Zu der Stadtbücherei kann folgendes gesagt werden:

Die Bücherei kann über einen längeren Pfad stufenlos erreicht werden, der vom Parkplatz aus um eine große Bepflanzung herum zum Untergeschoss führt. Der direkte Zugang erfolgt über eine Treppe. Die beiden Eingangstüren können stufenlos durchquert werden. Eine Möglichkeit zur automatischen Türöffnung gibt es nicht. Innerhalb der Stadtbücherei gibt es einen Aufzug, mit dem die oberen Etagen erreicht werden können, wie uns berichtet wird. Bücher in Braille oder in Leichter Sprache gibt es nicht. Die Stadtbücherei hat an drei Tagen in der Woche für jeweils zwei bis vier Stunden geöffnet.

Diskutiert werden sollen an dieser Stelle die Öffnungszeiten der Stadtbücherei, bei denen potenziell ähnliche Problematiken auftreten wie bei der Stadtbücherei in Schneverdingen. Auch hier ist es letztlich annehmbar eine Frage der Verfügbarkeit ausreichender finanzieller Mittel, die über die Dauer der

Öffnung entscheidet. Allerdings haben so alle Personen nur eingeschränkt die Möglichkeit, die Angebote der Stadtbücherei zu nutzen. Auf dem Weg zur Stadtbücherei wurde folgende Beobachtung gemacht:

Am Rande des kleinen Spielplatzes vor der Stadtbücherei, der aufgrund seiner Ausstattung eher für kleinere Kinder gedacht ist, halten sich einige Jugendliche auf. Sie haben Getränke dabei und hören über ihre Mobiltelefone Musik.

Szenen wie diese finden sich in allen Sozialräumen immer wieder. Diese zeugen sehr deutlich davon, wie wichtig es ist, Angebote und Aufenthaltsorte für Jugendliche zu schaffen, an denen sie sich treffen können und wodurch nicht andere Freizeitangebote, wie der oben beschriebene Spielplatz, in ihren Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt werden.

13.2 Gesamtbetrachtung und Diskussion

In diesem Kapitel werden die zentralen Ergebnisse der ethnographischen Sozialraumbegehungen noch einmal zusammengefasst sowie in theoretischer, methodischer und handlungspraktischer Hinsicht mögliche Anschlussfragen diskutiert.

Theoretische Gesamtbetrachtung und Diskussion

Am Ende der problemzentrierten ethnographischen Berichte angelangt, kann diskutiert werden, dass Barrierefreiheit als ein sehr komplexes Gebilde zu begreifen ist. Es zeigt sich, dass nicht immer von vorneherein offensichtlich ist, was Barrierefreiheit im Konkreten heißt und wann etwas als ›barrierefrei‹ bezeichnet werden kann. Gleichzeitig wird Barrierefreiheit als Label genutzt und ist etwas, an dem sich Menschen orientieren. Dies kann dann zu Problemen führen, wenn Zugänge und/oder Tätigkeiten, die als barrierefrei deklariert sind, doch nicht uneingeschränkt genutzt werden können. Im Zusammenhang damit steht, dass Barrierefreiheit als Begriff zwar verwendet wird, sich als derart bezeichnete Praxis vollzieht und insofern durchaus eine handlungspraktisch begründete Berechtigung hat, aber dennoch ein Stück weit inhaltsleer bleibt. Es fehlt eine tatsächliche Arbeit am Begriff, eine theoretische Auseinandersetzung damit, wie Barrierefreiheit hergeleitet und fundiert werden kann sowie welche gegebenenfalls widerstreitenden Momente darin vereint sind (Trescher 2018c, S. 137f). Insbesondere

das darin enthaltene Freiheitsparadigma bedarf einer näheren Betrachtung. Eine zentrale Problematik, die sich im Rahmen der ethnographischen Sozialraumbegehungen immer wieder zeigt, besteht darin, dass barrierefreie Zugänge oftmals nur über Sonderwege erreicht werden können. Dadurch werden zwar Teilhabemöglichkeiten an Praxen der Mehrheitsgesellschaft eröffnet, demgegenüber werden allerdings Personen, die auf diese Zugänge angewiesen sind, in gewisser Weise als »besonders« und abhängig hervorgebracht. Behinderung wird so als Status reproduziert und Teilhabe zum Preis der Besonderung erkaufte. Die Frage, die sich dabei stellt, ist, was als höheres Gut zu bewerten ist beziehungsweise, was eher zumutbar ist – Teilhabemöglichkeiten, die Behinderung reproduzieren, oder Ausschluss von mehrheitsgesellschaftlichen Praxen. Zudem manifestiert die Praxis des Sonderwegs eine Dichotomie zwischen »fähig« und »nicht fähig« beziehungsweise anders gesagt zwischen »ohne weiteres zu Teilhabe in der Lage« und »unterstützungsbedürftig«. Die handlungspraktische Umsetzung von sogenannter Barrierefreiheit kann sich also als Behinderungspraxis vollziehen. Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie diese Ambivalenz begrifflich gefasst und ausgehandelt werden kann. Die Ergebnisse zeigen zudem, dass Barrierefreiheit nach wie vor im mehrheitsgesellschaftlichen Diskurs (allerdings auch jenseits davon; Trescher 2018c, S. 137f) primär aus einer Mobilitätsperspektive verstanden wird. Insbesondere Unterstützungsbedarfe im Bereich Lesen/Verstehen, aber auch in den Bereichen Sehen und Hören, werden kaum bedacht, was sehr prekär ist für Personen, die auf entsprechende Zugänge angewiesen sind. Diese Leerstelle ist auch in theoretischer sowie empirischer Hinsicht festzustellen, wie in anderen Zusammenhängen bereits problematisiert wurde (Trescher 2018c, S. 137ff). Weiterführend ist die Frage zu stellen, inwiefern gegebenenfalls die mangelnde handlungspraktische Berücksichtigung von Barrierefreiheit jenseits von Mobilität auch auf eine unzureichende theoretische Durchdringung zurückzuführen ist. Möglicherweise fehlt der Handlungspraxis eine theoretische Grundlegung von Barrierefreiheit als Begriff, die sie als Reflexionsfolie heranziehen könnte. Denn einer solchen »theoretisch fundierte[n] Reflexionsbereitschaft« (Dannenbeck 2013, S. 463) muss eine dezidierte theoretische Begriffsbildung vorangehen. Ein weiteres wichtiges Ergebnis der ethnographischen Sozialraumbegehungen ist, dass sich Ausschluss nicht nur für die jeweilige Person mit Unterstützungsbedarf vollzieht, sondern auch für ihr nahestehende Personen wie zum Beispiel Familienmitglieder oder FreundInnen. Hier

vollziehen sich behindernde Praxen auch mittelbar, was die Wirkmächtigkeit von Ausschluss noch einmal aus einer anderen Perspektive verdeutlicht. Schließlich kann gesagt werden, dass Barrierefreiheit respektive das, was darunter verstanden und in diesem Kontext verhandelt wird, durchaus ambivalent ist und dringend der theoretischen Auseinandersetzung bedarf.

Methodische Gesamtbetrachtung und Diskussion

Methodisch betrachtet zeigt sich, dass das Instrument der ethnographischen Sozialraumbegehungen sehr gut dazu geeignet ist, Sozialräume als solche zu erfahren. Die dichten Beschreibungen zeichnen ein vielgestaltiges Bild und geben einen guten Einblick in Strukturen und Praxen, die sich im Sozialraum vollziehen. Dadurch werden Sozialräume niedrigschwellig erschlossen und zum Gegenstand der Reflexion. Im Anschluss an die Ergebnisse ist es denkbar, den Fokus der ethnographischen Sozialraumbegehungen in der zweiten Erhebung²⁸ insofern zu verschieben, dass die Lebens- und Teilhabegeschichten der EinwohnerInnen der untersuchten Sozialräume mehr im Vordergrund stehen. Es soll mit Menschen ins Gespräch gekommen werden, um Einblick in ihren Alltag, ihre Biographien, das Erleben von Barrieren, das Leben im Sozialraum oder auch Zukunftswünsche zu bekommen. Zur Erhebung solcher persönlicher Geschichten bedarf es einer Weiterentwicklung des methodischen Vorgehens.

Handlungspraktische Gesamtbetrachtung und Diskussion

In handlungspraktischer Hinsicht eröffnen sich zahlreiche mögliche Fragen und Herausforderungen, die die Ergebnisse der ethnographischen Sozialraumbegehungen aufwerfen. Menschen haben teils sehr unterschiedliche Bedürfnisse, wenn es um Zugangsmöglichkeiten geht, weshalb an eine Gestaltung, die barrierefrei genannt wird, sehr vielfältige Anforderungen gestellt werden. Es ist zu klären, wie den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden kann, wo gegebenenfalls Abstriche gemacht werden müssen und wie dies je zu begründen wäre. Dass Standards zur Umsetzung von Barrierefreiheit dabei nicht nur hilfreich sind, wird dann klar, wenn sich

28 Wie eingangs dargelegt wurde, werden die ethnographischen Sozialraumbegehungen sowie die Sozialraumanalysen im Projektzeitraum insgesamt drei Mal durchgeführt – zu Beginn, in der Mitte und am Ende. Dadurch sollen Veränderungen herausgearbeitet werden, die sich über den Zeitraum des Projekts möglicherweise ergeben.

vor Augen geführt wird, dass niemals alle denkbaren Unterstützungsbedarfe erfüllt werden können. Problematisch ist dabei zudem, dass Standards von Barrierefreiheit immer eine Form der Grenzziehung darstellen, die der Komplexität von Barrieren nicht gerecht wird respektive vollumfänglich gerecht werden kann (Trescher 2018c, S. 140). Weiterhin zeigt sich, dass ein eher technisches Verständnis von Barrierefreiheit und die damit zumeist verbundene technische Ausgestaltung dieser oftmals nicht flexibel genug für individuelle Nutzende ist. In der Praxis braucht es deshalb ein erweitertes Verständnis davon, dass Barrierefreiheit vor allem als Aushandlungspraxis zu verstehen ist. Inwiefern ein solches Verständnis etabliert werden kann, bleibt als Aufgabe und Herausforderung bestehen. In diesem Kontext kann auch die Ambivalenz des Sonderwegs betrachtet werden, die oben bereits diskutiert wurde und bei der sich in handlungspraktischer Hinsicht die Frage stellt, wie damit umgegangen werden kann, dass Zugänge oftmals nur auf gesonderte Weise erfolgen können, wodurch zwar Teilhabemöglichkeiten eröffnet werden, sich gleichzeitig jedoch Behinderungspraxen vollziehen. Wie kann diese Ambivalenz ausgehandelt werden beziehungsweise ist dies überhaupt möglich? Eine problematisierende Nachfrage wäre zudem, ob nicht gegebenenfalls auf das sogenannte Rollstuhlpiktogramm verzichtet werden könnte, anhand dessen zumeist sogenannte Barrierefreiheit kenntlich gemacht wird. Dadurch wird ein »Mythos physischer oder funktionaler Normalität« (Dederich 2012, S. 111) etabliert, der Dichotomien manifestiert. Demgegenüber kann allerdings argumentiert werden, dass jenes Symbol gesamtgesellschaftlich bekannt ist und eine durchaus wichtige Funktion zuverlässig erfüllt. Auch wenn keine Alternativen zu diesem Symbol gefunden werden, so sollte doch zumindest eine Diskussion angestoßen werden, in der dieses in vielerlei Hinsicht stigmatisierende Zeichen reflektiert wird. Handlungspraktisch herausfordernd ist des Weiteren, dass Barrierefreiheit oftmals nur abschnittsweise mitgedacht wird, beispielsweise, wenn auf einen Zugang mit Rampe ein weiterer Zugang mit Stufe folgt oder wenn sogenannte Blindenleitstreifen abrupt enden und somit ins Leere führen. Unterstützungsmaßnahmen wie die genannten schränken das, was Barrierefreiheit genannt wird, in ihrer Reichweite deutlich ein und eröffnen insofern nicht unbedingt Teilhabemöglichkeiten. Demgegenüber kann argumentiert werden, dass es wohl kaum möglich ist, immer und überall jeden möglichen Bedarf zu antizipieren und (beispielsweise baulich) barrierefrei zu gestalten. Daran zeigt sich erneut, wie ambivalent barrierefreie Gestal-

tung und wie wichtig deshalb eine reflexive Beschäftigung damit ist. Weitere Herausforderungen entstehen darüber hinaus beispielsweise im Kontext Barrierefreiheit und Denkmalschutz ebenso wie bezüglich Barrierefreiheit und Sicherheitsvorgaben. Beide drehen sich um die Fragen, an welcher Maxime sich orientiert werden soll und wie möglicherweise beide Anforderungen miteinander verbunden werden können. Bedacht werden muss auch, wie sichergestellt werden kann, dass das, was als barrierefrei geplant wurde, nicht durch Defekte außer Funktion gesetzt wird. Bauliche Veränderungen müssen gewartet werden, damit es möglichst zu keinen Ausfällen kommt, wie es bei den Begehungen teilweise festgestellt wurde. Eine weitere Problematik betrifft eher strukturschwache Regionen, in der Barrieren für alle, die dort wohnen, manifest werden, beispielsweise durch eine hohe Abhängigkeit von automobilem Verkehr. Dies gestaltet sich für Menschen mit bestimmten Unterstützungsbedarfen noch prekärer und wird bislang kaum aufgefangen. Auch hier braucht es Ideen für beispielsweise barrierefreie und flexibel nutzbare Fortbewegungsmittel. Viele Menschen mit je bestimmten Unterstützungsbedarfen erfahren Teilhabebarrrieren, da sie kaum flexibel und unabhängig von anderen an Kulturveranstaltungen teilnehmen, verreisen oder alltägliche Besorgungen erledigen können. Weiterer Ausschluss vollzieht sich dadurch, dass aufgrund dessen die ohnehin oftmals sehr geringen Berührungspunkte zwischen Menschen mit Beeinträchtigungen und Menschen ohne Beeinträchtigungen geschmälert werden. Es braucht Ideen, wie Kontaktmöglichkeiten zwischen den EinwohnerInnen von Sozialräumen geschaffen werden können, dies auch vor dem Hintergrund, dass dadurch Vorurteile und Berührungssängste abgebaut werden können (siehe dazu unter anderem die Ergebnisse des Surveys »Einstellung(en) zu Inklusion« in Kapitel VI). Im Zusammenhang damit ist das Thema Bewusstseinsbildung anzusprechen, das sich im Kern um zwei Fragen dreht: Wie können Personen der Mehrheitsgesellschaft für diverse Bedarfe sensibilisiert werden? Und: Wer soll durch ebenjene bewusstseinsbildenden Maßnahmen überhaupt adressiert werden? Ideen zu entwickeln, wie zu mehr Sensibilität und Bewusstsein beigetragen werden kann, ist eine zentrale Herausforderung für alle, die sich aus handlungspraktischer Perspektive mit Fragen von Teilhabe und Ausschluss beschäftigen.

