

# **Von der Barrierefreiheit im Alltag**

**(oder die fehlende Phantasie, Barrieren wahrzunehmen)**

- Gut gemeint, aber schlecht gemacht
- Barrierefrei ist mehr als nur eine Rampe für Rollstühle
- „Übersehen“ von Barrieren bei Neugestaltung von Fahrzeugen, Plätzen und Gebäuden.
- Barrieren im Alltag

**Eine Hausarbeit von Sergej Enns im Rahmen  
der 23. PCW**

## **Inhalt**

- **Einleitung** **Seite 3**
- **Was ist, wenn es brennt?** **Seite 4**
- **Bitte umdrehen** **Seite 6**
- **Barrierefreiheit nicht konsequent umgesetzt.** **Seite 7**
- **Positive Beispiele bei der Deutschen Bahn, welche Mut machen** **Seite 8**
- **Was kann präventiv getan werden?** **Seite 10**
- **Quellen und Links** **Seite 12**

## **Einleitung:**

Als Mensch mit Behinderungen stoße ich im Alltag häufig auf Barrieren, welche Menschen ohne Behinderungen zum Teil gar nicht wahrnehmen. Jedoch muss ich einräumen, dass auch ich selbst von diesen „Wahrnehmungsfiler“ nicht vollständig frei bin, wenn es um Barrieren geht, welche meine Behinderungen nicht tangieren. Besondere Aufmerksamkeit, beziehungsweise ein Denken über den eigenen begrenzten Erfahrungshorizont hinaus kann diesem „Filter“ entgegenwirken. Im Grunde begegnen uns im Alltag häufig Barrieren unterschiedlichster Art. Bemühungen diese zu beseitigen sind nicht immer effektiv, beziehungsweise erfolgreich. Bisweilen werden dabei neue Barrieren geschaffen oder die Mittel zur Überwindung erweisen sich als nicht praktikabel. Weiter verändert sich auch das Design unserer Umgebung. (Plätze, Fahrzeuge; Medien, Apps, etc.). Dabei ist „Neu“ nicht immer besser. Im Gegenteil tauchen da Barrieren auf, welche im alten Design nicht vorhanden waren. Im Grunde habe ich den Eindruck, dass beim Designen nur an durchschnittlich große, aufrechtstehende, Menschen (Männer), mit einer Größe von 1,60 Meter bis 1,80 Meter, gedacht wird. Alle anderen Menschen, welche nicht dieser eng gefassten Gruppe von Nutzern angehören, dabei schreibe ich bewusst nicht von Norm, werden von einer unkomplizierten Teilhabe ausgeschlossen. „Unkompliziert“ bedeutet, dass die gewohnten Hilfsmittel, wie zum Beispiel, Brille, Hörgerät, Rollator, etc. dafür ausreichen.

In dieser Hausarbeit beschreibe ich exemplarisch, jedoch nicht abschließend, diverse Beispiele, welche deutlich machen, dass bei den Begriffen, „Barrieren“, „Barrierefreiheit“, „Barrierearm“ häufig nur in eng gefassten Bahnen gedacht wird, welche die Buntheit des Lebens nicht ausreichend berücksichtigt. Dabei möchte ich nicht nur verdeutlichen, dass die Begrifflichkeiten zum Teil inflationär, im Sinne von poetischen Phrasen genutzt werden, sondern auch über „Verschlimmbesserungen“ erzählen. Ebenso von Situationen, wo Behinderungen plötzlich zur Gefahr für die Betroffenen werden können. Positive Beispiele sollen dennoch nicht zu kurz kommen.

Bei dieser Hausarbeit handelt es sich vor allen um individuelle Wahrnehmungen, beeinflusst durch die eigene Sehbehinderung und nicht um wissenschaftlich belastbare Untersuchungen.

**Es dient vor allen als Denkanstoß zum unbewusst gelebten gemeinsamen Alltag. Ein Abbau von Barrieren wirkt sich nicht nur auf Menschen mit Behinderungen positiv aus.**

## **Was ist, wenn es brennt?**

### **Wie Behinderung zum Todesurteil werden kann.**

Bei dieser Frage kommen Erinnerungen an Alarmübungen aus der Schulzeit hoch, wo sich alle Schüler und Lehrer, bei Alarm, über die entsprechenden Fluchtwege, nach draußen zu den Sammelplätzen begeben mussten, wo die Lehrkräfte dann noch mit Hilfe der Klassenbücher prüften, ob wirklich alle draußen sind. Eventuell vorhandene Aufzüge durften nicht genutzt werden, da diese im Brandfall ja auch nicht nutzbar sind. Da sie in verrauchten Etagen stehen bleiben oder generell zur Brand- und Todesfalle werden können. Ähnliches gilt für Kreuzfahrtschiffe, wo sich Passagiere an festgelegten Orten auf dem Schiff zur Evakuierung sammeln sollen. Durch solche Konzepte soll sichergestellt werden, dass im Brandfall möglichst viele, wenn nicht alle Personen selbständig das brennende Gebäude verlassen, so dass die Feuerwehr sich sofort auf die Brandbekämpfung konzentrieren kann und nicht durch gefährliche Personensuche aufgehalten wird. In Krankenhäusern und in Pflegeeinrichtungen liegt es in der Natur der Sache, dass die Selbstevakuierung so nicht funktionieren kann. Auch das vorhandene Pflegepersonal wäre im Brandfall völlig damit überfordert, alle Patienten/Bewohner schnell genug nach draußen zu bringen. In so einem Fall sehen die Brandschutzkonzepte vor, dass alle nicht mobilen Personen (Patienten) in besonders sichere Bereiche (Räume) gebracht und dort zurückgelassen werden sollen, damit sie dort gezielt von der Feuerwehr gerettet werden können. Die Feuerwehr erhält dabei vom Personal die Anzahl der noch zu rettenden Personen genannt. Abgesehen vom psychologischen Effekt, in einem brennenden Gebäude zurück gelassen zu werden, darf es im Zuge der UN Behindertenrechtskonvention einfach nicht sein, dass Menschen mit Behinderungen, wozu dann auch mal Patienten gehören können, welche nur temporär Teil dieser Gruppe sind, so wenig berücksichtigt werden. Automatisch schließende Brandschutztüren lassen sich von Menschen im Rollstuhl, selbst wenn der Weg stufenlos ist, kaum öffnen.

Während in den Pflegeeinrichtungen und Krankenhäusern wenigstens eine Idee existiert, wie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen leichter gerettet werden können, ist dies bei zahlreichen anderen öffentlichen oder teilöffentlichen Gebäuden (gewerblich und private Mietobjekte mit Arztpraxen, Büros, Beratungsstellen etc.) selten bis gar nicht der Fall, Bei Arztpraxen wird zum Teil auf Krankenhauskonzepte zurückgegriffen, wo die Patienten in einen Raum gesammelt werden sollen. In

einigen Gebäuden werden sogenannte EvacChairs vorgehalten, welche es einer flüchtenden Person ermöglicht, wenigstens eine mobilitätseingeschränkte Person mitzunehmen. (Wäre auch durch persönliche Assistenten möglich). Bislang sind diese jedoch nicht überall vorgeschrieben. In den entsprechenden Brandschutzvorschriften wird lediglich darauf hingewiesen, dass Menschen mit Behinderungen beim Brandschutz zu berücksichtigen sind, ohne konkret zu beschreiben, wie dies genau aussehen soll. Es wird lediglich beschrieben, dass 2 getrennte Fluchtwege vorhanden sein müssen. Also der gewohnte Ein- und Ausgang, sowie ein separater Fluchtweg. Bezüglich Menschen mit Behinderungen wird beschrieben, dass die Treppenhäuser ausreichend breit sein sollen für eine Rettung, alternativ Aufzüge vorhanden sein können. Letzteres ignoriert vollständig die Tatsache, dass Aufzüge im Brandfall nicht zu benutzen sind, aus nachvollziehbaren Gründen, da diese zur Todesfalle werden können, wenn sie aufgrund des Feuers stecken bleiben, oder wenn in den verrauchten Etagen die Türen nicht mehr schließen. Ausnahme bilden hier die Feuerwehraufzüge. Weiter werde dabei alle Menschen ignoriert, welche aus den unterschiedlichsten Gründen keine Treppen nutzen können. Auch bei den äußeren Fluchttreppen ist da der Fluchtweg schnell zu Ende. Es muss auf der Etage gewartet werden, auf der ich mich gerade befinde. Dabei würde ich auch noch Flüchtende aus den Etagen über mir behindern. Auch in den jüngsten Anpassungen der entsprechenden Vorschriften wird weiterhin darauf hingewiesen, dass Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen sind, ohne konkrete Regeln aufzuzeigen, wie auch Menschen mit Behinderungen eine Selbstrettung ermöglicht werden kann. Während in den stationären Pflegeeinrichtungen und diversen Praxen wenigstens ein Überblick über die Anzahl der anwesenden Personen möglich ist, welche dann an die Rettungskräfte weitergegeben werden kann, ist die bei anderen Gebäuden, wo zum Beispiel nicht Ein-/Ausgescheckt wird, nur schwer möglich. Es wäre auch nicht im Sinne von Inklusion, wenn sich künftig alle Menschen mit Behinderungen, beim Betreten von Gebäuden sich in eine Art Wachbuch eintragen und beim Verlassen wieder austragen. Vielmehr ist es wichtig, die Fluchtwege so zu gestalten, dass diese auch von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen genutzt werden können. Bei der Gestaltung der Fluchtwege sind selbstverständlich die unterschiedlichen Behinderungen zu bedenken. (Rampen, Blindenleitsysteme, etc.). Dort wo ebenerdige Fluchtwege nicht möglich sind, sind entsprechend gesicherte Feuerwehraufzüge vorzuhalten. Die Außentreppen könnten zum Beispiel durch mechanische

Aufzüge ergänzt werden, welche ähnlich wie eine Fluchtleiter funktionieren und sich nach Betreten/Befahren automatisch absenken, (Ergänzt durch einfache manuelle Entriegelung). Bei entsprechenden hydraulischen Federn, fahren diese Systeme nach Verlassen automatisch wieder hoch und funktionieren ohne Strom. Zusätzlich sind in allen Treppenhäusern, auch den Fluchttreppen, auf jeder Etage „EvacChairs“ vorzuhalten. Ebenso sollten die außen angebrachten Fluchttreppen durch Terrassen ergänzt werden, so dass sich Menschen mit Behinderungen, wenigstens aus unmittelbarer Gefahr retten können.

Menschen mit Behinderungen dürfen nicht mehr unter heulendem Feueralarm vor dem Aufzug zurückgelassen werden.

Fazit: Hier besteht weiterhin akuter Anpassungsbedarf in den entsprechenden Vorschriften, welche immer noch zu unkonkret sind.

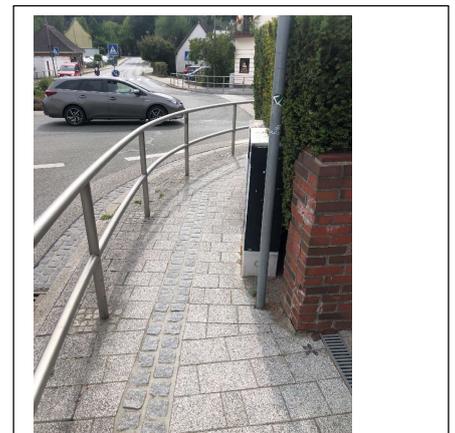
## **Bitte umdrehen!**

(Ein Kreisverkehr in Reinfeld im Kreis Stormarn)

Es handelt sich dabei um ein Beispiel, wo ich als Mensch im Rollstuhl, mit Rollator oder auch mit einem Kinderwagen unvermittelt vor einer Engstelle stehe, ohne dass es vorher einen Hinweis auf diese darauf gab. Mit einem Standardrollstuhl ist diese Stelle zwar passierbar, jedoch ist „Gegenverkehr“ durch andere Personen nicht einsehbar.

Während zwei Fußgänger noch relativ problemlos aneinander vorbeikommen, ist dies bei zwei Rollstuhlfahrern nicht der Fall. Dann muss nämlich eine Person mit dem Rollstuhl rückwärts um eine enge Kurve fahren. Hinzu kommt, dass gewisse elektrische Modelle (Scooter) hier an ihre Grenzen stoßen können, sei es durch eingeschränkte Manövrierbarkeit, sei es durch gewisse Überbreite. Hinzu

kommt, dass, je nach vorliegender Behinderung, ein Schulterblick, welcher eventuell für das Rückwärtsfahren benötigt wird, nicht möglich ist. Ein „Weglassen“ des Geländers kommt an dieser Stelle, vermutlich aus Sicherheitsgründen, nicht in Frage, jedoch könnte ein Spiegel, ähnlich wie sie an einzelnen Garagenausfahrten zu finden sind, schon eine gewisse Erleichterung darstellen.



Bürgersteig an einem Kreisverkehr in Reinfeld (Holstein) der Weg wird auf der einen Seite durch ein Geländer und auf der anderen Seite durch eine Mauer begrenzt. Verteilerkasten und Laterne engen zusätzlich ein.

## **Barrierefreiheit nicht konsequent umgesetzt**

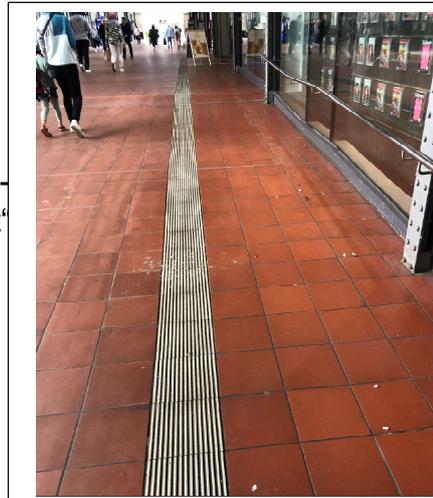
(Am Beispiel der U-Bahn/Bus Haltestelle Garstedt des HVV)

Wer in Garstedt (HVV) von der UBahn in den Bus wechseln möchte, kann an unerwarteter Stelle auf Barrieren stoßen, sei es als Mensch im Rollstuhl, sei es, so wie in meinem Fall, als Mensch mit hochgradiger Sehbehinderung. Das Verlassen UBahn stellt noch keine wesentliche Barriere da. Der Bahnsteig ist nahezu auf gleicher Höhe wie der Innenraum der Bahn. In den Abschnitten wo im Fahrzeug Platz für Rollstühle, Rollatoren etc. vorgehalten wird, ist der Bahnsteig zusätzlich erhöht, um ein niveaugleiches Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Auf dem Bahnsteig führen Leitsysteme für Blinde und Sehbehinderte in Richtung (Roll)Treppe und Aufzug, welche in einer Einkaufspassage münden. Die Leitsysteme führen weiter über den Ausgang zu den Bussteigen. Die Bussteige ermöglichen einen stufenlosen Wechsel in Niederflurbusse. Die Leitsysteme auf dem Boden reichen über den gesamten Bussteig. Bis hierhin ist kaum etwas an der Gestaltung auszusetzen. Jedoch sind die Fahrplaninformationen für drei der Buslinien in einen Schaukasten (ca. 80cm x 120cm) dessen Unterkante sich ca. 160 cm über den Boden befindet, angebracht. Die eigentlichen Fahrpläne im DinA4 Format hängen in der oberen Hälfte des Schaukastens in einer Höhe von 180cm über dem Boden. Aufrechtstehend ist dies, bei meiner Körpergröße von 1,72 Metern, deutlich über meiner Augenhöhe. Für mich als Mensch mit Sehbehinderung sind diese Fahrpläne somit nicht lesbar. Dies gilt dann auch für Menschen im Rollstuhl, Kleinwüchsige oder auch Kinder. Somit kann ein erheblicher Anteil an potenziellen Nutzern, weder die Fahrpläne lesen, noch erkennen, ob der korrekte Abschnitt des langen Bussteigs gewählt wurde. Bei der Gestaltung dieses kleinen Busbahnhofs, auf welchen sich im Übrigen auch eine Barrierearme Toilette befindet, wurden durchaus Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen berücksichtigt, durch erhöhte Bussteige, kontrastreiche Wegführung, etc. Nur beim Anbringen der Fahrplaninformationen wurde nicht mehr daran gedacht. Hier wäre es schon hilfreich, wenn die Fahrpläne in der unteren Hälfte des Schaukastens aufgehängt würden. Dieses Beispiel macht deutlich, dass Barrierefreiheit, häufig nicht bis zu Ende gedacht wird, sei es Ignoranz oder nur Gedankenlosigkeit. In diesem konkreten Fall sollten die Schaukästen niedriger sein und eventuell die Mitarbeiter, welche die Fahrpläne und Fahrgastinformationen anbringen, soweit sensibilisiert werden, dass die unterschiedlichen Teilhabebedürfnisse unserer bunten Gesellschaft im Wahrnehmungshorizont bleiben. Für

diesen konkreten Fall empfehle ich, dass der HVV wenigstens den Hamburger Beirat für Menschen mit Behinderungen vorab miteinbezieht, idealerweise auch die Beiräte aus den angrenzenden Kommunen, um solche Gestaltungsspannen künftig zu vermeiden. Ggf. lassen sich über solche Kontakte auch Veranstaltungen zur Bewusstseinsbildung organisieren, wo dann Peers aufzeigen, auf welche Barrieren sie bei der Nutzung stoßen.

## **Positive Beispiele bei der Deutschen Bahn, welche Mut machen** (Mit Licht und Schatten)

Am Hauptbahnhof Lübeck wurden mehrere Aspekte berücksichtigt: Die Passage ist an beiden Enden stufenlos passierbar, dies gilt auch für Schalterräume und Einzelhandel. Eine Wegeführung, welche zu den Treppen, sowie zu den Aufzügen leitet. An den Treppen sind die Bahnsteignummern in Brailleschrift, sowie in „normaler Schrift“ aufgeführt. Das Leitsystem setzt sich auf den Bahnsteigen fort. Die Aufzüge sind geräumig, jedoch ist ein Richtungswechsel auf dem Ebenen erforderlich. Idealerweise wäre eine Gestaltung der Aufzüge, welche ein „Wenden“ überflüssig macht. Einzelne Bahnhöfe sind bereits mit solchen Fahrstühlen ausgestattet.



An der Fußgängerbrücke des Bahnhofs in Reinfeld (Holstein), welche die Bahnsteige mit dem Bahnhofsvorplatz und demnächst auch mit dem Gewerbegebiet verbindet, liegen Licht- und Schatten von Barrierearmer Gestaltung dicht beieinander.

Licht: Die Aufzüge sind so gestaltet, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. D.h. auf einer Ebene vorwärts rein und auf der anderen Ebene vorwärts raus. Brailleschrift auf den Bedienelementen, sowie akustische Ansagen.

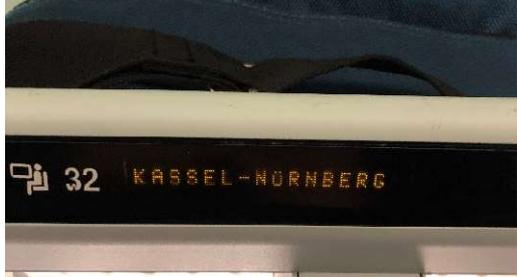
Schatten: Unzureichendes Leitsystem für Blinde im Boden. D.h. Nur am Beginn der Treppen, sowie unmittelbar vor den Aufzügen sind entsprechende



Elemente im Boden eingelassen, jedoch keine Führung dazwischen.	
---	--

Eine positive Entwicklung des Designs lässt sich, zu mindestens für Menschen mit Sehbehinderung, so wie mich, bei der Gestaltung und Verortung der Sitzplatznummern im Fernverkehr der Deutschen Bahn beobachten. Früher war die Sitzplatznummer über den Sitzen, in der Gepäckablage, sowie neben den Abteiltüren zu finden. In den Großraumwagen fanden sich die Hinweise auch am Fenster über den Sitzen. Neben den Nummern war Platz für Einsteckkarten vorgehalten, wo die Information der Reservierung zu finden war. Diese rein „analoge“ Darstellung wurde nach und nach durch elektronische Anzeigen ersetzt. Im ICE2 fanden sich kleine Anzeigen mit hellroter Leuchtschrift auf dunkelroten Grund in relativ kleiner Schriftgröße. Durch meine Sehbehinderung konnte ich die Anzeigen nur lesen, wenn keine Sonne durch Zugfenster schien und auch nur, indem ich mich über die eventuell sitzenden Personen beugte, was grenzverletzend sein kann. Abgesehen davon, dass hellrot auf dunkelrot eine ungünstige Kombination darstellt und die Technik der Leuchtziffern damals nicht viele Varianten hergab, war die Platzierung unter mehreren Aspekten, im Besten Falle ungünstig. Neben der Entfernung zwischen platzsuchenden Passagier im Gang und der Anzeige, sorgte die Platzierung unmittelbar über den Waggonfenster dafür, dass durch Sonneneinstrahlung gar nichts mehr erkennbar war. Bei den Nachfolgemodellen, sowie nach Modernisierungen, traten hier deutliche Verbesserungen ein. Die elektronische Anzeige wanderte in die Gepäckablage über den Sitzen und wurde nicht nur kontrastreicher, sondern wurde auch größer. Zusätzlich sind die Sitznummern in den Kopfstützen der Gangplätze in sehr großer Schrift angebracht, was das „finden“ des reservierten Platzes deutlich vereinfacht. (Gut erkennbar an den folgenden zwei Beispielfotos aus einem ICE2 mit aktuellen Innenausbau)

Bei den ICEs ist die Waggennummer zusätzlich im Eingangsbereich in Brailleschrift angebracht.

	
<p>Hier ein Beispiel für gut lesbare Platznummern, angebracht an den Kopfstützen der Sitze. Sinnvoll wäre hier eine Ergänzung in Braille</p>	<p>Die Reservierung wird an der Gepäckablage über den Sitzplatz in leuchtend gelber Schrift auf schwarzen Grund angezeigt. Das ist nicht nur sehr kontrastreich, sondern auch nahe beim „suchenden Passagier“</p>

Fazit: Zwischenzeitliche Fehlentwicklungen wurden zum Teil korrigiert. Auch die allerneueste Fahrzeugklasse mit stufenlosen Einstieg geht in die richtige Richtung. Jedoch ist die Anzahl der Rollstuhlplätze pro Zug noch deutlich zu verbessern. Gruppenreisen mit mehreren Rollstuhlnutzern sind kaum möglich. Da die Plätze nur in der 2. Wagenklasse vorgehalten werden, spricht auch noch nicht für eine vollwertige Teilhabe. Selbst wenn ich als Mensch im Rollstuhl bereit bin, einen Aufpreis zu zahlen, habe ich kaum eine Möglichkeit in der 1. Klasse zu reisen.

Auch wenn sich bei der Bahn einiges in die richtige Richtung bewegt, habe ich noch nicht den Eindruck, dass die diversen Selbstvertretungsverbände mit einbezogen werden. Durch ein konsequentes „**Nichts ohne uns über uns**“ kann nicht nur das Image als offenes buntes Unternehmen verbessert werden, es können auch teure Nachrüstungen vermieden werden.

## Was kann präventiv getan werden?

(oder: Wie kann dem Entstehen neuer Barrieren vorgebeugt werden?)

Barrieren innerhalb Altbeständen, (ÖPNV, Gebäuden, Plätze, Wege, Onlineauftritte, Apps, etc.), sind mitunter nur mit großem Aufwand abzubauen, beziehungsweise zu reduzieren. Dabei besteht auch immer die Gefahr, dass durch den Abbau einer Barriere plötzlich neue geschaffen werden, wenn dann zum Beispiel nur Menschen

mit Rollstuhl bedacht werden oder nur Blinde etc.

Wenn aber etwas neu entsteht oder geplant wird, bietet sich die Chance, es von vorneherein besser zu machen und möglichst vielen Menschen die Teilhabe an diesem Neuen zu ermöglichen. Dabei möglichst viele Arten von Behinderungen einzubeziehen, stellt hier natürlich eine besondere Herausforderung dar, da Barrierefreiheit nicht mit der Einrichtung einer Rollstuhllrampe abgeschlossen ist. Die Barrierefreiheit des einen kann der Stolperdraht des Anderen sein.

Am Beispiel des Busangebots der Stadt Ahrensburg (SH) kann skizziert werden, wie ein möglichst breiter Querschnitt der Bevölkerung in die Überlegungen einbezogen wird: Im Zuge von Klimaschutz und verbesserter Nachhaltigkeit, sollen in Ahrensburg die vorhandenen Busse durch neue Elektrobusse ersetzt werden. Dabei ist geplant, die Fahrzeuge in der benötigten Anzahl zu bestellen und von Einzelanaschaffungen abzusehen. Vor diesen Aspekt ist es der Stadt Ahrensburg auch möglich, gewisse Anforderungen an Ausstattung und Design zu stellen. Um auch die Aspekte zu berücksichtigen, an die Menschen ohne Behinderungen nicht automatisch denken, wurde sowohl der Seniorenbeirat, als auch der Beirat für Menschen mit Behinderungen um Stellungnahme und Wünschen zur Ausstattung gebeten. Somit wurden direkt Betroffene befragt, welche Barrieren aufgrund unterschiedlichster Behinderungen aus eigener Erfahrung kennen. Somit können unterschiedlichste Bedürfnisse mit einbezogen werden.

Hier die Wünsche/Vorschläge aus dem Beirat:

- Generell Niederflurfahrzeuge, welche einen Niveaugleichen Einstieg an den entsprechen ausgestatten Haltestellen ermöglichen. (zusätzlich soll jedes Fahrzeug über Klapprampen verfügen, welche jeder Fahrgast bedienen kann)
- Pro Fahrzeug Platz für mindestens 2 Rollstühle. In diesen Bereich soll durch Klappsitze ein Ausgleich für „verlorene“ Sitzplätze geschaffen werden.
- Informationen über Haltestellen und Linienverlauf auf großen Monitoren, welche sich nicht nur vorne im Bus befinden.
- Haltestellenansagen in ausreichender Lautstärke (dürfen nicht vom Fahrgeräusch übertönt werden)

Bei der Ausarbeitung der Vorschläge brachten die Beiratsmitglieder auch Erfahrungen ein, welche sie in anderen Gemeinden oder auch Ländern schon sammeln konnten. Dabei wurde großen Wert daraufgelegt, möglichst viele Arten von

Behinderungen zu berücksichtigen welche die Nutzung der Busse einschränken könnten. Ebenso bedachte der Beirat dass die Abschaffung von Barrieren auf der einen Seite, nicht zu neuen Hindernissen auf der anderen Seite führt, so das zum Beispiel durch das Vorhalten der Rollstuhlplätze, die Anzahl der verfügbaren Sitzplätze nicht über Gebühr einschränkt und durch Klappsitze ein gewisser Ausgleich geschaffen wird. Je nach Behinderung benötige ich vielleicht keinen Rollstuhl, kann aber eventuell nicht allzu lange stehen, weshalb ich dann einen Sitzplatz benötige.

Was sind also potenzielle Ansprechpartner für Personen, Behörden, etc. welche etwas Neues planen oder umgestalten möchten: (Dies gilt auch für die Ausarbeitung von neuen Bau- und Brandschutzvorschriften)

- Lokale Beiräte für Menschen mit Behinderungen (wenn es nur eine Kommune betrifft)
- Kreis- und Landesbeiräte für Menschen mit Behinderungen
- Beauftragte für Menschen mit Behinderungen
- Organisationen und Vereine aus der Selbstbestimmt Leben Bewegung z.B.
  - o ZSL Nord
  - o ZSL Köln
  - o Andere ZSLs (ZSL steht nicht immer für Zentrum für Selbstbestimmtes Leben)
  - o Kellerkinder e.V.
  - o Etc.
- Organisationen und Beratungsstellen zur Vernetzung von Selbsthilfegruppen
- Organisationen und Vereine, welche Selbsttests zur Inklusion anbieten:
  - o [www.inklumat.de](http://www.inklumat.de)
  - o [www.capito.eu](http://www.capito.eu) (Hier können Einrichtungen, Gebäude etc. auf die Barrierefreiheit im Zusammenhang mit den unterschiedlichsten Behinderungen überprüft werden)

Vereine und Organisationen, welche sich primär um eine Behinderung kümmern, sollten dabei nicht die erste Adresse der Ansprache sein, sofern es nicht um Fragen geht, welche sich primär mit der entsprechenden Behinderung befassen.

Wichtig ist, dass bei dem Bemühen, eine möglichst barrierefreie Welt zu schaffen, auch ein möglichst breiter Querschnitt der Bevölkerung berücksichtigt wird und so die

Buntheit unserer Gesellschaft widerspiegelt. Wenn ich mich nur auf eine Art von Behinderungen konzentriere, besteht die Gefahr dass zwar für einzelne Menschen die Teilhabe erleichtere, aber neue Hindernisse für andere Menschen aufbauen.

Eine wirklich perfekte Lösung für wirklich alle Menschen ist kaum machbar, jedoch mindestens der kleinste gemeinsame Nenner oder der größte gemeinsame Vielfache. Als Mensch mit Behinderung und Experte in eigener Sache kann ich nur ausrufen: „Fragt uns einfach!“

**Nichts ohne Uns über Uns!!!**

### **Quellen und Links:**

- DGVU Publikation 215-122 „Brandschutz und Barrierefreiheit“
- DGVU Information 205-033 „Alarmierung und Evakuierung“
- <https://nullbarriere.de/din18040-rettungswege.htm>
- [https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/extra\\_3/index.html](https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/extra_3/index.html)

(In dieser Sendung wird immer mal wieder auf die Irrsinnigsten Barrieren im Alltag hingewiesen, auch auf Neugeschaffene oder auf fehlgeschlagene Versuche des Abbaus)