

Ansprüche von Rollstuhlfahrenden an die Zugänglichkeit von Innenstädten
eine empirische Erhebung am Beispiel der Innenstadt Braunschweigs

Abschlussarbeit zur Erlangung des Grades
- Master of Arts -
im Studiengang Führung in Dienstleistungsunternehmen

Erstprüfer: Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack
Zweitprüfer: Dipl.-Geogr. Franziska Thiele

Eingereicht von: Luna Baumgarten, Matrikelnummer: 70392380
Salzgitter, den 23.01.2016

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	II
Abbildungsverzeichnis	IV
Tabellenverzeichnis	V
Abkürzungsverzeichnis	VI
1 Einleitung	1
1.1 Ausgangssituation	1
1.2 Zielsetzung und Aufbau der Arbeit.....	5
2 Grundlagen, Rahmenbedingungen und Folgen des barrierefreien Tourismus.....	8
2.1 Geschichtliche Entwicklung.....	8
2.2 Begriffsabgrenzungen und Definitionen	12
2.2.1 Behinderung.....	12
2.2.1.1 Allgemeine Definitionen <i>Behinderung</i>	12
2.2.1.2 Sozialrechtliche nationale und internationale Definitionen <i>Behinderung</i>	13
2.2.2 Barrierefreiheit.....	13
2.2.2.1 Historische Entwicklung	14
2.2.2.2 Allgemeine Definitionen <i>Barrierefreiheit</i>	15
2.2.2.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen	16
2.3 Tourismus für Alle	19
2.3.1 Grundsätze und Kriterien.....	19
2.3.2 Touristisches Nachfrageverhalten.....	25
3 Methodisches Vorgehen	34
3.1 Prinzip der qualitativen Interviewforschung	34
3.2 Interviewform: Wayfinding	36
3.3 Auswahl der Strecke	40
3.4 Auswahl der Probanden	43
3.4 Transkription	47
3.5 Qualitative Inhaltsanalyse nach Kuckartz	49
3.6 Gütekriterien und mögliche Verzerrungen	56
4 Barrierefreiheit auf der Strecke durch die Braunschweiger Innenstadt	64
4.1 Kategorienbezogene Summaries nach Kuckartz	64
4.1.1 Bodenbeschaffenheit.....	64
4.1.2 Stadterlebnis.....	66
4.1.3 Hindernisse	68
4.1.4 Sonstiges	69

4.2 Ergebnisse	70
4.2.1 Was nimmt ein Rollstuhlfahrender hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit wahr?.....	70
4.2.2 Welches Stadterlebnis empfindet ein Rollstuhlfahrender?.....	74
4.2.3 Was empfindet ein Rollstuhlfahrender als ein Hindernis?	76
4.2.4 Was bemerkt ein Rollstuhlfahrender noch bezüglich Barrierefreiheit und gibt es Verbesserungsvorschläge?.....	78
5 Empfehlungen für die öffentlichen Räume in der Braunschweiger Innenstadt	82
6 Zusammenfassung und kritische Würdigung	94
Quellenverzeichnis	98
Eidesstattliche Erklärung	108
Anhang I: Begleitfragebogen	109
Anhang II: Ergebnisse des Fragebogens	111
Anhang III: Transkripte	112
Anhang IV: Codierungen	113
Anhang V: Einverständniserklärung der Probanden	114

Hinweise zur Masterarbeit:

Aus Gründen der Vereinfachung wird in dieser Masterarbeit ausschließlich die **männliche Form** verwendet. Personen jeglichen Geschlechts sind darin gleichermaßen eingeschlossen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Altersaufbau der Bevölkerung in Deutschland/ Entwicklung bis 2060	3
Abbildung 2: Zentrale Elemente für eine selbstbestimmte Reise.....	20
Abbildung 3: Pyramide der Barrierefreiheit.....	22
Abbildung 4: Barrierefreier Tourismus als Markenzeichen für Deutschland	24
Abbildung 5: Quartal des Reiseantritts der Haupturlaubsreise (n= 5.730 bzw. n= 633).....	27
Abbildung 6: Gebietstreue in den Jahren 2002 und 2006	29
Abbildung 7: Wayfinding-Strecke mit Teilstücken.....	42
Abbildung 8: Wayfinding-Strecke mit Richtungsanzeige.....	43
Abbildung 9: Kriterien für die Auswahl von Experten	47
Abbildung 10: Transkriptionsregeln.....	48
Abbildung 11: Prozessablauf nach Kuckartz.....	50
Abbildung 12: Maße für Behindertenparkplätze nach RASt, 2006/ EAR, 2005 u. DIN 18040-3 .	84
Abbildung 13: Kennzeichnung durch Piktogramme Reisen für Alle	93

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beruf der Befragten (Angaben in Prozent).....	25
Tabelle 2: Anzahl von Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen 2002 und 2006 im Vergleich	26
Tabelle 3: Dauer von Haupturlaubsreisen 2002 und 2006 im Vergleich	27
Tabelle 4: Die beliebtesten Reiseziele für die Haupturlaubsreise der Deutschen im Jahr 2006 (nach Rangfolge der Gesamtbevölkerung; Angaben in Prozent).....	28
Tabelle 5: Reisemotive aller Urlaubsreisen (nach Rangfolge der Gesamtbevölkerung; Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich)	30
Tabelle 6: Art der Haupturlaubsreise (nach Rangfolge der Gesamtbevölkerung; Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich)	31
Tabelle 7: Bevorzugte Aktivitäten während der Urlaube der letzten drei Jahre (2004 bis 2006) (Nach Rangfolge der Gesamtbevölkerung; Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich)	32
Tabelle 8: Probanden der Erhebung	46

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ADA	Americans with Disabilities Act (Gesetz für amerikanische Bürger mit Behinderungen)
AGG	Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz
Bgbl.	Bundesgesetzblatt
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bd.	Band
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
d. h.	das heißt
Dr.	Doktor
DTV	Deutscher Tourismusverband e.V.
ebd.	ebenda
et al.	et alii (und andere)
etc.	et cetera (und so weiter)
f.	folgende Seite
ff.	fortfolgende
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
F.U.S.	Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
Hrsg.	Herausgeber
Jg.	Jahrgang
m	Meter
NatKo	Nationale Koordinierungsstelle Tourismus für Alle e.V.
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nr.	Nummer
o. J.	ohne Jahr
o. O.	ohne Ort
o. S.	ohne Seite
OSSATE	One-Stop-Shop for Accessible Tourism in Europe

o. V.	ohne Verfasser
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Prof.	Professor
RBS	Rollstuhlfahrer Braunschweig
RSA 95	Richtlinie für Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen
S.	Seite
s.	siehe
SGB IX	Sozialgesetzbuch IX
sog.	sogenannt(e)
Tab.	Tabelle
TMN	TourismusMarketing Niedersachsen
u.	und
USA	United States of America
usw.	und so weiter
vgl.	vergleiche
www.	world wide web
Z.	Zeile
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil

1 Einleitung

„Der Grund für eine mangelnde Integration liegt weniger in der Behinderung an sich, als vielmehr in den Barrieren, die die einzelnen nichtbehinderten Gruppen dem Behinderten gegenüber aufbauen und ihm dadurch sein Anderssein zum ‚Vorwurf‘ machen.“¹ Daraus ist zu schließen, dass Menschen in ihrer Handlungsfreiheit durch Barrieren eingeschränkt werden. Diese können baulicher oder mentaler Art sein. Folglich kann jeder Mensch in einem barrierefrei gestalteten Umfeld uneingeschränkt die Teilhabe am täglichen Leben genießen. Dies zeigt auch die Wandlung der letzten Jahre von den ausschließenden Termini *behindertenfreundlich* oder *behindertengerecht* zu einem alle Menschen einschließenden Begriff der *Barrierefreiheit*. Aufgrund des demografischen Wandels erlangt der Begriff *Barrierefreiheit* in allen Lebensbereichen verstärkt an Bedeutung - auch im Tourismus. Schon 2002 erkannte die Politik: „Die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen Reiseziele in Deutschland wird zu einem großen Teil davon bestimmt sein, inwieweit es ihnen gelingt ihr touristisches Angebot in den kommenden Jahren auch an die Bedürfnisse behinderter beziehungsweise mobilitäts eingeschränkter Gäste anzupassen.“²

1.1 Ausgangssituation

Laut dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), welches 2002 für gültig erklärt wurde, ist das Ziel eine generelle Schaffung sowie Organisation von barrierefreien Lebensbereichen zu erreichen.³ Zu den heutigen für selbstverständlich genommenen Lebensbereichen gehören nicht nur Bereiche wie Wohnen und Arbeiten, sondern unter anderem auch das Reisen. Für Menschen mit Handicap erfährt dieser Lebensbereich jedoch kaum Beachtung. Es scheint, als ob eine mangelhafte Einschätzung hinsichtlich des Nachfragevolumens in diesem Gebiet von Menschen mit Handicap besteht.⁴

Zudem heißt es, hinsichtlich öffentlicher Räume, dass diese europäische Städte ausmachen und charakterbildend einen stärkeren Einfluss als geografische Besonderheiten oder Bautypologien haben. Daher hat der öffentliche Raum als Reichtum an räumlichen Konstellationen und Qualitäten die Anforderung, einen uneingeschränkten Zugang für alle Bürger zu gewährleisten.⁵

¹ Eberwein, 1970, S. 317

² Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt, 2002, S. 9

³ Vgl. Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), §1 vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), geändert durch Gesetz vom 19.12.2007 (BGG, Art. 12/ 3024)

⁴ Vgl. Neumann/ Reuber, 2004a, S. 9

⁵ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 189

Es wird deutlich, dass eine unabhängige Bewegung in der Öffentlichkeit für Menschen mit Behinderungen eine erforderliche Voraussetzung für ein eigenständiges und gleichwertiges Leben ist und es eine Bedingung darstellt, um ohne fremde Hilfe den Alltag zu gestalten. Die Nutzung des öffentlichen Freiraumes bedeutet folglich die Teilnahme am öffentlichen Leben⁶:

„Mobilität und Verkehrsteilnahme bilden damit eine zentrale Voraussetzung für eine eigenständige Lebensführung, für Aktivitäten und persönliche Begegnungen außerhalb der eigenen vier Wände.“⁷

Die Ansicht vom *öffentlichen Raum für alle* stimmt mit dem gesetzlichen Auftrag der Inklusion in Artikel drei des Grundgesetzes überein. Folglich dürfen der Zugang und die Nutzung dieses Raumes keinem Individuum verwehrt sein.⁸ Da Planung und Realisierung von Städten überwiegend mittels der Landes- und Regionalplanung durch Behörden ausgeführt werden, repräsentieren Landkreise, Kommunen und Kommunalverbände dabei die Stimmen der Bürgerinteressen.⁹

Da sich diese Arbeit auf die Niedersächsische Stadt Braunschweig bezieht, ist die Bearbeitung von Regelungen und Zielen in Niedersachsen unerlässlich. Dazu hat das Niedersächsische Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (NBGG), in Anlehnung an das BGG, die

„Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“¹⁰,

wie es im §1 NBGG heißt, seit 2008 zum Ziel formuliert.¹¹

Dieses Bestreben umfasst die Entwicklung von Barrierefreiheit in allen Disziplinen unserer Gesellschaft und damit auch die Schaffung von Voraussetzungen für eine Erholungszeit für alle Bevölkerungsgruppen in Niedersachsen. Von dieser Barrierefreiheit profitieren nicht nur

⁶ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 189

⁷ König, 2008, S. 9

⁸ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 189

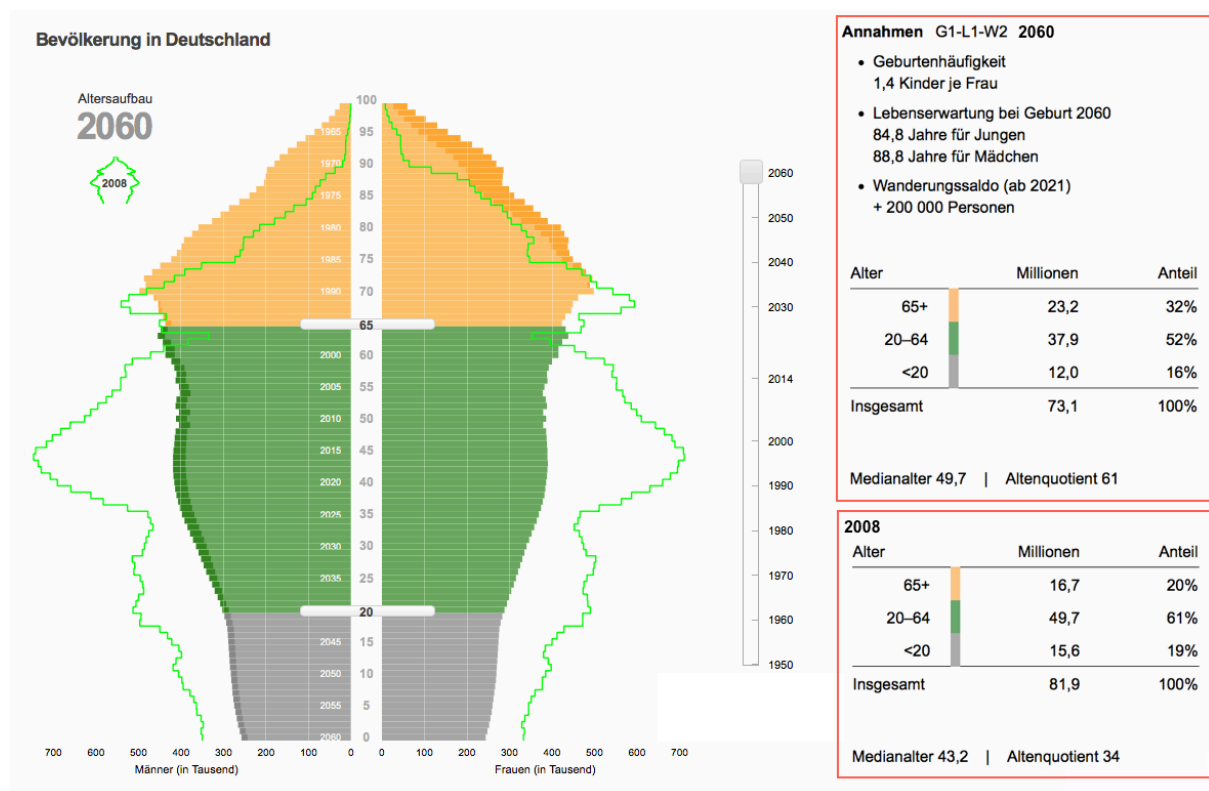
⁹ Vgl. Zilch et al., 2014, S. 2036

¹⁰ Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), §1 vom 25. November 2007 (Nds. GVBl. Nr.37/2007 S. 661), geändert durch Gesetz vom 3.4.2014 (Nds. GVBl. Nr.7/2014 S. 90)

¹¹ Vgl. Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), §1 vom 25. November 2007 (Nds. GVBl. Nr.37/2007 S. 661), geändert durch Gesetz vom 3.4.2014 (Nds. GVBl. Nr.7/2014 S. 90)

Menschen mit Handicap, sondern beispielsweise auch ältere Menschen, die in ihrem Heimat- oder Urlaubsort in demselben Maße auf Barrierefreiheit angewiesen sind. Der Blick in die Zukunft wird eine Ausrichtung auf den Menschen, der in seiner Selbstständigkeit und seinem Bewegungsablauf gehandicapt ist, besonders in Bezug auf den demographischen Wandel in Deutschland mit erhöhter Dringlichkeit steigen. Das statistische Bundesamt schätzt, wie in der prognostizierten Bevölkerungspyramide in Abbildung 1 signifikant zu erkennen ist, einen Anstieg des Anteils an älteren Menschen über 80 Jahre von fünf Prozent im Jahr 2008 auf 14 % für das Jahr 2060.

Abbildung 1: Altersaufbau der Bevölkerung in Deutschland/ Entwicklung bis 2060¹²



Zukünftig werden strukturelle Veränderungen wahrscheinlich mit dem steigenden Alter der Menschen einhergehen, wie auch eine vermehrte Nutzung von Rollatoren und eine steigende Anzahl an schlecht gehenden, sehenden und dementen Menschen. Auch Einschränkungen hinsichtlich der Wahrnehmung, gerade bei älteren Menschen, nehmen aufgrund von Volkskrankheiten, wie Diabetes, zu. Das Nachlassen körperlicher Fertigkeiten beeinflusst zudem die psychische Beschaffenheit. Beispielsweise verhalten sich viele Menschen mit solchen Handicaps in Hinsicht auf lange Treppen, Gefälle oder dunkle Parkanlagen vorsichtiger und

¹² Eigene Darstellung, in Anlehnung an Statistisches Bundesamt, Stand: 23.12.2015 (Internet)

ängstlicher. Gute Beleuchtungssysteme oder Notrufsäulen können in diesen Fällen Sicherheit bieten.¹³

Barrierefreiheit besitzt nicht nur gesellschaftspolitische und soziale Bedeutungen, sondern hat auch ökonomische Auswirkungen, die im gleichen Maße zu berücksichtigen sind. Zurzeit wird dem ökonomischen Aspekt jedoch noch zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Zum Beispiel ist bereits ein Ausflug für Menschen mit Behinderung oder Mobilitätseinschränkungen mit einer Reihe von Barrieren und Hindernissen verknüpft, die einen Verzicht auf damit verbundene Aktivitäten nach sich zieht. Aufgrund des eher geringen Konsums von Reisen, welches unter anderem auf Barrieren vor Ort beruht, wird dem Bedarf sowie Reisewünschen der Menschen mit Handicap oft nicht nachgekommen. Vereinzelt sind barrierefreie Teilelemente der *touristischen Servicekette*¹⁴ vorzufinden, jedoch sind diese nicht ohne Einschränkungen zu erreichen beziehungsweise in Anspruch zu nehmen.¹⁵ Dies führt meist zu einem Verzicht auf das Reisen, obwohl bei einer flächendeckenden Barrierefreiheit 90 % der Deutschen mit Einschränkungen in ihrer Mobilität reisefähig wären.¹⁶ Demzufolge würde eine erhöhte Barrierefreiheit die Reiseintensität von Menschen mit Handicap steigern und damit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor werden. Es wäre möglich, sollte eine vollkommene Barrierefreiheit in Deutschland bezüglich der *touristischen Servicekette* entstehen, bis zu fünf Milliarden Euro Umsatz und damit verbunden bis zu 90.000 weitere Arbeitsplätze zu schaffen.¹⁷ Zudem ist diese Zielgruppe besonders attraktiv für deutsche Destinationen, denn diese verwirklichen ihre Urlaubspläne oftmals in der Nebensaison, größtenteils in Begleitung und überdurchschnittlich häufig im Inland. Hinzu kommt, dass dieser Kundenkreis sich im Wachstum befindet, da in zehn Jahren jeder dritte Deutsche über 60 Jahre alt sein wird.¹⁸

Für einen barrierefreien Ausflug oder gar einen Urlaub müssen die touristischen Leistungsträger hinsichtlich einer barrierefreien Servicekette Kooperationen untereinander, aber auch mit Gemeinden und anderen umliegenden Leistungsträgern, eingehen. Nur so können in sich geschlossene touristische und barrierefreie Serviceketten konzipiert und aufrechterhalten werden. Allerdings ist für eine solche Thematik ein Bewusstsein für den Bedarf von barrierefreien Angeboten nötig.

¹³ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 57f.

¹⁴ Definition touristische Servicekette: verschiedene Leistungsträger wirken für das Gesamtprodukt *Reise* nacheinander oder parallel zusammen. Darunter zählen z. B. Reiseveranstalter, -mittler, Transportunternehmen, Reiseleitung sowie Beherbergungs-, Attraktions- und Nachbetreuungsbetriebe. (Vgl. Freyer, 2011, S. 82)

¹⁵ Vgl. Neumann/ Reuber, 2004a, S. 9

¹⁶ Vgl. Deutscher Bundestag, 2001, S. 1

¹⁷ Vgl. Neumann/ Reuber, 2004a, S. 9

¹⁸ Vgl. Ebd., S. 9

In Niedersachsen ist das Thema *Tourismus für Alle* auch aktuell. Hier wird *Tourismus für Alle* vor allem als Reise mit der Botschaft des *Qualitäts- und Komforttourismus* verbunden. Es wurde erkannt, dass Anspruchsgruppen hinsichtlich barrierefreier Angebote, die dadurch auch ein Mehr an Service und Qualität erwarten, sich schon vor dem Antritt des Ausfluges oder der Urlaubsreise, intensiv mit der Destination und der Vereinbarkeit mit den individuellen Ansprüchen auseinandersetzen. In Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern aus der Tourismusbranche bildet das TourismusMarketing Niedersachsen (TMN) als Landesgesellschaft ein Netzwerk, dessen Ziel unter anderem die Weiterentwicklung von barrierefreien touristischen Angeboten in Niedersachsen ist. Das bundesweit einheitliche Kennzeichnungs- und Zertifizierungssystem *Reisen für Alle* wird hierbei bereits eingesetzt (vgl. Kapitel 5, S. 82). Mit den Ergebnissen dieses Netzwerkes wird unter anderem die Förderung der Inklusion gemäß des Koalitionsvertrages der Niedersächsischen Landesregierung oder die Schaffung barrierefreier Serviceketten und damit die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Landes Niedersachsen verfolgt.¹⁹ Trotz dieser Ansätze der TMN mangelt es in Niedersachsen noch an einem flächendeckenden Spektrum von Angeboten für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie an einer optimalen Vernetzung der bereits bestehenden Angebote.

1.2 Zielsetzung und Aufbau der Arbeit

Ausgehend von dem Wissen über ein hohes wirtschaftliches Potential, das durch barrierefreie Angebote im Tourismus aktiviert werden kann, sowie dass barrierefreie öffentliche Räume für alle Bürger einen angenehmen Komfort darstellen, soll in dieser Arbeit das Ausmaß der Berücksichtigung von Ansprüchen von Menschen im Rollstuhl an die Zugänglichkeit der Braunschweiger Innenstadt, mittels der Methode des *Wayfindings*, untersucht werden. Dabei wird insbesondere ein Augenmerk auf die Bodenbeschaffenheit, das Stadterlebnis sowie Hindernisse im städtischen Raum gelegt. Durch die Auseinandersetzung mit der geschilderten Thematik, wurden vorab folgende Hypothesen erarbeitet:

- Hypothese 1: Den Ansprüchen von Menschen im Rollstuhl an die Zugänglichkeit der Braunschweiger Innenstadt wird nicht genügend nachgekommen.
- Hypothese 2: Hauptkritikpunkte bei der Barrierefreiheit der Braunschweiger Innenstadt sind Bodenbeschaffenheit, Stadterlebnis und Hindernisse.
- Hypothese 3: Es gibt Möglichkeiten, die Barrierefreiheit der Innenstadt Braunschweigs zu steigern.

¹⁹ Vgl. TourismusMarketing Niedersachsen, Stand: 20.10.2015 (Internet)

Nach der Hypothesenbildung entwickelten sich folgende untergeordnete Forschungsfragen, die sich durch das Erkenntnisinteresse unterstützen lassen und auf die konzipierte Strecke beziehen:

- Was nimmt ein Rollstuhlfahrender hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit wahr?
- Welches Stadterlebnis empfindet ein Rollstuhlfahrender?
- Was empfindet ein Rollstuhlfahrender als ein Hindernis?
- Was bemerkt ein Rollstuhlfahrender noch hinsichtlich Barrierefreiheit und gibt es Verbesserungsvorschläge?

Aufgrund der Auseinandersetzung mit den untergeordneten Fragestellungen sollen eine Einschätzung sowie Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Bedürfnisbefriedigung von Rollstuhlfahrenden in Braunschweigs Innenstadt ausgearbeitet werden. Zu nennen sind hier beispielsweise Lösungsansätze zur Verbesserung der städteplanerischen Umsetzungen.

Zur thematischen Einführung wird vorerst die geschichtliche Entwicklung des barrierefreien Tourismus beleuchtet und die Begriffe *Behinderung* und insbesondere der *Barrierefreiheit* von verschiedenen Blickwinkeln betrachtet. Auch das Konzept *Tourismus für Alle*, welches den Gleichstellungsgrundsatz im Lebensbereich Reisen verfolgt und in Niedersachsen Anwendung findet, wird unter anderem durch Studienergebnisse hinsichtlich dem Nachfrageverhalten von aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen eingehend erläutert.

Weiterführend wird das gewählte methodische Vorgehen begründet. Hierbei werden die Grundlagen der qualitativen Interviewforschung in Abgrenzung zu quantitativen Methoden beschrieben und auf die Interviewform, das *Wayfinding*, eingegangen. Anschließend folgt eine Darstellung der Vorgehensweise zur Konzeptionierung der innerstädtischen Strecke. Dabei werden die angewandten Transkriptionsregeln sowie die qualitative Inhaltsanalyse nach KUCKARTZ als Analyseverfahren der *Wayfinding*-Daten näher beleuchtet. Mögliche Verzerrungen, die während dieser Erhebung auftreten können, schließen den Teil des methodischen Vorgehens ab.

Die Daten der Untersuchungsstrecke in der Braunschweiger Innenstadt werden durch das methodische Vorgehen nach KUCKARTZ analysiert und beispielhaft aufgezeigt. Abschließend folgt eine Auswertung der Ergebnisse, insbesondere in Hinblick auf die zu Beginn gebildeten Ka-

tegorien *Bodenbeschaffenheit*, *Stadterlebnis*, *Hindernisse* und *Sonstiges* mit den dazugehörigen Subkategorien.

Mit Hilfe der ausgewerteten Ergebnisse werden Handlungsempfehlungen für die konzipierte Strecke erarbeitet. Zum Abschluss dieser Arbeit folgt eine Zusammenfassung und kritische Würdigung im gesamten Kontext.

2 Grundlagen, Rahmenbedingungen und Folgen des barrierefreien Tourismus

Das Konzept *Tourismus für Alle* bedeutet ein barrierefreies Reisen für alle Menschen. Aktuelle politische Gründe für ein solches Konzept wurden im Kapitel 1 (S. 1) näher beschrieben. Das Thema *barrierefreies Reisen* ist jedoch nicht gegenwärtig entstanden, sondern ist in der Geschichte durch einen Wandel der Einstellungen langsam gewachsen. Das folgende Kapitel zeigt zum einen die geschichtliche Entwicklung, wichtige Begrifflichkeiten und gesetzliche Regelungen und zum anderen die Anforderungen an ein barrierefreies Reisen, um die Thematik vollständig zu erfassen. Die Betrachtung des Reiseverhaltens, die daraus resultierende wirtschaftliche Bedeutung sowie das ökonomische Potential bilden den Abschluss des Kapitels.

2.1 Geschichtliche Entwicklung

Der deutsche Reisemarkt sowie die Wissenschaft schenken dem barrierefreien Tourismus aktuell ihre Aufmerksamkeit. Diverse Projekte und Untersuchungen zu dieser Thematik sind bereits veröffentlicht worden und werden zum Teil in dieser Arbeit als Beispiele aufgeführt. In dem folgenden Kapitel werden Meilensteine und Effekte des barrierefreien Tourismus in einer chronologischen Reihenfolge näher erläutert, um die Entstehung von dem Konzept *Tourismus für Alle* nachvollziehbar darzustellen. Zudem wird der ökonomischen Wichtigkeit, welche sich durch die Entwicklungen von Angebot und Nachfrage ergeben hat, nachgegangen.

Seit den 1950er Jahren setzen sich diverse Interessenvertretungen behinderter Menschen für einen Ausbau der barrierefreien Angebote im Alltag und zunehmend auch in den Bereichen Freizeit und Tourismus ein. Die steigende Wichtigkeit von Freizeit erhöht zeitgleich die Relevanz von Mobilität und Erlebnisorientierung. Diese Entwicklung wurde auch politisch bereits 1993 erkannt: „Die Wahrnehmung des früheren Bundeskanzlers Helmut Kohl, das Land sei zu einem kollektivem Freizeitpark verkommen, mag man als politische Polemik belächeln“²⁰. Doch diese Veränderungsprozesse verringern vor allem als ausschlaggebende Kräfte das Maß der gleichberechtigten Teilnahme von behinderten Menschen am gemeinschaftlichen Leben.²¹

Die Vorstellung *Tourismus für Alle* entstand aus der Konzeption *Universal Design*. Zugrunde liegt hier der Gedanke eine gesellschaftsübergreifende Querschnittsaufgabe zu schaffen: bau-

²⁰ Cloerkes, 2000, S. 3

²¹ Vgl. Kästner, 2007, S. 32 u. Hrubesch, 1998, S. 10f.

liche, verkehrliche sowie organisatorische Aufgeschlossenheit verbunden mit den Disziplinen Information und Kommunikation für einen Abbau von Barrieren.²²

Das Frankfurter Reiseurteil von 1980²³, wie auch das Flensburger Reiseurteil von 1992²⁴, haben grundlegende Neuerungen in die Bewegung *Tourismus für Alle* gebracht. Es wurden dadurch viele Untersuchungen zu der Thematik angestoßen und erörtert.²⁵ Beispielsweise wurde im Anschluss an das Frankfurter Reiseurteil 6.000 Westdeutsche über Belastungen beziehungsweise Störgefühle hinsichtlich behinderter Menschen als Miturlauber befragt. Die Ergebnisse zeigten in Hinblick auf Einstellungen der Bevölkerung mit behinderten Menschen in einem Hotel untergebracht zu sein, dass 88 % der Gesamtbevölkerung sich nicht gestört fühlen würden. Die restlichen zwölf Prozent, die der sich gestört fühlenden Menschen, gaben mit einer Mehrheit an, dass nur eine behinderte Person noch kein Störgefühl hervorrufen würde. Lediglich acht Prozent der Befragten würden sich bei der Anwesenheit mehrerer geistig behinderten Personen und 3,9 % bei mehr als einer körperlich behinderten Person gestört fühlen.²⁶

Leitlinien zu dem Thema Reisen für und mit Menschen mit Behinderung wurden erstmals 1993 von dem Deutsche Tourismusverband e.V. (DTV) veröffentlicht. In diesen werden alle an der *touristischen Servicekette* aktiven Akteure dazu aufgefordert, fördernde Maßnahmen für die Umsetzung *Tourismus für Alle* umzusetzen.²⁷ In der regelmäßig erscheinenden Ausgabe von *Barrierefreies Reisen Deutschland* zeigt der DTV die Wichtigkeit von barrierefreien Angeboten auf und verweist zudem nachdrücklich auf das Konzept *Tourismus für Alle* sowie die entsprechenden DIN-Normen und Gesetze.²⁸

Im Jahr 1994 wurden die *Reisemöglichkeiten für behinderte Menschen/ Urlaubs- und Freizeitmöglichkeiten für behinderte Menschen* als Beschlussempfehlung des deutschen Bundestages für die Bundesregierung formuliert. Hierbei wird zur Maßnahmenergreifung hinsichtlich

²² Vgl. Neumann/ Reuber, 2004a, S. 12 u. NeumannConsult, 2007, Stand: 22.10.2015 (Internet)

²³ Hinweis zum Frankfurter Reiseurteil: Die Klägerin klagte ihren Reiseveranstalter nach einer Reise nach Griechenland wegen einer Reihe von Mängeln an. Unter anderem wurde der Aufenthalt einer behinderten Reisegruppe als eine starke seelische Belastung aufgeführt. Das Gericht urteilte daraufhin, dass eine Gruppe behinderter Menschen bei gefühlsbetonten Personen die Beeinträchtigung des Genusses darstellen kann und es der Klägerin es nicht verwehrt werden kann, das auf der Welt existierende Leid wenigstens im Urlaub nicht sehen zu wollen. (Vgl. Wilken, 2002, S. 268ff.)

²⁴ Hinweis zum Flensburger Reiseurteil von 1992: einem Urlauber wurde Schadensersatz zugesprochen, weil in dem gebuchten Hotel ohne Ankündigung auch eine Gruppe geistig behinderter Menschen verweilten. (Vgl. Reuter, 1992, S. 218f.)

²⁵ Vgl. Kästner, 2007, S. 31f.

²⁶ Vgl. Gayler, 1982, S. 20f.

²⁷ Vgl. Deutscher Tourismusverband, Stand: 22.10.2015 (Internet)

²⁸ Vgl. Deutscher Tourismusverband, 2004 a, S. 2f.

des barrierefreien Reisens aufgefordert.²⁹ Zwei Jahre später wurde das Projekt *Reisen für behinderte Menschen* im Auftrag des Bundesministeriums für Gesundheit gegeben. Es wurden dabei die Bedürfnisse und Tätigkeiten von mobilitätseingeschränkten Reisenden sozialpsychologisch untersucht.³⁰

Mit dem Vorsatz, die Urlaubsmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Reisende voranzutreiben, wurde 1999 die Nationale Koordinierungsstelle Tourismus für Alle e.V. (NatKo) gegründet.³¹ Die NatKo hat eine Seminarreihe im Rahmen des Projektes *Gastfreundschaft für Alle* in Kooperation mit dem Deutschen Hotel- und Gaststättenverband e.V. und unter Förderung vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit erarbeitet. Ziel dabei ist die Auseinandersetzung der Mitarbeiter in der Hotel- und Gastronomiebranche mit der Zielgruppe ältere und behinderte Reisende. Diese wird dabei mit praktischem Fachwissen unterstützt.³²

Ein weiterer Meilenstein bildet das Ergebnis eines internationalen Seminars *Tourismus für Alle*, welches 1999 im Zusammenhang mit dem EU-Projekte *Behinderung und das Recht auf Mobilität* hervorging: „Menschen mit einer Behinderung betrachten sich als normale Kundinnen und Kunden und erwarten, dass sie mit Würde und Respekt behandelt werden“³³.

Unter anderem daraus resultierend entstand 2002 während des Europäischen Kongresses von Menschen mit Behinderung die *Madrid Declaration*. Diese bildete den grundlegenden Rahmen für das *Europäische Jahr der Menschen mit Behinderungen 2003*, welches die Aufmerksamkeit auf die öffentliche Grundhaltung sowie die Rechte behinderter Menschen lenkte und bestärkte.³⁴ Daraufhin baute das Bundesministerium für Familien, Senioren, Frauen und Jugend aufgrund von Impulsen durch den Deutschen Bundestag seinen Wettbewerb für touristische Angebote für Familien, vor allem mit behinderten Angehörigen, aus. Es wurde passend dazu der Wettbewerb *Willkommen im Urlaub - Familienzeit ohne Barrieren* konzipiert. Durch diese Initiative sollten vor allem Angebote in Beherbergungsbetrieben sowie touristischen Gebieten hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit prämiert werden. Durch die eingereichten Vorschläge konnten logische Folgerungen gezogen werden: Zum einen idealistisches Engagement einzelner Akteure und zum anderen mangelnde Kommunikation zwischen Anbieter und

²⁹ Vgl. Deutscher Bundestag, 1994, S. 2

³⁰ Vgl. Bundesministerium für Gesundheit, 1999, S. V

³¹ Vgl. Nationale Koordinierungsstelle Tourismus für Alle e.V., Stand: 22.10.2015 (Internet)

³² Vgl. Gastfreundschaft für Alle, Stand: 22.10.2015 (Internet)

³³ Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V., 2003, S. 8

³⁴ Vgl. European Network of (ex-)Users and Survivors of Psychiatry, Stand: 13.10.2015 (Internet)

Nachfrager bei Um- beziehungsweise Neubauten oder der Gestaltung eines barrierefreien Umfeldes.³⁵

Um auch das ökonomische Gewicht des Konzeptes *Tourismus für Alle* zu verdeutlichen, wurde 2004 die Studie *ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für Alle* im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit publiziert. Mit dieser Veröffentlichung sollten das Kundenpotential des barrierefreien *Tourismus für Alle* und die damit in Verbindung stehenden ökonomischen Nachwirkungen aufgezeigt werden. Als Resultat kann ein großes Steigerungspotential hinsichtlich der Reiseintensität sowie -häufigkeit von mobilitätseingeschränkten Reisenden verzeichnet werden.³⁶ Näheres dazu kann in Kapitel 2.3.1 (S. 19) nachgelesen werden.

Zweifel an der Vorstellung *Tourismus für Alle* und ihrer Wirtschaftlichkeit hegen zumeist private Leistungsanbieter der Tourismusbranche. Gründe hierfür liegen zum einen an der Bewertung, dass es sich um ein schwaches Volumen der Zielgruppe mobilitätseingeschränkter Reisender handelt. Zum anderen besteht die Befürchtung, dass ein negativer Einfluss durch die Anwesenheit dieser Zielgruppe auf die Gäste und ihrem Wohlbefinden ausgeübt wird. Tourismusverbände müssen hier ansetzen und ihren Mitgliedern die Vorteile sowie die Unerlässlichkeit einer barrierefreien Ausrichtung aufzeigen. Zudem sollte auf den demografischen Wandel und die Folgen für den Tourismus und das Volumen der Zielgruppe älterer Reisenden explizit hingewiesen werden.³⁷

Laut Studien ist ein weit verbreitetes Problem für einzelne barrierefreie Angebote ein barrierefreies Umfeld. Eine barrierefreie *touristische Servicekette* ist zumeist nicht vorzufinden und lässt die Attraktivität einzelner Angebote sinken. Aufgrund dieser Problematik werden in diversen Projekten barrierefreie touristische Regionen erarbeitet und im Idealfall sind diese so angelegt, dass „allen Menschen eine selbstbestimmte Urlaubsgestaltung in der Region ermöglicht und ein harmonisches Miteinander von eingeschränkten und nicht eingeschränkten Touristen sowie Einheimischen anstrebt“³⁸. Das hier ein Querschnittsaufgabe vorliegt ist unter anderem durch die heterogenen Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Reisenden gegeben. Diese heterogene Zielgruppe zeichnet sich vor allem durch eine starke Differenzierung innerhalb der Gruppe aus. Eine Beachtung aller Einschränkungen stellt die Projekte meist vor eine außerordentlich komplexe Aufgabe und ist aufgrund dessen auch nur näherungsweise im vol-

³⁵ Vgl. Deutscher Tourismusverband, 2004b, S. 6ff.

³⁶ Vgl. Neumann/ Reuber, 2004a, S. 11

³⁷ Vgl. Hrubesch 1998, S. 11

³⁸ Fuchs/ Schleifnecker, 2002, S. 2

len Umfang erfüllbar.³⁹ Grundsätzlich ist der Abbau von Barrieren im Tourismus dort am kompliziertesten, wo die Natur vor der touristischen Aktion steht. Theoretisch sind die bebauten Umwelten daher leichter touristisch hinsichtlich Barrierefreiheit einzubinden. Wie die unberührte Natur dem naturnahen Tourismus steht der Denkmalschutz der bebauten Umwelt als Hemmnis gegenüber. Folglich ist nicht alles politisch übertragbar, was theoretisch machbar scheint.⁴⁰

2.2 Begriffsabgrenzungen und Definitionen

Beginnend mit der Erläuterung des Begriffs *Behinderung* aus verschiedenen Blickwinkeln folgt im Anschluss ein Überblick über den Begriff *Barrierefreiheit* mit der geschichtlichen Entwicklung und gesetzlichen Rahmenbedingungen. Zuletzt wird das Konzept *Tourismus für Alle* näher erläutert. Für eine Auseinandersetzung mit dem Thema *barrierefreier Tourismus* schaffen diese Begrifflichkeiten die Grundlage und es ist möglich die daraus entstehende Dringlichkeit hinsichtlich Barrierefreiheit und des intensiven sowie kontinuierlichen Fortschrittes dieses Themenbereiches weiter darzulegen.

2.2.1 Behinderung

Der Bezeichnung *Behinderung* können Attribute wie Vielschichtigkeit und Komplexität zugeschrieben werden.⁴¹ In Bezug auf den Begriff *Vielschichtigkeit* ist die Tatsache zu bedenken, dass eine Konformität unter zwei Menschen mit der gleichartigen Behinderung genauso wenig gegeben ist, wie bei zwei Menschen ohne Handicap.⁴² BARBARA ALTMAN schrieb bezüglich dem Versuch einer eindeutigen und klaren Definition dazu: „that there is no neutral language with which to discuss disability and yet the tainted language itself and the categories used influence the definition of the problem“⁴³.

2.2.1.1 Allgemeine Definitionen *Behinderung*

Ursachen sowie Ausmaß der verschiedenen Definition der Bezeichnung *Behinderung* sind sehr unterschiedlich.⁴⁴ Die Definitionsbreite reicht von dem gesundheitlichen Zustand bis hin zur gesellschaftlichen sowie sozialen Integration. Aktuellere Begriffserklärungen legen ihren Schwerpunkt jedoch immer mehr auf die gesellschaftliche Akzeptanz und Grundlagen hinsichtlich der infrastrukturellen Umwelt für einen Menschen mit Handicap. Die Unfähigkeit

³⁹ Vgl. Fuchs/ Schleifnecker, 2002, S. 2f.

⁴⁰ Vgl. Leidner/ Neumann, 2005, S. 69ff.

⁴¹ Vgl. Bleidick, 1999, S. 61

⁴² Vgl. Hitsch et al., 2007, S. 231

⁴³ Altman, 2001, S. 97

⁴⁴ Vgl. Hrubesch, 1998, S. 17

des Lebensumfeldes eines Menschen mit Handicap und insbesondere ihn zu integrieren, ist laut SANDER die Beschreibung für *Behinderung*⁴⁵: „Behinderung liegt vor, wenn ein Mensch mit einer Schädigung oder Leistungsminderung ungenügend in sein vielschichtiges Mensch-Umfeld-System integriert ist.“⁴⁶ Eine ähnliche Ansicht vertritt BADELT in seiner Definition, in der er *Behinderung* als soziales Phänomen, welches von dem Verhalten der Umwelt beeinflusst wird, beschreibt.⁴⁷ SANDER führt die Definition noch weiter aus und bezieht das Verhältnis zwischen individualen sowie außerindividualen Gegebenheiten mit ein. *Behinderung* wird dabei in der außerindividualen Hinsicht unter dem Aspekt betrachtet, dass diese eine soziale Folge zwangsläufig nach sich zieht. Diese Erkenntnis gewinnt mehr und mehr an Bedeutung und führt zu einem neuen Verständnis bezüglich der Definition von Behinderung, in der die Erfassung der Lebensumwelt einen neuen Schwerpunkt bildet.⁴⁸

2.2.1.2 Sozialrechtliche nationale und internationale Definitionen *Behinderung*

In Deutschland definiert das Sozialgesetzbuch IX (SGB IX) in §2 Absatz 1 *Behinderung* folgendermaßen: „Menschen sind behindert, wenn ihre körperliche Funktion, geistige Fähigkeiten oder seelische Gesundheit mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monaten von dem für das Lebensjahr typischen Zustand abweichen und daher ihre Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist. Sie sind von Behinderung bedroht, wenn die Beeinträchtigung zu erwarten ist.“⁴⁹ Das bedeutet, dass ein Mensch als behindert angesehen werden muss, sobald er vom *Typischen* abweicht. Der drauf folgende Absatz 2 des §2 des SGB IX grenzt zudem Menschen als schwerbehindert ein, wenn ein Grad der Behinderung von mindestens 50 % bei den Betroffenen vorliegt.⁵⁰ Im Gegensatz dazu formuliert beispielsweise die norwegische Regierung die Definition von Behinderung als „Diskrepanz zwischen den Fähigkeiten eines Individuums und den Funktionen, die ihm in der Gesellschaft abverlangt werden.“⁵¹ Hierbei wird nicht die Abweichung, sondern die Umwelt, die den Menschen erst zum *Behinderten* macht, hervorgehoben.

2.2.2 Barrierefreiheit

Eine Orientierung der Planung von Produkten und Dienstleistungen an einem durchschnittlich gemessenen Menschen, genauer einer gesunden männlichen Person der mittleren Altersklasse, führt zu dem Bedarf an Barrierefreiheit und Sonderlösungen. Das Durchschnittsprinzip lässt

⁴⁵ Vgl. Sander, 2002, S. 6

⁴⁶ Sander, 2002, S. 6

⁴⁷ Vgl. Badelt, 1992, S. 12

⁴⁸ Vgl. Sander, 2002, S. 106

⁴⁹ Juris GmbH, 2007, S. 6f.

⁵⁰ Vgl. Juris GmbH, 2007, S. 7

⁵¹ Stadt Basel, 2003, S. 9

sich nicht auf alle Gruppen der Gesellschaft übertragen und muss daher Ansätze, wie beispielsweise *behindertengerecht*, *kindergerecht*, *seniorengerecht* oder *frauengerecht*, für eine erweiterte Kundenorientierung zulassen. Aufgrund der wachsenden Anzahl von älteren und behinderten Menschen, die unter anderem durch die Gleichstellungsgesetze und deren Auswirkungen mit steigendem Selbstbewusstsein leben, ist das Durchschnittsprinzip als veraltet anzusehen und durch Barrierefreiheit zu ersetzen. Barrierefreiheit bedeutet in diesem Sinne nicht nur bauliche beziehungsweise physikalische Maßnahmen, sondern auch der Barriereabbau in den Köpfen der Gesellschaft.⁵²

Die gesellschaftliche Integration und die selbstbestimmte Beteiligung am gesellschaftlichen Leben sind zumeist durch bauliche sowie organisatorische Hindernisse hinsichtlich vieler Angebote von vornherein ausgeschlossen. Gründe können zum einen eine Nichtbeachtung von Verbesserungsmaßnahmen oder das fehlende Wissen über denkbare Verbesserungsmaßnahmen und zum anderen eine Unterbewertung der Fertigkeiten der Menschen mit Behinderungen sein.⁵³ Der Anspruch an eine barrierefrei Umgebung ist ein Merkmal der postmodernen Gesellschaft, denn „erst wenn man sich aus dem Krankenbett in den Rollstuhl begibt, kann man feststellen, dass die Umgebung nicht barrierefrei ist“⁵⁴ und wird für die Thematik sensibilisiert.⁵⁵

2.2.2.1 Historische Entwicklung

In den 1950er Jahren entstand in den USA aus dem *Barrier-free-Movements* von Kriegsveteranen sowie Organisationen für die Rechte behinderter Menschen der Gedanke an einen ganzheitlichen barrierefreien Ansatz. Dem folgend wurden 1973 gesetzliche Verpflichtungen zur Umsetzung von Barrierefreiheit in Hinblick auf Bauweisen, 1990 der *Rehabilitation Act* und der *Americans with Disabilities Act (ADA)* sowie dessen Ergänzung, der *Rehabilitation Act*, im Jahr 1998 in den USA festgelegt.⁵⁶

Diesem Beispiel folgend beschäftigt sich Deutschland seit den 1980er Jahren mit dieser Thematik. Erste Umsetzungen und Vorgaben erfolgten in der baulichen Substanz: 1990 wurde hierfür die *Behinderten-Bau-DIN 18025* in *Barrierefreie Wohnungen- Wohnungen für Rollstuhlfahrer* und *Barrierefreie Wohnungen* umbenannt. Zudem wurde die *DIN 18024* veröffentlicht, die sich mit der barrierefreien Gestaltung öffentlicher Einrichtungen, Arbeitsstätten,

⁵² Vgl. Kästner, 2007, S. 22f. u. Leidner/ Neumann, 2005, S. 67

⁵³ Vgl. Hrubesch, 1998, S. 10

⁵⁴ Leidner/ Neumann, 2005, S. 74

⁵⁵ Vgl. Leidner/ Neumann, 2005, S. 74

⁵⁶ Vgl. Kästner, 2007, S. 23f.

sowie Wegen, Straßen und Plätzen beschäftigt. Mit barrierefreien Spielplatzgeräten setzen sich die DIN 33492 und mit Personenaufzügen die TRA 1300 auseinander. Einzelne Baunormen, wie zum Beispiel die Baunormen 18025 und 18024, wurden 2007 für eine bessere Übersicht zusammengeführt. Bereits im Jahr 2002 wurde der DIN-Fachbericht 124 publiziert. Dieser befasst sich mit der Beschaffenheit barrierefreier Produkte und legt für technische Erzeugnisse eine Konzipierung im Sinne von *Gestalten für Alle* fest. Bis heute dienen DIN-Normen jedoch lediglich als Handlungsempfehlung und sind nicht verbindlich umzusetzen. Daher ist die Wirkungsweise dieser ausgearbeiteten Hilfestellungen gering.⁵⁷ Im Allgemeinen lassen sich jedoch hinsichtlich der Integration von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Behinderungen international starke Diskrepanzen feststellen. Im Gegensatz zu den USA und Deutschland spielt diese Thematik beispielsweise in den Ländern der Dritten Welt keine bezeichnende Rolle.⁵⁸

2.2.2.2 Allgemeine Definitionen *Barrierefreiheit*

Viele Aspekte und Wirkungsfelder in Bezug auf Barrierefreiheit werden aufgrund von DIN-Normen, die lediglich auf bauliche Maßnahmen hinsichtlich der Barrierefreiheit konzipiert sind, außen vor gelassen. Daher kann Barrierefreiheit bestenfalls ein Ideal darstellen.⁵⁹ Eine spezielle Herausforderung für die Barrierefreiheit stellt die Tourismusbranche dar, denn Schwierigkeiten hinsichtlich der Kommunikation und der Informationsbedingungen sind hier als besondere Hindernisse zu beachten. Der Abbau dieser Hindernisse ist als Voraussetzung für eine reibungslose Urlaubsplanung und -durchführung unerlässlich. Barrierefreiheit als Ausdruck ist inzwischen zumeist gesetzlich dargelegt worden, um ein einheitliches Verständnis herzustellen.⁶⁰

Die Betonungen auf gehbehinderte Menschen und Rollstuhlfahrer sowie lediglich physikalische Hindernisse werden meist unweigerlich bei dem Ausdruck *Barriere* gesetzt. Allerdings kann eine Barriere noch viel mehr sein: alles, was einen Menschen in seiner selbständigen Aktivität und Mobilität und damit in seinem selbstständig geführten Leben einschränkt. Dieses hat zur Folge, dass jede Art der Behinderung eigene behinderungsspezifische Barrieren besitzt. Möchte man alle behinderungsmarkanten Hindernisse in Bezug auf Barrierefreiheit einbeziehen, wird jedoch deutlich, wie komplex diese Aufgabe ist. Ein Beispiel hierfür ist das Überqueren einer Straße: ein Rollstuhlfahrer benötigt für einen hindernisfreien Übergang die

⁵⁷ Vgl. Kästner, 2007, S. 24f.

⁵⁸ Vgl. Leidner/ Neumann, 2005, S. 74

⁵⁹ Vgl. Hrubesch, 1998, S. 12

⁶⁰ Vgl. Leidner/ Neumann, 2005, S. 66

ebenerdige Absenkung der Bordsteinkante. Ein Blinder hingegen benötigt entweder ein Ampelsystem mit Signaltönen oder eine Bordsteinkante zur Orientierung. Dies bedeutet, dass sich behinderungsspezifische Barrierefreiheit unter Umständen auch ausschließen kann. Eine Lösung für diese Problematik stellt ein nicht ebenerdig abgesenkter Bordstein dar. Dieser kann von Rollstuhlfahrern noch bewältigt und von Blinden, zur Auskunft über die Straßenverhältnisse, genutzt werden. Dieses eine Beispiel zeigt, welche Herausforderungen bei dem Abbau von Barrieren zugunsten aller Behinderungsformen bestehen.⁶¹

2.2.2.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Das am meisten ausgearbeitete Gleichstellungsgesetz für Behinderte führt die USA mit ADA. Da ADA im Antidiskriminierungsrecht verankert ist, werden Verstöße gegen Vorschriften als Diskriminierung gewertet und können von geschädigten Personen eingeklagt werden.⁶² Im Jahr 1994 wurde in Deutschland der Forderung von Menschen mit Behinderung nach einer ähnlichen Gesetzgebung mit einer Ergänzung „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“⁶³ des Artikels 3 Absatz 3 des Grundgesetzes nachgekommen. Der Artikel 3 des Grundgesetzes beschreibt maßgeblich das Menschenrecht auf Gleichheit vor dem Gesetz und den Diskriminierungsschutz aller Menschen.⁶⁴ Jedoch folgte die Umsetzung durch das BGG erst 2002. Ziel dieses Gesetzes ist es, „die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“⁶⁵.

Im BGG §4 wird Barrierefreiheit folgendermaßen abgegrenzt:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“⁶⁶

⁶¹ Vgl. Leidner/ Neumann, 2005, S. 67

⁶² Vgl. Miles-Paul, 1996, S. 202

⁶³ Bundesministerium der Justiz, 2015a, Stand: 23.12.2015 (Internet)

⁶⁴ Vgl. Deutscher Bundestag, 2006, S. 1

⁶⁵ Bundesministerium der Justiz, 2015b, Stand: 23.12.2015 (Internet)

⁶⁶ Ebd., Stand: 23.12.2015 (Internet)

Weitere Paragraphen zur Behandlung der gesetzlich dargelegten Auflagen sind im BGG zu finden:

§ 9 Recht auf Verwendung von Gebärdensprache und anderen Kommunikationshilfen:
Hier wird die Anerkennung der deutschen Gebärdensprache als eigene Sprache und Regelung des Rechts auf Verwendung von Gebärdensprache ausgesprochen.⁶⁷

§ 10 Gestaltung von Bescheiden und Vordrucken:
Eine Berücksichtigung der Behinderung von Menschen bei der Gestaltung und dem Aufbau von schriftlichen Bescheiden und anderen Dokumenten hat zu erfolgen.⁶⁸

§ 11 Barrierefreie Informationstechnik:
Bei der Gestaltung von Internetauftritten und -angeboten muss eine uneingeschränkte Nutzbarkeit gewährleistet werden können.⁶⁹

Die Definition von Barrierefreiheit sowie ähnliche Verordnungen des BGGs sind meist auch in den Landesgleichstellungsgesetzen verankert. Da die Landesgleichstellungsgesetze sowie das BGG sich primär an die Trägerschaften der öffentlichen Gewalt richten, sind Zielvereinbarungen das zentrale Instrument zur Anwendung. Durch diese Zielvereinbarungen sollen zivilrechtliche Verträge zwischen anerkannten Behindertenverbänden⁷⁰ und Unternehmen beziehungsweise Unternehmensverbänden, welche für die Einhaltung von Barrierefreiheit zuständig sind, zustande kommen. Der Beginn von Einigungsgesprächen über Zielvereinbarungen kann von anerkannten Behindertenverbänden eingeleitet werden. Ein Beispiel für Zielvereinbarungen sind die *Mindeststandards für die Kategorisierung barrierefreier Hotels und Gastronomiebetriebe* in der Tourismusbranche.⁷¹

2007 wurde das BGG im Auftrag des deutschen Bundestages näher hinterfragt und eruiert. Es wurde dabei der Begriff *Behinderung* an sich in Frage gestellt sowie die Begriffsbestimmung von *Barrierefreiheit*. Auch eine Überprüfung des gesellschaftlichen Bewusstseins hinsichtlich Diskriminierungen sowie die Ablehnung solcher durch das BGG wurden in diesem Zuge angeregt.⁷² Eine Änderung wurde dahingehend am 19.12.2007 auf den Weg gebracht.⁷³

⁶⁷ Vgl. Bundesministerium der Justiz, 2015b, Stand: 23.12.2015 (Internet)

⁶⁸ Vgl. Ebd., Stand: 23.12.2015 (Internet)

⁶⁹ Vgl. Ebd., Stand: 23.12.2015 (Internet)

⁷⁰ Vgl. § 13 Absatz 3 BGG

⁷¹ Vgl. Kästner, 2007, S. 27f.

⁷² Vgl. Deutscher Bundestag, 2007, S. 2ff.

⁷³ Vgl. Bundesministerium der Justiz, 2015b, Stand: 23.12.2015 (Internet)

Durch die Ausführung der eigenen Bedürfnisse kommt es häufig zu Debatten über die Formulierungen im BGG. Als negative Aspekte im BGG werden die ausgebliebene Untersagung der mittelbaren Diskriminierung behinderter Frauen⁷⁴ sowie das Recht auf weibliche Pflegekräfte empfunden. Jedoch gibt es aus dem Blickwinkel der behinderten Frauen auch viele positive Gesichtspunkte im BGG: Das deutsche BGG ist das weltweit erste Behindertengleichstellungsgesetz, welches den Belangen von behinderten Frauen, durch den § 2 *Frauen Förderungsgrundsatz* sowie mit einer in geschlechtersensiblen Sprache verfassten Form, nachkommt.⁷⁵

Einen weiteren Ausbau der Gesetzgebung im Sinne der Barrierefreiheit konnte durch ein Urteil im Jahr 2000 erzielt werden. Für den Einbau eines Treppenlifters auf eigene Kosten, welcher vom Vermieter untersagt wurde, klagte eine Frau beim Bundesverfassungsgericht. Die Frau erhielt Recht und das Urteil wurde damit als *Treppenlifturteil* zum Präzedenzfall. Infolgedessen wurde § 554a *Barrierefreiheit* in das Bürgerliche Gesetzbuch eingearbeitet.⁷⁶

Seit 2006 werden in Deutschland durch das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) die vier EU-Antidiskriminierungsrichtlinien⁷⁷ für den Einsatz des Gleichbehandlungsgrundsatzes sowie zur Rahmenbildung für die Umsetzung der Gleichbehandlung verwirklicht.⁷⁸ Das AGG wurde mit dem Ziel der Unterbindung einer Benachteiligung wegen der Rasse, der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität formuliert.⁷⁹ Das Arbeits-, Sozial- sowie das Zivilrecht sind dabei fest verankert. Zudem hat das Europäische Parlament im Jahr 2008 durch eine verpflichtende Verordnung festgelegt, dass Fluggesellschaften, die mehr als 150.000 Passagiere jährlich befördern, bei Menschen mit Mobilitätseinschränkungen keine zusätzlichen Kosten, aufgrund ihrer Einschränkung, erheben dürfen.⁸⁰

⁷⁴ Hinweis: Gemeint sind hierbei geschlechtsneutrale Ausdrucksweisen, welche sich vermehrt unvorteilhaft auf Frauen als auf Männer auswirken. (Vgl. Herlitz, 2008, S. 27)

⁷⁵ Vgl. Herlitz, 2008, S. 27

⁷⁶ Vgl. Bundesverfassungsgericht, Beschluss der 1. Kammer des Ersten Senats vom 28. März 2000, Stand: 27.12.2015 (Internet)

⁷⁷ Hinweis: die vier EU-Antidiskriminierungsrichtlinien: 1. Diskriminierungen in Beschäftigung und Beruf, einschließlich der Auswahl von Bewerberinnen und Bewerbern um einen Arbeitsplatz; 2. Diskriminierung und Gleichbehandlung im allgemeinen Geschäftsleben („Zivilrechtsverkehr“), wie zum Beispiel bei der Vermietung von Wohnungen oder dem Abschluss von Versicherungen; 3. den rechtliche Schutz gegen Diskriminierungen, d.h. die Voraussetzungen und Bedingungen, unter denen Betroffene sich gerichtlich gegen Benachteiligungen wehren können, und die Unterstützung durch Verbände; 4. die Einrichtung einer Antidiskriminierungsstelle des Bundes, die vielfältige Aufgaben erledigen soll und insbesondere auch Anlaufstelle für Beschwerden ist. (Vgl. Antidiskriminierungsstelle des Bundes, Stand: 23.12.2015 (Internet))

⁷⁸ Vgl. Deutscher Bundestag, 2006, S. 2

⁷⁹ Vgl. Deutscher Bundestag, 2006, S. 7

⁸⁰ Vgl. Kästner, 2007, S. 28f.

2.3 Tourismus für Alle

Im folgenden Kapitel werden Grundsätze und Kriterien für das Konzept *Tourismus für Alle* näher beleuchtet. Auch die touristische Nachfrage wird dargelegt, um das Potential des Konzeptes für eine Destination zu stützen. Es sind dafür Studien aus den Jahren 2006 und 2008 als Grundlage verwendet worden, da noch keine aktuelleren Studien, die sich nur auf Deutschland beziehen, zum gegenwärtigen Zeitpunkt veröffentlicht wurden.

2.3.1 Grundsätze und Kriterien

Um einen barrierefreien Tourismus für alle, das heißt für jeden Menschen, zu ermöglichen, wird mit und nach dem Konzept *Design für Alle* beziehungsweise *Universal Design*, welches gemeinsam auf europäischer Ebene geschaffen wurde, gearbeitet. Der Grundgedanke bei diesem Konzept ist die (Neu-) Gestaltung des Lebensraumes hinsichtlich seiner Umwelt, Produkten sowie Dienstleistungen. Ziel dabei ist eine gleichberechtigte Existenz im gesellschaftlichen Leben.⁸¹ Die Auslegung von *Tourismus für Alle* lässt sich aus der Idee des *Universal Designs* wie folgt ableiten: „Jeder Mensch sollte unabhängig von einer Behinderung im Stande sein in ein Land, innerhalb eines Landes oder zu Destinationen, aber auch zu Sehenswürdigkeit oder Veranstaltung, die er bereisen und besichtigen möchte, zu Reisen.“⁸² Grundlage für den *Tourismus für Alle* in Deutschland sind, wie im Kapitel 1.1 (S. 1) beschrieben, Gesetze und Normen, wie zum Beispiel das BGG, jeweilige Landesgleichstellungsgesetze, Landesbauordnungen sowie aktuell gültige DIN-Normen.⁸³ Da Barrierefreiheit alle gesellschaftlichen Bereiche in Bezug auf Angebote und Leistungen einbezieht, sind unter anderem auch Gebiete, wie Verkehrsmittel, Elektronik-, Informations- und Kommunikationssysteme, zu beachten.⁸⁴ Für das Reiseziel Deutschland bedeutet dies, dass der Standort für alle Menschen als erreichbar und erlebbar gilt. Damit bietet *Tourismus für Alle* eine bedeutende Unterstützung für die stetig wachsende Qualität und folglich eine steigende Zufriedenheit aller Gäste im touristischen Bereich.

Angewandt wird das Prinzip *Tourismus für Alle* meist in Bezug auf die Zielgruppe *Menschen mit Behinderung*. Dies ist eine Fehlinterpretation von *Alle*, denn Berichte aus Deutschland sowie aus ganz Europa⁸⁵ zeigen immer wieder auf, wie viele Menschen durch Barrierefreiheit profitieren können. Es ist bekannt, dass ein barrierefreier Lebensraum für ca. zehn Prozent der

⁸¹ Vgl. European Concept For Accessibility Network, 2003, S. 22

⁸² Nordiska Handikappolitiska Rådet, 2002, S. 17, eigene Übersetzung

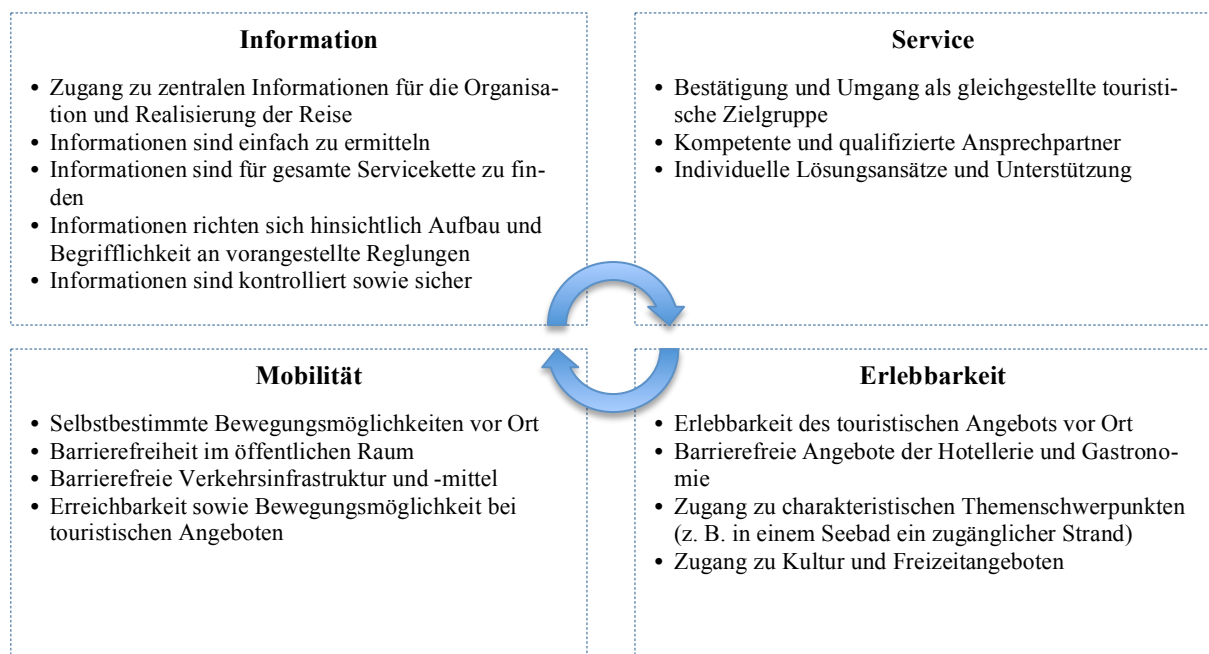
⁸³ Vgl. Frehe/Neumann, 2003, S. 13ff.

⁸⁴ Vgl. Kapitel 2.2.2.3, S. 15ff., insbesondere §4 BGG

⁸⁵ Vgl. Instituto Universitario de Estudios Europeos/ Universidad Autónoma de Barcelona 2002, Eucan 2003, European Commission 2003 u. Commission Of The European Communities 2003

Bevölkerung zwingend erforderlich, für ca. 30 bis 40 % notwendig und für 100 % komfortabel ist.⁸⁶ Eine barrierefreie Umwelt ist vor allem für Menschen mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen erforderlich. Beispielsweise sind hier Personen mit temporären Unfallfolgen, Familien mit oder ohne Kinderwagen, Reisende mit schwerer Ausrüstung oder auch ältere Menschen mit einzuschließen. Ein zentraler Unterschied für Menschen mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen ist, dass ihre besonderen Bedürfnisse konkrete Anforderungen an eine selbstbestimmte Reise stellen, wohingegen diese Anforderungen für andere meist nur Qualitätskriterien und damit ein Kennzeichen für Komfort darstellen. Im Grunde genommen gestattet eine nahtlose Barrierefreiheit, wie etwa im Tourismus, allen Menschen einen leicht verständlichen, intuitiven sowie gefahrlosen Zugang zum touristischen Angebot. Ergänzend wird damit zeitgleich eine Erhöhung der Attraktivität hervorgerufen.⁸⁷ Die Ansprüche für eine selbstbestimmte Reise lassen sich in folgende vier zentrale Elemente untergliedern und repräsentieren damit zeitgleich die gesamte *touristische Servicekette*: 1. *Information*, 2. *Service*, 3. *Mobilität* und 4. *Erlebbarkeit*. In Abbildung 2 ist zu sehen, dass sich zum Beispiel das Element *Information* auf die *touristische Servicekette* hinsichtlich Anreise, Unterkunft und Kulturangebot auswirkt.

Abbildung 2: Zentrale Elemente für eine selbstbestimmte Reise⁸⁸



Tourismus für Alle drückt aus ökonomischer Sicht einen entscheidenden Wirtschaftsfaktor aus: Die Ziffer von mehr als 20 Millionen aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Men-

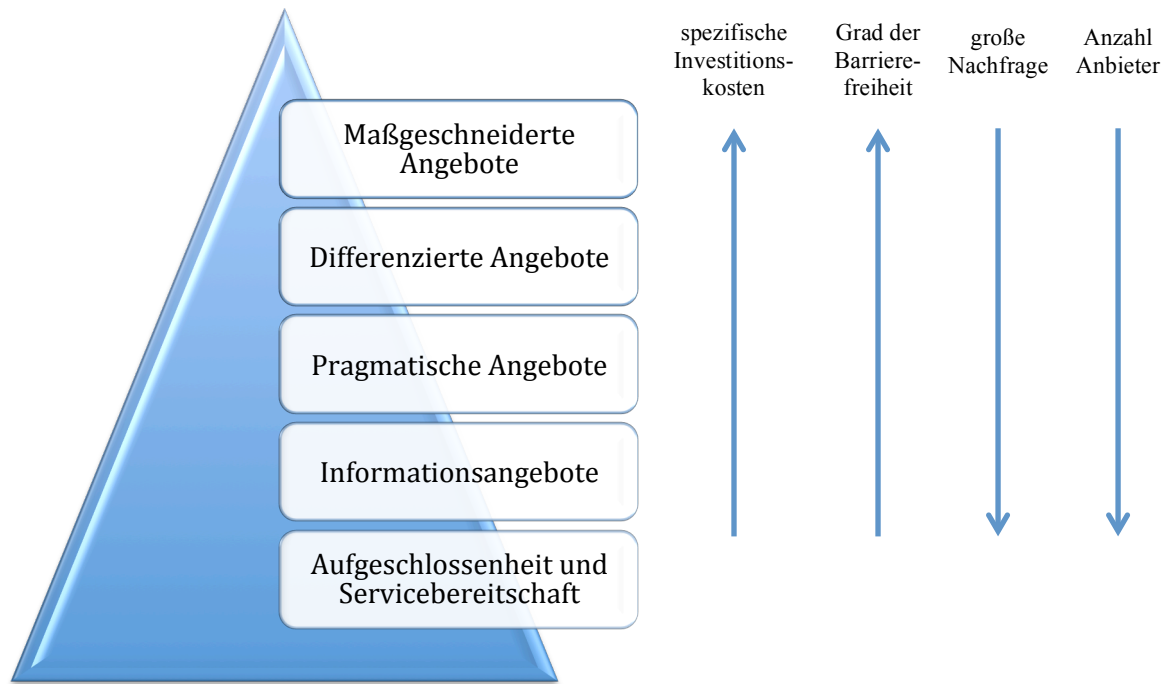
⁸⁶ Vgl. Neumann/ Reuber, 2004b, S. 13

⁸⁷ Vgl. Zeimet/ Neumann, 2000, S. 87ff.

⁸⁸ Eigene Darstellung, in Anlehnung an BMWi, 2003, S. 48

schen allein in Deutschland zeigt das Potential dieses Marktsegmentes. Den demografischen Wandel zusätzlich berücksichtigend ist unverkennbar, dass das Volumen und damit der Einfluss der Zielgruppe wachsen werden. Ein weiterer Aspekt, der die Größenordnung der Zielgruppe steigen lässt, ist das Menschen Handicaps in Bezug auf ihre Mobilität überdurchschnittlich zu zweit oder in Gruppen reisen. Zudem ist ihre Reisegebietstreue und Affinität zu Inlandsreisen höher als beim bundesdeutschen Durchschnitt (vgl. Kapitel 2.3.2, S. 25). Der Ausbau des Konzepts *Tourismus für Alle* zieht demnach ein unerschlossenes touristisches Potential nach sich und verbessert die internationale Wettbewerbsposition auch in Hinblick auf in- und ausländische Gäste. So könnte durch die verbesserte Wettbewerbsposition beispielsweise eine bessere Auslastung der Nebensaison und erhöhte Kundenbindungen erzielt werden. Die grundlegende Bedingung dafür ist jedoch ein zufriedener Gast, der mit dem Urlaub positive Erlebnisse verbindet. Ferner kann der Profit durch den Imagegewinn einer barrierefreien Destination den Austausch mit wichtigen Multiplikatoren und das Wecken des Interesses von Neukunden mit sich bringen. *Tourismus für Alle* impliziert des Weiteren indirekte wirtschaftliche Impulse für die Regionen, wie zum Beispiel für das Handwerk oder Bauwirtschaft, und trägt dabei zu einem wesentlichen Standortfaktor bei. Dies sichert folglich die Zukunft der Destination. Hinzu kommt, dass auch einheimische Bürger im selben Maße von der Barrierefreiheit profitieren und demzufolge eine allgemeine Steigerung der Lebensqualität erreicht werden kann. Um sich einen Überblick über das Spektrum des Steigerungspotenzials, das durch barrierefreie Angebote geschaffen wird, verschaffen zu können, zeigt Abbildung 3 (S. 22) die *Pyramide der Barrierefreiheit* nach NEUMANN ET AL. Es ist festzustellen, dass am Fuß der Pyramide viele Anbieter nur geringwertige Investitionen in barrierefreie Angebote tätigen, da sie entweder andere Zielgruppen verfolgen oder bereits mit einer kleinen Investition für sie ausreichend Menschen mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen als Kunden gewinnen konnten. Beispiele für diesen Teil der Pyramide können verbesserte Informationsleistungen oder eine erhöhte Serviceorientierung sein. In der Mitte der Pyramide werden höhere Investitionen getätigt, da ein erhöhter finanzieller Output von den Unternehmen erwartet wird. Dies weist auf eine erhöhte und notwendige Beachtung von Menschen mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen als spezielle Zielgruppe hin. An der Spitze sind Anbieter zu finden, die sich auf Menschen mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen spezialisiert haben. Diese Gruppe von Unternehmen ist bislang eher unterrepräsentiert, da maßgeschneiderte touristische Angebote mit einem hohen Arbeitsaufwand verbunden und nicht zu 100 % erfolgsversprechend sind.

Abbildung 3: Pyramide der Barrierefreiheit⁸⁹



Als Voraussetzung für eine barrierefreie Destination sind grundsätzlich die ersten drei Stufen in der Pyramide der Barrierefreiheit anzusehen (vgl. Abbildung 3). Folglich müssen Aufgeschlossenheit und Servicebereitschaft für alle Kundengruppen vorhanden sowie die Weitergabe von zuverlässigen Informationen in Bezug auf Zugänglichkeiten und Angeboten gewährleistet sein. Zuletzt sollten die Erlebbarkeit und der Zugang zu möglichst viele Themen und Angeboten entlang der gesamten *touristischen Servicekette* ermöglicht werden. Dies bedeutet, je mehr eine Destination vom barrierefreien Tourismus profitieren und damit die Wettbewerbsvorteile ausbauen möchte, desto breiter und hochwertiger muss die Angebotsvielfalt bezüglich Barrierefreiheit gestaltet werden.

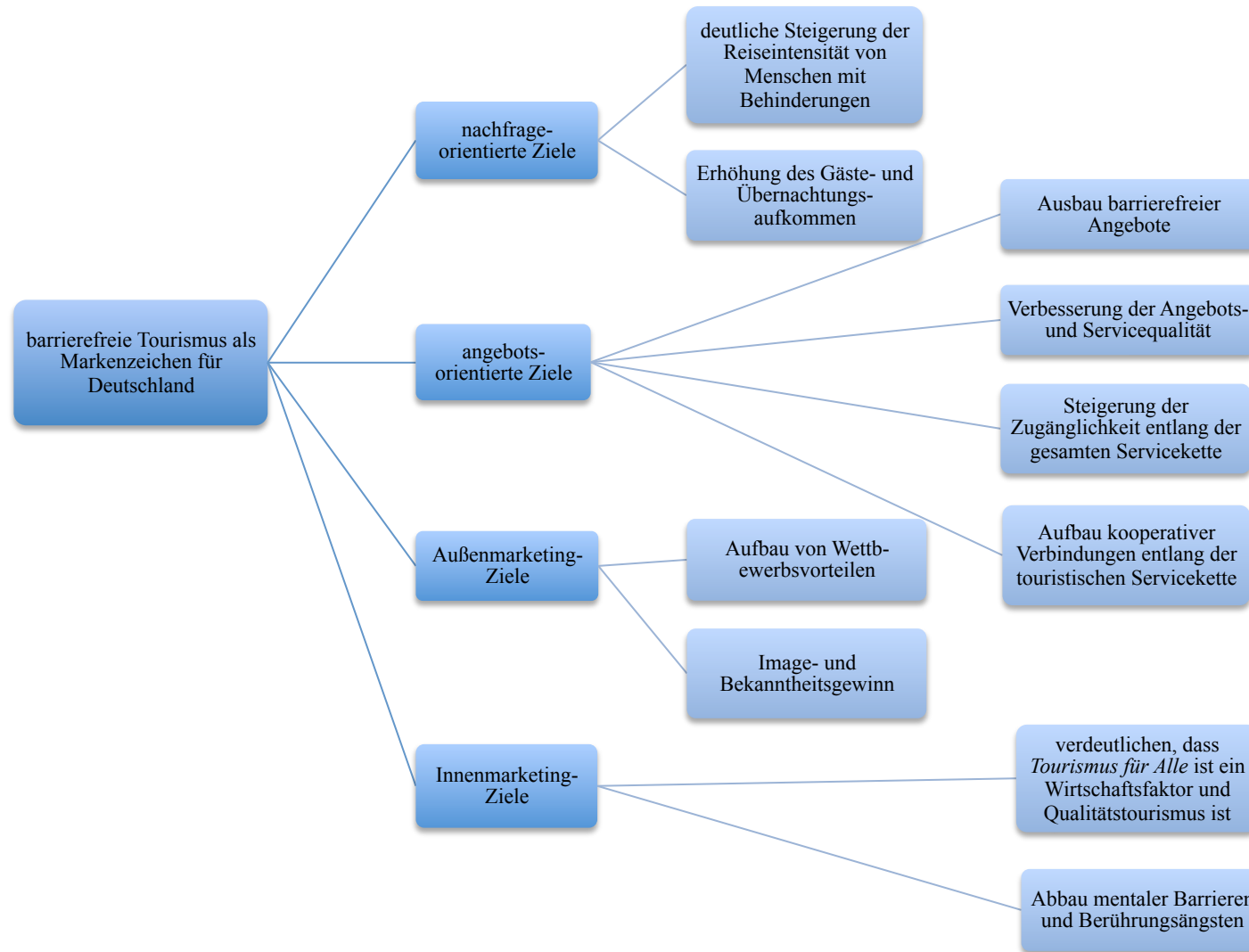
Was der barrierefreie Tourismus als Markenzeichen für Deutschland bedeuten würde ist in der Abbildung 4 (S. 24) noch einmal zusammengefasst. Einfluss auf die Umsetzung des *Tourismus für Alle* haben dementsprechend drei Einflusskreise:

- Nachfrager, da sie Ansprüche und Qualitätserwartungen stellen
- Anbieter, da sie wirtschaftlichen Nutzen erfahren
- Politik, da diese Förderungen und gesetzliche Vorgaben gestalten

⁸⁹ Eigene Darstellung, in Anlehnung an Neumann/ Reuber, 2004a, S. 58

Da das nicht ausgeschöpfte Potential von aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen als Nachfrager nicht für alle Anbieter im touristischen Bereich hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung ihrer Angebot ausreicht, könnte die Politik durch entsprechende Vorgaben hier Einfluss nehmen. Dennoch ist zu beachten, dass ein gewisser Grad an Wirtschaftlichkeit für die Unternehmen noch gewährleistet sein muss. Grundsätzlich sollten Neu- oder Umbauten ungeachtet dessen nach den Behindertengleichstellungsgesetzen des Bundes und der Länder sowie den Landesbauordnungen errichtet werden. Allgemeine Strategien zur Umsetzung des *Tourismus für Alle* in Bezug auf die Destination und die dahinterstehenden Anbieter sollten daher die Aktivierung und Qualifizierung der im touristischen Bereich entscheidenden Anbietern sowie die Koordination von Vorgehensweisen und Leistungen dieser beinhalten. Außerdem sollen die Strategien mittels Kooperationen mit anderen bedeutsamen Akteuren, beispielsweise aus der Politik oder Behindertenorganisationen, durch ein wirksames Innen- sowie Außenmarketing auftreten. Als Wegweiser für die Landes- und Bundesebene ist der barrierefreie Tourismus in der Politik verstärkt zu berücksichtigen. Dies bedeutet vor allem eine umfangreichere und konsequentere Abstimmung zwischen den ausschlaggebenden Akteuren sowie den Ausbau von Rahmenbedingungen für das Konzept *Tourismus für Alle*. Transparenz für Kunden und Anbieter hinsichtlich barrierefreier Angebote sollten dabei einen Grundsatz darstellen.

Abbildung 4: Barrierefreier Tourismus als Markenzeichen für Deutschland⁹⁰



⁹⁰ Eigene Darstellung, in Anlehnung an Neumann/ Reuber, 2004b, S. 45

2.3.2 Touristisches Nachfrageverhalten

Laut einer veröffentlichten Studie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) aus dem Jahr 2008 über die ökonomischen Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle in Deutschland sind 13,5 % der befragten Personen in ihren Aktivitäten oder ihrer Mobilität beeinträchtigt. 56,8 % sind dabei von Frauen und 43,2 % von Männern vertreten. Das Durchschnittsalter liegt mit 61,2 Jahren deutlich über dem Durchschnitt aller 7.671 befragten Personen. Entsprechend der deutschen Gesamtbevölkerung lebt der überwiegende Teil von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in einem Zweipersonenhaushalt. Dies lässt den Rückschluss zu, dass der Großteil dieser Reisenden die Schulferien in ihren Reiseplanungen nicht berücksichtigen muss. Hinsichtlich Beruf und Bildung sind mobilitätseingeschränkte Personen im Vergleich mit der Gesamtbevölkerung geringer qualifiziert. Zudem ist der überwiegende Teil bereits im Ruhestand. Wird jedoch die Gesamtbevölkerung betrachtet, ist dies nur für ein Drittel der Fall. Diese Gegebenheit ist deutlich der Tabelle 1 zu entnehmen. Die Verteilung in den anderen Berufsgruppen ist jedoch ausgewogen. Ein Haushaltsnettoeinkommen zwischen 1.500 und 2.499 Euro ist bei 36,5 % der mobilitätseingeschränkten Menschen vorzufinden. Dies liegt bei einem Vergleich zur Gesamtbevölkerung, wo dieses Nettoeinkommen bei 40,6 % vertreten ist, nur 4,1 Prozentpunkte darunter. Das bedeutet, dass diese Zielgruppe, wie die Gesamtbevölkerung auch, über eine gewisse Kaufkraft verfügt.

Tabelle 1: Beruf der Befragten (Angaben in Prozent)⁹¹

	Gesamtbevölkerung (n= 7.671)	Personen mit Mobilitätseinschränkungen (n= 1.039)
Arbeiter	30,4	36,3
Angestellter	43,9	41,3
Beamter	4,8	5,5
Freiberufler	8,7	6,8
Hausfrau	3,1	6,7
In Ausbildung	9,1	3,5
Im Ruhestand	28,2	63,4
Zurzeit arbeitslos	12,3	11,3

Zum Reiseverhalten ist hinsichtlich der Urlaubsreiseintensität⁹² eine Steigung seit 2002 zu erkennen. Zwar lagen 2002 und 2006 die Werte der mobilitätseingeschränkten Menschen in

⁹¹ Eigene Darstellung, in Anlehnung an BMWi, 2008, S. 56

⁹² Definition Urlaubsreiseintensität: Die Urlaubsreiseintensität beschreibt den Anteil der Bevölkerung ab 14 Jahren, der pro Jahr mindestens eine Urlaubsreise von fünf Tagen (oder länger) unternimmt. (F.U.R.-Reiseanalyse 2016, Stand: 21.01.2016 (Internet))

diesem Bereich unter denen der Gesamtbevölkerung, jedoch konnte im Jahr 2006 eine Steigerung der Urlaubsreisintensität bei mobilitätseingeschränkten Menschen festgestellt werden, bei der Gesamtbevölkerung hingegen eine Senkung.⁹³ Vermutet wird als Grund für die geringe Urlaubsreiseintensität die Angst vor nicht vorhandenen und passenden Angeboten vor Ort. Bei näherer Betrachtung der Gründe für die Veränderungen der Urlaubsreiseintensität stellt sich heraus, dass das Alter keinen wesentlichen Faktor mehr darstellt. Wichtiger sind sozioökonomische Einflussgrößen, wie Einkommen, Bildung oder Lebensphase, geworden. Diese Bewertung kann durch die Aussagen und Ergebnisse der OSSATE-Studie untermauert werden.⁹⁴

Neben der Urlaubsreisen von mehr als fünf Tagen sind Kurzurlaubsreisen zwischen zwei und vier Tagen ebenso bedeutsam. Ungeachtet von Wochenend- und Feiertagsaktionen kann eine langfristige Tendenz zu Kurzurlauben bei deutschen Urlaubern verzeichnet werden. Eine Stagnation zeichnete sich 2008 jedoch ab. Gründe dafür können eine schlechte wirtschaftliche Lage und die Einflussfaktoren wie Einkommen, Alter und Lebensphase sein. Dieses Ergebnis lässt sich von der Gesamtbevölkerung auf aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen übertragen. Jedoch kann davon ausgegangen werden, dass Kurzurlaubsreisen wieder einen stabilen bis wachsenden Markt bilden.

Tabelle 2: Anzahl von Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen 2002 und 2006 im Vergleich⁹⁵

	Jahr	Reisehäufigkeit der Gesamtbevölkerung (2002: n= 7.970; 2006: n= 7.671)	Reisehäufigkeit von Personen mit Mobilitätseinschränkungen (2002: n= 840; 2006: n= 546*)
Urlaubsreise	2002	1,3	1,3*
	2006	1,3	1,4*
Kurzurlaubsreise	2002	2,2	2,3*
	2006	1,9	1,8*

*Anmerkung: Menschen mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen ohne Personen mit chronischen Erkrankungen

In Tabelle 2 ist zu sehen, dass Menschen mit Mobilitätsbehinderungen einen ähnlichen Turnus in der Reisehäufigkeit wie die Gesamtbevölkerung besitzen. Im Jahr 2006 ist der Mittelwert für die Reisehäufigkeit bei Urlaubsreisen von eingeschränkten Menschen sogar um 0,1 Prozentpunkte höher. Die Häufigkeit von Kurzurlauben sank bei beiden Gruppen und lag 2006 bei 1,9 %. Die Häufigkeit von Urlaubsreisen bei aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen nahm dafür im Gegensatz zum bundesweiten Durchschnitt leicht zu. Gänzlich

⁹³ Vgl. BMWi, 2008, S. 57

⁹⁴ Vgl. Buhalis et al., 2005, S. 7

⁹⁵ Eigene Darstellung, in Anlehnung an BMWi, 2008, S. 58

betrachtet ist eine beständige Reishäufigkeit für Urlaubsreisen sowie eine Abnahme in dem Bereich Kurzreisen in beiden Gruppen zu verzeichnen.

Die durchschnittliche Reisedauer bei Haupturlaubsreisen von aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen betrachtend ist zu erkennen, dass sich eine Tendenz zu kürzeren Reisen entwickelt. Wie in Tabelle 3 ersichtlich, sank der Wert 2006 um 0,4 Prozentpunkte auf 13,5 % ab. Im Durchschnitt reisen beide Gruppen jedoch mit einer zweiwöchigen Dauer.

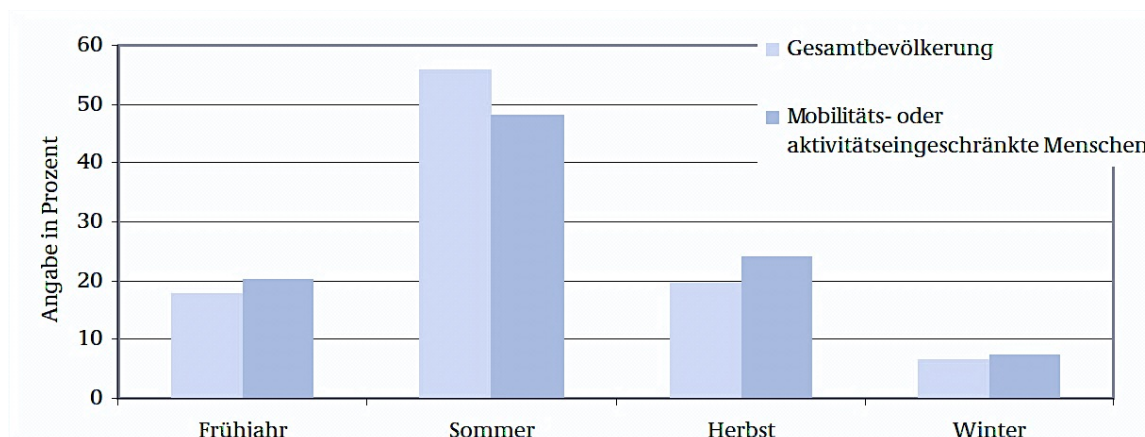
Tabelle 3: Dauer von Haupturlaubsreisen 2002 und 2006 im Vergleich⁹⁶

	Jahr	Reisedauer der Gesamtbevölkerung in Tagen (2002: n= 7.970; 2006: n= 7.671)	Reisedauer von Personen mit Mobilitätseinschränkungen in Tagen (2002: n= 840; 2006: n= 546*)
Mittelwert	2002	13,5	13,9*
	2006	13,8	13,4*

*Anmerkung: Menschen mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen ohne Personen mit chronischen Erkrankungen

Die saisonale Bindung von aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen ist grundlegend schwächer als die Abhängigkeit der Gesamtbevölkerung an die Hauptreisezeit. Die Hauptsaison bilden zwar bei beiden Gruppen die Sommermonate, jedoch findet eine gleichmäßigere Verteilung in den anderen drei Jahreszeiten bei Menschen mit Mobilitätseinschränkungen statt (vgl. Abbildung 5). Ein Grund dafür kann das Ausbleiben von einem gemeinsamen Leben mit Kindern in einem Haushalt und damit die Unabhängigkeit von Schulferien sein. Allerdings können auch Preisunterschiede und Ruheverhältnisse bei der Reiseentscheidung ins Gewicht fallen.

Abbildung 5: Quartal des Reiseantritts der Haupturlaubsreise (n= 5.730 bzw. n= 633)⁹⁷



⁹⁶ Eigene Darstellung, in Anlehnung an BMWi, 2008, S. 59

⁹⁷ BMWi, 2008, S. 60

Nach der Reisezeit und Reishäufigkeit sind die Reiseziele ein weiterer wichtiger Aspekt: Nach der Studie des BMWi verbringen 42,9 % der aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen ihren Urlaub in deutschen Destinationen (vgl. Tabelle 4). Dies sind annähernd 15 Prozentpunkte mehr als der bundesweite Durchschnitt. Laut einem Teilnehmer der Fokusrunde mit den Sozialverbänden, die innerhalb der Studie des BMWi veranstaltet wurde, ist ein Grund für die auffallend hohe Urlaubsfrequentierung von Deutschland, dass sämtliche relevanten Informationen ohne Sprachbarrieren ermittelt werden können. Hinzu kommt, dass lange Reisen mit Bahnen oder dem Flugzeug unerwartete Barrieren bei der An- und Abreise mit sich bringen können. Dies lässt die Vermutung zu, dass dies der Grund für die erhöhte Beliebtheit der Nachbarländer Deutschlands, wie Österreich, Dänemark oder die Niederlande, bei eingeschränkten Menschen ist. Wie in Tabelle 4 zu erkennen, gilt Bayern innerhalb Deutschlands als das beliebteste Bundesland, um den Urlaub zu verbringen. Als ausländisches Reiseziel liegt Spanien auf dem ersten Platz.

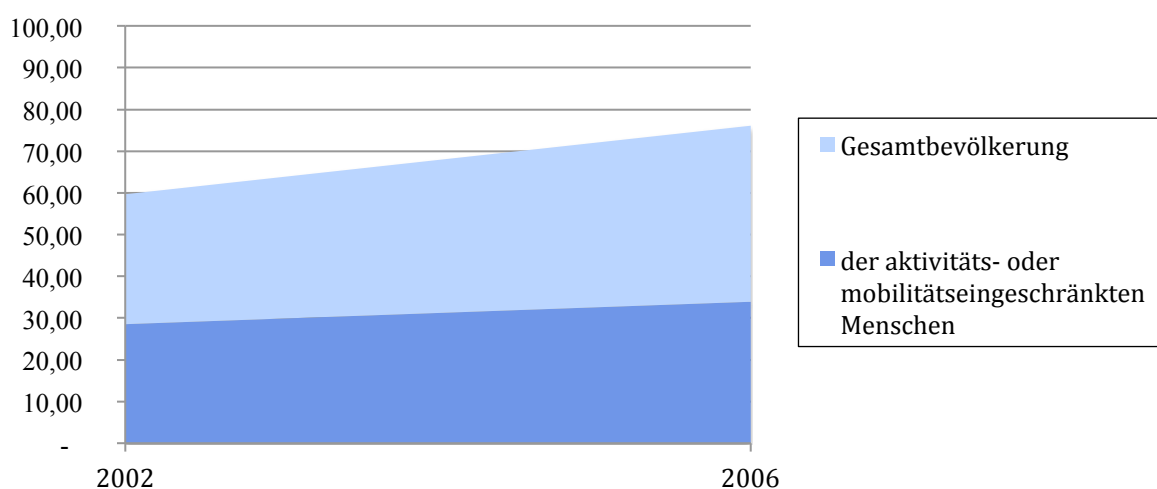
Tabelle 4: Die beliebtesten Reiseziele für die Haupturlaubsreise der Deutschen im Jahr 2006 (nach Rangfolge der Gesamtbevölkerung; Angaben in Prozent)⁹⁸

Ziele der Haupturlaubsreisen	Gesamtbevölkerung (n= 5.730)	Personen mit Mobilitätseinschränkungen (n= 633)
Inland	28,4	42,9
Ausland	71,6	57,1
Deutschland (Top 5 der Bundesländer)		
Bayern	5,9	9,0
Schleswig-Holstein	4,8	7,8
Mecklenburg-Vorpommern	4,7	6,4
Niedersachsen	3,9	6,5
Baden-Württemberg	2,6	3,6
Europäisches Ausland (Top 5)		
Spanien	15,5	11,9
Italien	7,4	7,2
Österreich	4,7	6,4
Griechenland	3,7	1,8
Frankreich	2,8	1,7
Außereuropäisches Ausland		
Türkei	6,4	4,2
Nordafrika	3,2	3,1
Asien/Australien	2,6	1,4

⁹⁸ Eigene Darstellung, in Anlehnung an BMWi, 2008, S. 61

Die Reisegebietstreue von aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen ist als wesentlich höher einzuschätzen als der Gesamtbevölkerung: 2006 gaben 42,2 % der Befragten an, das Reiseziel zum ersten Mal zu besuchen. Hingegen gaben nur 33,9 % der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen diesen Status an. Verglichen mit dem Jahr 2002, in dem die Werte mit 31,1 % der Gesamtbevölkerung und 28,5 % der Menschen mit Einschränkungen belegt sind, ist entsprechend dem Trend der letzten Jahre eine Abnahme der Gebietstreue hin zu neuen und unbekannten Reisezielen zu verzeichnen (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Gebietstreue in den Jahren 2002 und 2006 (in Prozent)⁹⁹



Aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkte Menschen reisen überdurchschnittlich zu zweit oder wie die Gesamtbevölkerung in Gruppen von mindestens drei Personen bei Haupturlaubsreisen. Dabei werden Kinder unter 18 Jahren in einer deutlich geringeren Größenordnung mitgenommen als im Durchschnitt der Gesamtbevölkerung. Eine Ursache hierfür kann eine durchschnittlich geringere Anwesenheit von Kindern im Haushalt von aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen sein.

Dabei sind die Reisemotive der Gesellschaft sehr unterschiedlich. Allgemein ist jedoch ein Trend zum Gesundheitstourismus zu erkennen. Das anwachsende Gesundheitsbewusstsein und der demografische Wandel sind dabei elementare Faktoren.¹⁰⁰ Motive der Erholung und Entspannung, wie beispielsweise *Entspannung, keinen Stress haben, sich nicht unter Druck setzen* oder *Frische Kraft sammeln, auftanken*, sind dabei die Hauptreisemotive in beiden Gruppen der BMWi-Studie (vgl. Tabelle 5, S. 30). Beachtenswert ist die höhere Bewertung von gesundheitsorientierten Gründen sowie den Aspekten des *gesunden Klimas* und naturbe-

⁹⁹ Eigene Darstellung, in Anlehnung an BMWi, 2008, S. 61

¹⁰⁰ Vgl. BMWi, 2008, S. 66

zogener Urlaubsgründe, wie *Natur erleben (schöne Landschaften, reine Luft, sauberes Wasser)* von aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen.

Tabelle 5: Reisemotive aller Urlaubsreisen (nach Rangfolge der Gesamtbevölkerung; Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich)¹⁰¹

	Gesamtbevölkerung (n= 5.671)	Personen mit Mobilitätseinschränkungen (n= 1.035)
Entspannung, keinen Stress haben, sich nicht unter Druck setzen	61,6	58,7
Abstand zum Alltag gewinnen	58,0	49,2
Frische Kraft sammeln, auftanken	57,7	55,5
Frei sein, Zeit haben	56,0	44,9
Sonne, Wärme, schönes Wetter haben	49,4	39,5
Zeit füreinander haben (Partner, Familie)	47,6	37,5
Spass, Freude, Vergnügen haben	43,3	30,6
Gesundes Klima	43,2	46,9
Natur erleben (schöne Landschaften, reine Luft, sauberes Wasser)	41,5	44,2
Sich verwöhnen lassen, sich etwas gönnen	34,6	32,7
Ausruhen, faulenzten	32,0	24,8
Etwas für die Gesundheit tun	31,9	40,2
Neue Eindrücke gewinnen	31,7	23,0
Gemeinsam etwas erleben	30,3	20,4
Viel erleben, viel Abwechslung	28,9	17,0
aus der verschmutzten Umwelt herauskommen	27,6	26,5

Die Reisemotive stimmen mit den häufigsten genannten Urlaubsarten überein: Auf dem ersten und zweiten Platz sind *Strand-/Bade-/Sonnenerurlaub* sowie der *Ausruherurlaub*. Die Beliebtheit des *Ausruherurlaubes* ist bei aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen größer, wohingegen der *Strand-/Bade-/Sonnenerurlaub* beim bundesdeutschen Durchschnitt bevorzugt ist. Auch der Gesundheitsurlaub sowie der Urlaub in der Natur sind analog zu den Reisemotiven bei Menschen mit Mobilitätseinschränkungen geschätzter als bei der Gesamtbevölkerung. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass ein *Strand-/Bade-/Sonnenerurlaub* innerhalb Deutschlands nur eine sekundäre Rolle spielt und Menschen mit einer Aktivitäts- oder Mobilitätseinschränkung eine erhöhte Neigung zu Inlandreisen erkennen lassen. Für eine kurze Übersicht über die Art der Haupturlaubsreisen kann Tabelle 6 (S. 31) herangezogen werden.

¹⁰¹ Eigene Darstellung, in Anlehnung an BMWi, 2008, S. 67

Tabelle 6: Art der Haupturlaubsreise (nach Rangfolge der Gesamtbevölkerung; Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich)¹⁰²

Art der Haupturlaubsreisen	Gesamtbevölkerung (n= 5.730)	Personen mit Mobilitätseinschränkungen (n= 633)
Strand-/ Bade-/ Sonnenurlaub	45,6 1.	34,7 2.
Ausruhrefahrt	41,6 2.	43,2 1.
Natururlaub	27,5 3.	28,3 3.
Erlebnisurlaub	23,7	20,2
Familienurlaub	22,4	20,2
Aktivurlaub	15,7	12,4
Verwandten-/ Bekanntenbesuch	14,2	16,0
Spaß-/ Partyurlaub	12,0	6,1
Sightseeing-Urlaub	11,2	12,4
Rundreise	9,5	10,6
Gesundheitsurlaub	7,8	20,0
Kulturreise	7,5	7,2
Studienreise	3,4	3,9
Sonstiges	8,8	11,9

Wie in Tabelle 7 (S. 32) zu erkennen, unterscheiden sich die Aktivitäten während des Urlaubes bei aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen und dem bundesdeutschen Durchschnitt leicht: Der Besuch von Gesundheits- und Kureinrichtungen sowie von kulturellen Veranstaltungen, wie Musikaufführungen, wird von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen häufiger fokussiert und durchgeführt als bei der Gesamtbevölkerung. Im Gegensatz dazu werden Besuche am See oder im Meer mit Schwimmmaktivitäten eher selten von aktivitätseingeschränkten Menschen unternommen.

¹⁰² Eigene Darstellung, in Anlehnung an BMWi, 2008, S. 68

Tabelle 7: Bevorzugte Aktivitäten während der Urlaube der letzten drei Jahre (2004 bis 2006) (Nach Rangfolge der Gesamtbevölkerung; Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich)¹⁰³

Bevorzugte Aktivitäten während der Urlaube der letzten drei Jahre (2004-2006)	Gesamtbevölkerung (n= 5.730)	Personen mit Mobilitätseinschränkungen (n= 633)
Landestypische Spezialitäten genossen	64,2	54,3
Ausflüge in die Umgebung gemacht	60,1	52,6
Ausgeruht und viel geschlafen	54,0	47,7
Baden im See oder im Meer	49,2	28,7
Geschäfte angesehen, Einkaufsbummel	45,0	37,0
Naturattraktionen besuchen	39,1	34,2
Baden im Swimmingpool	34,2	22,4
Kulturelle und historische Sehenswürdigkeiten/ Museen besuchen	31,5	28,8
Wanderungen	31,4	28,0
Leichte sportliche Aktivitäten	29,4	22,4
Ferienbekanntschaften gemacht	29,2	19,3
Mit Kindern gespielt	21,4	12,9
Fahrradfahren	14,9	10,9
Freizeit-/ Vergnügungsparks besuchen	12,7	6,8
Gesundheits-/ Kureinrichtungen besuchen	12,3	21,2
Diskotheiken/ Nachtclubs besuchen	11,2	3,5
Aktuelle Ausstellungen besuchen (Kunst, Geschichte)	8,4	6,9
Musikaufführungen/ Konzerte besuchen	7,5	10,2
Skifahren/ Snowboarden	5,7	2,9
Segeln	1,4	0,5

Die Wachstumschancen der Reisearten bei beiden Gruppen prognostiziert die BMWi-Studie ganz ähnlich:

- Der *Strand-/Bade-/Sonnenerurlaub* wird mit einem nur geringen Wachstumspotential eingeschätzt.
- Gesundheitsorientierte Urlaube werden mit einem hohen Wachstumspotential angesehen. Insbesondere Wellness- und Fitnessurlaube werden nach den Einschätzungen des BMWi an Bedeutung gewinnen.
- Ebenfalls werden Kulturreisen und Kreuzfahrten mit guten Wachstumschancen beurteilt.

¹⁰³ Eigene Darstellung, in Anlehnung an BMWi, 2008, S. 74

- Als weitere Wachstumszweige im Bereich Touristik werden für beide Gruppen die campingausgerichteten Erholungsarten sowie Urlaub in ländlichen Gebieten beziehungsweise auf Bauernhöfen prognostiziert. Hier findet sich vor Allem das Reisemotiv *Natur erleben* wieder.¹⁰⁴

¹⁰⁴ Vgl. BMWi, 2008, S. 73

3 Methodisches Vorgehen

Die dieser Arbeit zugrundeliegende Erhebung erfolgte mit sieben Untersuchungsteilnehmern auf einer selbst konzipierten Strecke durch die Braunschweiger Innenstadt. Der Untersuchungszeitraum belief sich dabei auf die Monate September und Oktober 2015, wobei die Erhebung lediglich in einem Zeitfenster der Mittagszeit zwischen 12:00 Uhr und 14:00 Uhr an Werktagen stattfand. Im folgenden Kapitel wird die dafür gewählte empirische Vorgehensweise näher beleuchtet. Diese beinhaltet insbesondere die Wahl der qualitativen Inhaltsanalyse nach KUCKARTZ, Begründung für die Auswahl der Strecke und der Probanden sowie die Darlegung der Transkriptionsregeln und möglicher Verzerrungen. Zunächst werden jedoch die Grundlagen der qualitativen Interviewforschung mit einer Abgrenzung zu quantitativen Methoden näher erläutert.

3.1 Prinzip der qualitativen Interviewforschung

Die Interviewforschung bietet neben qualitativen auch quantitative Forschungsmethoden. Entscheidend für den Forscher ist dabei die Abwägung von Vor- und Nachteilen, um zur geeigneten Forschungsmethode zu gelangen.¹⁰⁵ Eher weniger untersuchte Gegebenheiten werden vorwiegend mit qualitativen Forschungsmethoden ergründet und analysiert. Dabei ist eine besonders intensive Vertiefung in Bezug auf das Forschungsobjekt notwendig. Demgegenüber stehen die quantitativen Methoden, die durch repräsentative Stichproben eine Übertragung der Erkenntnisse auf die Allgemeinheit zulassen.¹⁰⁶ Ferner sind deduktive Maßnahmen in der quantitativen Forschung, etwa in den Naturwissenschaften, eine gängige Verfahrensweise. Demgemäß werden aus theoretischen Ursprüngen Hypothesen erarbeitet und mittels Datenerhebungen auf ihre allgemeine Gültigkeit untersucht. Die qualitative Forschung kommt hingegen mittels induktiver Vorgehensweise zu Ergebnissen: Aus der Beobachtung des Forschungsobjektes sind erste Zusammenhänge anzunehmen, die im Anschluss durch weitere Beobachtungen und Datenerhebungen gestärkt werden.¹⁰⁷ Um Rückschlüsse auf die Allgemeinheit ziehen zu können, muss der Einzelfall explizit begründet werden. Dies kann zum Beispiel mittels Gütekriterien erfolgen.¹⁰⁸ Um späteren Schwachstellen und Problemen entgegen zu wirken, sollten Erkenntnisinteressen sowie die Forschungsfrage gut definiert sein.¹⁰⁹ Darüber hinaus übt die Forschungsfrage Einfluss auf die Wahl der Erhebungsmethode aus,

¹⁰⁵ Vgl. Kelle, 2008, S. 26f.

¹⁰⁶ Vgl. Mayring, 2002, S. 23

¹⁰⁷ Vgl. Ebd., S. 36

¹⁰⁸ Vgl. Ebd., S. 35f.

¹⁰⁹ Vgl. Przyborski/ Wohlrab-Sahr, 2010, S. 15

denn „was sie erklären wollen, bestimmt, wie sie es erklären wollen“¹¹⁰. Dabei sollten theoretische Vorüberlegungen während der Erarbeitung der Forschungsfrage angestellt werden. Beispielsweise können durch Recherchearbeiten Hinweise über den Forschungsstand erschlossen und gegebenenfalls die Forschungsfrage angepasst werden. Eine Vorstudie kann die Wahl der Untersuchungsstrategie, welche die Auswahl des Forschungsobjektes sowie der Methode enthält, erleichtern. Im folgenden Verlauf wird mittels der gewählten Methode eine Datenerhebung in Bezug auf das Forschungsobjekt durchgeführt. Das Interview bietet sich für die Erzeugung von Wissen über Individuen in Situationen an, um das Verständnis für das situative Verhalten zu stärken.¹¹¹ Primär ist dabei die Wahrnehmung subjektiver Erfahrungen. Im Vergleich zu alternativen Erhebungsmethoden, wie zum Beispiel einem standardisierten Fragebogen, gibt ein Interview die Möglichkeit, dass die interviewte Person sich offen und detaillierter über seine Sinneswahrnehmungen, Gedanken oder Ähnliches äußert. Damit beteiligt sich dieser automatisch an einer ersten Gliederung eines bislang unbehandelten Problems im Sinne der qualitativen Forschung.¹¹² Für eine Informationsverwertung und -interpretation muss zuvor eine Auswertung der gesammelten Daten erfolgen. Erst die Dateninterpretation ermöglicht eine wissenschaftliche Beantwortung der Forschungsfrage aus dem Kapitel 1.2 (S. 5).¹¹³

Die qualitative Forschung bietet eine Bandbreite an Interviewformen, die sich vor allem in ihrem Steuerungsniveau unterscheiden. Die Stärke der Strukturierung während der Interaktion zwischen dem Interviewer und dem Interviewten sind dabei individuell gestaltbar. Arten des Interviews können dabei biografisch, problemzentriert oder leitfadengestützt sein.¹¹⁴

Da in dem Themenfeld *Ansprüche von Rollstuhlfahrenden an die Zugänglichkeit von Innenstädten* keine ausreichende Literatur oder wissenschaftliche Erkenntnisse vorhanden sind, wird sich in dieser Arbeit für eine qualitative Forschungsmethode entschlossen. Mit Hilfe der qualitativen Interviewform *Wayfinding* sollen Forschungsfragen näher beleuchtet und beantwortet werden, denn es erfüllt den Anspruch, die Thematik theoriegeleitet, offen und explorativ zu erschließen. Zur Erhebung qualitativer Rohdaten werden die auf Tonband aufgezeichneten Interviews in einen geschriebenen Text transkribiert.¹¹⁵ Um auch Aussagen über die Stichprobe und die Probanden treffen zu können, wurde zusätzlich ein Fragebogen, unter anderem mit Fragen zum Alter, Geschlecht und der Behinderung der Probanden, eingesetzt.

¹¹⁰ Gläser/ Laudel, 2004, S. 31

¹¹¹ Vgl. Kvale, 2008, S. 1

¹¹² Vgl. Kvale, 2006, S. 481

¹¹³ Gläser/ Laudel, 2004, S. 31ff.

¹¹⁴ Vgl. Nohl, 2009, S. 19

¹¹⁵ Definition Transkription: Transkription bedeutet, dass die Merkmale des Gesprächsverhaltens verschriftet werden. (Vgl. Kowal, 2007, S. 438)

3.2 Interviewform: Wayfinding

Im Allgemeinen ist bei der Erhebungsmethode des Interviews vorab das Steuerungsniveau zu klären. Das heißt, in wie weit möchte der Interviewer eingreifen und wie viel monologisches Rederecht wird dem Interviewten beziehungsweise Probanden zugestanden.¹¹⁶

In der Fachliteratur wird *Wayfinding* auch als Lösung eines räumlichen Problems¹¹⁷ oder auch als *kommentierter Parcours* bezeichnet.¹¹⁸ Mit dieser Hilfe des *Wayfindings* kann ermittelt werden, wie Menschen sich in einem unbekanntem Gebiet orientieren und eine Route zur Zielerreichung wählt.¹¹⁹ Dieser Prozess der Navigation spricht dem Interviewten ein fast alleiniges, monologisches Rederecht zu und wurde unter anderem von DOWNS und STEA, als auch von STÖHR in vier Bestandteile untergliedert:

1. Orientierung:

Aktive Erfassung der Umwelt. Dabei findet ein Abgleich der inneren kognitiven Karte und der wahrgenommenen Umwelt statt.

2. Wahl der Route:

Kognitive Verknüpfung von dem aktuellen Standort und dem zu erreichenden Ziel. Es wird zeitgleich ein Handlungsplan konzipiert, um zielgerichtete Bewegungsabläufe abzuführen.

3. Beibehaltung des richtigen Weges:

Um die Route einzuhalten, erfolgt ein kontinuierlicher Abgleich der kognitiven Karte mit der erlebten Umwelt. Folglich kann bei jeder Entscheidung eine Wahl zugunsten der vorab entwickelten Route erfolgen.

4. Entdeckung des Ziels:

Das Ziel muss in seiner Art erfasst werden, damit der Navigationsprozess erfolgreich beendet werden kann.¹²⁰

Die *Wayfinding*-Methode besteht hinsichtlich der Erhebung aus drei Teilen: Zuerst wird der Parcours von einer Person in Bezug auf ihre Wahrnehmung und Befindlichkeit beschrieben.

¹¹⁶ Vgl. Kruse, 2011, S. 63f.

¹¹⁷ Vgl. Passini, 1984, S. 46 u. Fuller, 2002, S. 234

¹¹⁸ Vgl. Kazig, 2008, S. 149

¹¹⁹ Vgl. Smith, 2008, S. 32 u. Timp, 2002, S. 17

¹²⁰ Vgl. Downs/ Stea, 1982, S. 171ff. u. Stöhr, 2008, S. 119f.

Im Anschluss findet ein reflektierender Dialog über den Parcours sowie einigen markanten Teilstücken statt und zuletzt findet eine Interpretation des Gesagten und Verknüpfung mit anderen Bereichen statt.

Bei dem ersten Teil der Umsetzung dieser Methode, dem Kommentieren des Weges durch den Probanden, wird der Proband mit einem Aufnahmegerät sowie einer vorherigen Einweisung zu seiner Aufgabe ausgestattet. Den ganzen Weg über ist der Untersuchungsleiter an der Seite des Probanden. Je nachdem für welche Variante des *Wayfindings* sich der Untersuchungsleiter entscheidet, ist die Aufgabe des Probanden abzugrenzen. Bei dem *resolute wayfinding* umfasst die Aufgabe, gemäß einer bekannten Problemstellung, einen Weg zu einem unbekanntem Ziel zu bewältigen. Dabei kann die Weggestaltung mit Aufgaben, wie beispielsweise einen Fahrkartenkauf, beeinflusst werden. Der Weg sowie das Empfinden bei der Wegbeschreibung soll dabei von den Probanden beschrieben und die Richtungsentscheidung begründet werden. Einen etwas anderen Ansatz verfolgt das *recreational wayfinding*. Das Ziel dieser Untersuchung ist die Wegqualität und wird von den Probanden dementsprechend mit allen Sinnen wahrgenommen sowie beschrieben. Der Weg wird hier zu Gunsten der Wahrnehmung von Empfindungen und Ähnlichem durch eine Karte vorgegeben. Der Untersuchungsleiter fungiert bei dieser Variante nicht nur als Begleiter, sondern soll auch die Verbalisierung der Wahrnehmungen des Probanden aufrechterhalten. Um diese ungewohnte Situation beziehungsweise Aufgabe vertrauter erscheinen zu lassen, kann eine Vorführung durch den Untersuchungsleiter Unklarheiten beseitigen und ein Gefühl von Sicherheit vermitteln.¹²¹ Dabei wird deutlich, dass es für Außenstehende wie eine gewöhnliche Unterhaltung wirkt. Um eine Beeinflussung der Wahrnehmung zu vermeiden, sollte eine solche Vorführung jedoch nicht auf der für den Probanden vorgesehenen Strecke stattfinden. Zudem ist von dem Untersuchungsleiter vorab ein Hinweis zu geben, dass die Probanden ihre Geschwindigkeit an ihre eigene Wahrnehmungsbeschreibung anpassen sollen, kein zeitliches Limit dabei vorgegeben ist und Stopps auf dem Weg erlaubt sind. Für eine besserer Zuordnung der Aussagen zu den entsprechenden Teilstücken sowie eine spätere Rekonstruktion des Parcours, gibt der Untersuchungsleiter in wiederkehrenden Abständen einen Hinweis zur aktuellen Position auf der Strecke.

Der zweite Teil beinhaltet einen reflektierenden Austausch über den Parcours. Hier erfolgt ein Perspektivenwechsel von der aktiven Wahrnehmung während der Situation der *Wayfinding*-Untersuchung zu einer reflektierenden Vertiefung des erlebten Parcours. Dieser Austausch ist

¹²¹ Vgl. Kazig, 2007, S. 177

für zuverlässige Erinnerungen in einer ruhigen Umgebung auszuführen.¹²² Inhalt kann die Einteilung des Parcours in einheitliche und von den Probanden empfundene Streckenabschnitte sein. Dazu kann eine Karte zu Hilfe genommen werden. Rückblickend sollte auch noch einmal das Erleben der Strecke mit dem Probanden behandelt werden. Hier können besonders markante Punkte beziehungsweise Schwierigkeiten, die den Weg positiv oder negativ beeinflusst haben, noch einmal aufgearbeitet werden.

Bei der Interpretation der vorangegangenen Schritte erfolgt eine Zusammenfassung der für den *Wayfinding*-Prozess und damit für die Strecke wichtigen Komponenten. Die Untersuchung der sinnlich erfahrbaren Eigenschaften der gewählten Strecke steht in diesem Teil im Fokus und ist auch der Hauptteil der gesamten Erhebung. Eine vorangegangene Untersuchung des Parcours, bevor die Strecke mit Probanden bewältigt wird, hinsichtlich möglicher Sineseeinflüsse, wie zum Beispiel Tageslichteinfälle, unterstützt dabei die Rhythmik des öffentlichen Raumes zu erfassen. Dass diese sich gegebenenfalls von Tageszeit, Jahreszeit oder Ähnlichem ändert, ist daher zu beachten.¹²³ Da markante Punkte und Aspekte, die bei dem *Wayfinding*-Prozess von Bedeutung sein werden, vorab nur erahnt werden können, bestehen zwei Möglichkeiten der Beachtung der sich wandelnden Umgebung: Zum einen kann der Durchführungszeitpunkt konstant sein, damit die Umweltbedingungen möglichst gleich sind. Zum anderen können die Zeitpunkte weit gestreut gewählt werden, um ein umfassenderes Bild zu erhalten. Dabei ist die Aufmerksamkeit nicht auf die sich verändernde Umwelt gelegt und abwechslungsreiche Erscheinungen des Untersuchungsraumes können einbezogen werden. Für die Charakterisierung der Umgebungsqualität stehen die vier Dimensionen *Architektur*, *Anwesenheit anderer Individuen und deren Interaktionsformen*, *verfügbare Hinweise zur Wegweisung* sowie *metrologischen Anhaltspunkte*, wie zum Beispiel Lichtverhältnisse, Lautstärke oder Temperatur. Die Wahl der einbezogenen Faktoren hängt einerseits von der Bearbeitung der Annahmen und andererseits von der Fragestellung der Untersuchung ab. Einige Untersuchungen zum Thema *Wayfinding* haben sich beispielsweise mit der Forschungsfrage *Welche Rolle spielt das Geschlecht bei der räumlichen Orientierung?*¹²⁴ oder *Wie erfolgreich ist die Wegsuche nach einer mündlichen Wegbeschreibung?*¹²⁵ beschäftigt. Andere beschäftigten sich eher mit dem *Wayfinding*-Prozess, indem sie das Kaufverhalten und die Orientierung in Supermärkten und Shopping-Centern erforscht haben. Dabei wurde festgestellt, dass die

¹²² Vgl. Deterding, 2008, S. 332

¹²³ Vgl. Kazig, 2007, S. 176

¹²⁴ Vgl. Bosco, 2004, S. 519ff.

¹²⁵ Vgl. Hund, 2008, S. 896ff.

Architektur von Bauwerken, die visuelle Nähe von Hinweisschildern sowie ein vorhandenes Pfeil-Zirkulationssystem eine positive Wirkung auf den *Wayfinding*-Prozess ausüben.¹²⁶

Eine Auswertung der transkribierten Beschreibungen des Parcours beziehungsweise der Gespräche erfolgt im letzten Schritt. Zuerst werden die heterogenen Berichte der Probanden systematisiert. Es wird dabei ein unterschiedlicher Fokus entsprechend dem *resolute wayfinding* und *recreational wayfinding* gesetzt. Die Auswertung beim *resolute wayfinding* bezieht sich auf Faktoren für die Routenwahl sowie Hindernisse auf diesem gewählten Weg. Folglich sind Kommentare der Probanden und genutzte Informationsquellen primär zu untersuchen. Hinzuzuziehen sind Aussagen hinsichtlich der Motorik, wie zum Beispiel *ich werde mitgezogen*, und Gesten bezüglich der Wahrnehmung, bspw. *ich suche*. Die Kombination ermöglicht ein genaues Nachempfinden des *Wayfinding*-Prozesses hinsichtlich der *Flüssigkeit* der Strecke sowie der vorgefallenen Ablenkungen und deren motorische Konsequenzen. Durch Angaben über das Vertrauen in die gewählte Strecke und Beschreibungen der Empfindungen können Aussagen über die Sicherheit des *Wayfinding*-Prozesses und den Verlauf der Sinneswahrnehmungen in den einzelnen Phasen getroffen werden. Beim *recreational wayfinding* hingegen geht es um das Erleben¹²⁷ eines Weges. Aufgrund dessen sind die Aussagen über die Befindlichkeiten während des *Wayfinding*-Prozesses besonders wichtig. Eine Klassifizierung kann dabei wie folgt aussehen: Reflexive Aussagen zur Motorik, emotionales Befinden sowie Art und Weise der Aufmerksamkeit.¹²⁸ Auch die Sinnesansprache ist beim *recreational wayfinding* von Bedeutung. Folglich stellen räumlich-sinnliche Assoziationen eine alternative beschreibende Dimension dar, um Aussagen bezüglich des Erlebens zu qualifizieren.¹²⁹ Durch die Aufarbeitung jeder Probandenaussage entsteht eine individuelle systematische Abbildung des *Wayfinding*-Prozesses in Hinblick auf die gewählte Strecke. Um eine aussagekräftige Interpretation der Untersuchungsergebnisse zu erreichen, werden im folgenden Schritt alle Probandenaussagen gemeinsam berücksichtigt und bilden damit, sowohl vielsprachig als auch inhaltsreich, den Parcours ab. Eine Verbindung der Probandenberichte je Dimension führt dazu, dass Aussagen über die Gewichtung der einzelnen Dimensionen sowie Teilstrecken und ihre individuelle Form getroffen werden können. In Bezug auf das *resolute wayfinding* können vor allem bei unterschiedlichen Wegentscheidungen zur Zielerreichung die Differenzen gut aufgezeigt werden. Sollten generell eher ähnliche Aussagen des Parcours getroffen werden, sind besonders unverkennbar charakterisierende und damit dominante Angaben zum

¹²⁶ Vgl. Doğu / Erkip, 2000, S. 747

¹²⁷ Definition Erleben: Etwas als Folge seines Verhaltens und die Reaktion der Umwelt wahrnehmen sowie auf sich wirken lassen. Das Erleben bildet damit die Verbindung zwischen der Innen- und Außenwelt. (Vgl. Jung, 1996, S. 145 u. Schott, 1999, S. 133)

¹²⁸ Vgl. Kazig, 2008, S. 150

¹²⁹ Vgl. Thibaud, 2001, S. 86

Wayfinding-Prozess zu betonen. Bei besonders heterogenen Angaben sind diese als solche beizubehalten, um Verzerrungen zu vermeiden. Nachfolgend sind die einzelnen Teilstücke des Parcours in ihrer nun erörterten individuellen Zusammensetzung zu beschreiben. Zum Schluss können aufgrund dieser Beschreibungen Annahmen zu beeinflussenden und spezifischen Umgebungselementen für den Parcours ausgearbeitet werden. Daraufhin sollte eine weitere Begehung der Strecke erfolgen, um mittels einer Überprüfung die erarbeiteten relevanten Elemente zu bestätigen. Als Ergebnis lässt sich eine Darstellung des *Wayfinding*-Prozesses ableiten, welche die Phasen und die Wechselwirkungen zwischen der Umwelt und den Ausführungen der Probanden abbildet.¹³⁰

In dieser Arbeit haben die Probanden ihre Wahrnehmungen, Gefühle und Empfindungen während der Erhebung kommentiert. Diese Kommentare sind mit Hilfe eines Tonbandgeräts sowie durch weitere Angaben des Interviewers aufgezeichnet. Im Anschluss folgt eine Einteilung der Strecke in einheitliche und von den Probanden empfundene Streckenabschnitte und eine Nachbesprechung der Eindrücke hinsichtlich der Erhebungsdurchführung. Hierzu wurde gegebenenfalls eine Karte zur Hilfe genommen. Die Erhebungsdurchführung ist durch einen kurzen Fragebogen, der soziodemografische Daten und die Erfahrung der Probanden hinsichtlich der Barrierefreiheit in der Braunschweiger Innenstadt erfasst abgerundet. Bei der Auswertung der Transkripte ist weder das *resolute wayfinding* noch das *recreational wayfinding* ausschließlich genutzt worden. Jedoch sind beide Ansätze verfolgt und berücksichtigt.

3.3 Auswahl der Strecke

Die Nachfrage nach emotionalen Konsumerlebnissen nimmt beständig zu. Die Bedürfnisse von Reisenden wachsen zum einen durch Reiseerfahrungen und zum anderen durch sich entwickelnde die demografische Struktur. Die Reisemotive und Freizeitaktivitäten werden komplexer. Motive sind beispielsweise intensives Vergnügen, Entspannung in der Natur, oder neue Dinge zu sehen. Dabei darf der Aspekt der Zeitsouveränität nicht unbeachtet bleiben.¹³¹

Aus diesen Gründen sind für diese Arbeit vorab einige Kriterien zur Streckenauswahl konzipiert worden. Folgende Punkte sind demgemäß berücksichtigt:

- in einer Großstadt
- die Dauer von einer Stunde (ca. 1,8 km Strecke)

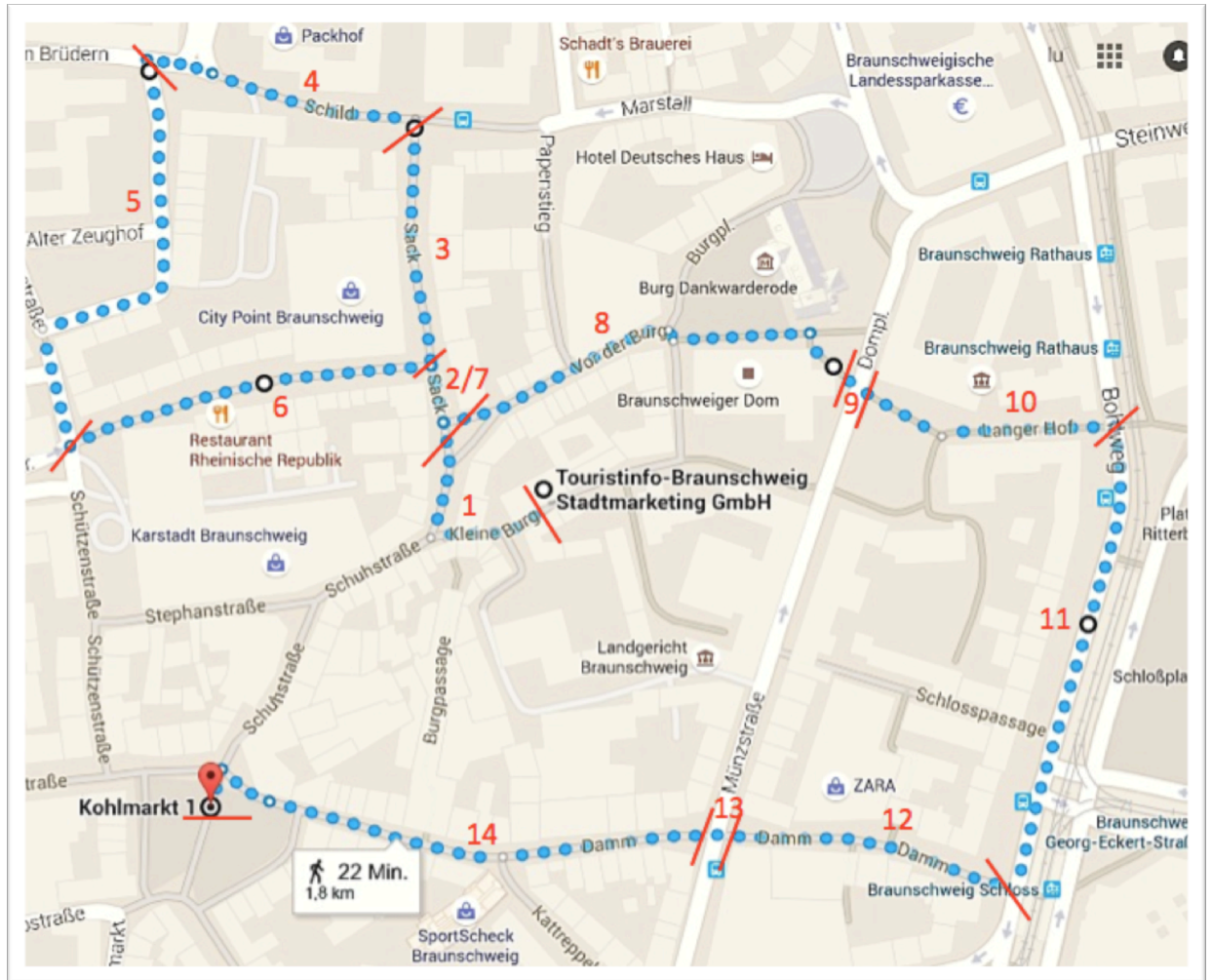
¹³⁰ Vgl. Kazig/ Popp, 2011, S. 9

¹³¹ Vgl. Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg, 2008, S. 5ff.

- vielfältige innenstadtypische Potentiale, wie z. B. Einkaufsmöglichkeiten, gastronomisches Angebot, touristische Knotenpunkte und kulturelle Angebote
- Potential zur Begrenzung von Wegabschnitten
- einfacher Routenverlauf
- gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln

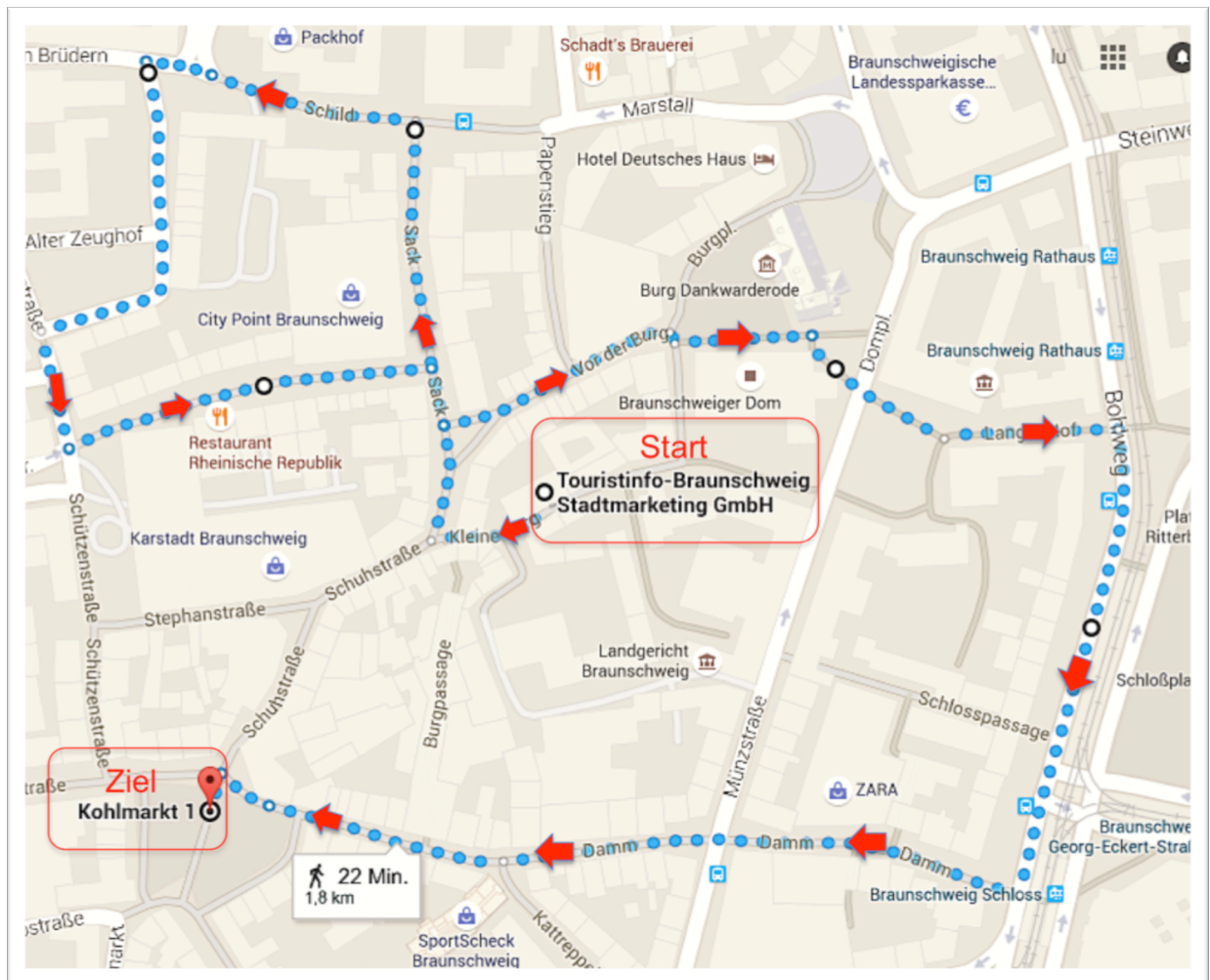
Anhand dieser Kriterien wurde eine Strecke, welche durch die Innenstadt Braunschweigs führt, für diese Erhebung selbst konzipiert. Auf dieser befinden sich gastronomische Lokalitäten, große Handelsketten und kleine Einzelhändler, aber auch viele kulturelle und gesellschaftliche Treffpunkte. Insgesamt wird eine durchschnittliche Fahrzeit von einer Stunde für die Strecke benötigt. Dabei sind 14 Abschnitte, die eine relativ grobe Einteilung der Strecke nach Straßenlängen und baulichen Merkmalen darstellen, abgegrenzt. Diese wurden von den Probanden während der Durchführung, durch Unterbrechungen oder direkte Aussagen, definiert. Am Ende wurde die Streckeneinteilung noch einmal besprochen. Ein genaueres Bild über die Strecke und die darin untergliederten Abschnitte sind in den Abbildungen 7 (S. 42) und der Abbildung 8 (S. 43) zu sehen. Diese bilden die Abschnitte mit Ziffern ab und verdeutlichen die Richtung der Strecke. Ein genaueres Bild über die Streckenabschnitte, das sich aufgrund der Beschreibung und Wahrnehmung der Strecke aus Sicht der Probanden bildet, ist dem Kapitel 4.2 (S. 70) zu entnehmen.

Abbildung 7: Wayfinding-Strecke mit Teilstücken¹³²



¹³² Eigene Darstellung

Abbildung 8: Wayfinding-Strecke mit Richtungsanzeige¹³³



3.4 Auswahl der Probanden

Der Sinn eines Interviews ist die Zusammentragung von Informationen. Dabei beeinflussen die zu ermittelnde Informationen sowie die dazu befragten Personen den Inhalt. Demzufolge ist es von Bedeutung, geeignete Interviewpersonen beziehungsweise Probanden vorab zu identifizieren. Diese Wahl hat entscheidenden Einfluss auf die Informationsqualität und die Planung der Interviews. Bei der Planung kann es vor allem durch Gruppenzugehörigkeiten von Interviewpartnern zu einem erhöhten Aufwand kommen. Allgemein sollte in diesem Kontext für jede Gruppe ein individueller Interviewleitfaden konzipiert werden.¹³⁴

Argumente für eine Stichprobe in der Forschung sind Zeit- und Geldlimits, die eine Befragung der gesamten Population hinsichtlich des Untersuchungsobjektes einschränken. Hinzu kommt, dass nicht jede Person bereit oder geeignet ist, an einer Untersuchung beziehungsweise einem Interview teilzunehmen. Dessen ungeachtet muss durch ein Auswahlverfahren eine

¹³³ Eigene Darstellung

¹³⁴ Vgl. Gläser/ Laudel, 2004, S. 113

heterogene und repräsentative Stichprobe festgelegt werden. Im Vergleich zur quantitativen Forschung wird bei der qualitativen Forschung nur eine kleine Fallauswahl festgelegt. Diese Auswahl steht jedoch nicht für die Häufigkeit der Sachlage in der Realität, sondern für die Merkmale dieser. Folglich handelt es sich bei der qualitativen Forschung eher um eine qualitative Repräsentation anstatt um eine Repräsentativität.¹³⁵

Es kommen vorweg einige Überlegungen hinsichtlich der Probanden dieser Erhebung auf:

- Wer verfügt über wesentliche Informationen?
- Wer ist am ehesten im Stande präzise Auskünfte zu geben?
- Wer ist am ehesten bereit Auskünfte zu geben?
- Wer von den Informanten ist offen und präsent?¹³⁶

Des Weiteren kommt die Frage auf, warum Experten als Probanden herangezogen werden. Um dies zu ergründen, bedarf es der Begriffsbestimmung des *Experten*: Die Literatur weist hierzu unterschiedliche Definitionsansätze auf. HITZLER bezeichnet eine Person mit der Übersicht über den vollständigen Sonderwissensbereich als einen Experten. Dieser muss mittels Zertifikaten seine Fähigkeiten sowie Kenntnisse nachweisen können. Der Experte unterscheidet sich hierbei vom Spezialisten, indem der Spezialist lediglich ein Sonderwissen in einem Spezialgebiet besitzt.¹³⁷ Ein Experte muss nach MEUSER und NAGEL über eine Art *Betriebswissen* in Bezug auf Abläufe, Kontexte oder Mechanismen von Organisationen, Netzwerken oder Verwaltungen aufweisen. Somit kann dieser als Experte und Vertreter seines beruflichen Handlungsfeldes angesehen werden.¹³⁸ BOGNER und MENZ hingegen definieren drei Expertenbegriffe: der voluntaristische Expertenbegriff beinhaltet, dass jeder Mensch ein Experte seines individuellen Lebens ist. Der konstruktivistische Expertenbegriff drückt das Expertendasein aufgrund des methodischen Ansatzes in Verbindung mit der Forschungsfrage oder der sozialen sowie gesellschaftlichen Stellung aus. Zuletzt wird der wissenssoziologische Expertenbegriff abgegrenzt, bei dem der Experte sich durch sein spezielles Wissen in einem Feld ausweist.¹³⁹

Die Zugänglichkeit von Innenstädten und die daraus resultierenden Ansprüche von gehbehinderten Menschen im Rollstuhl sind weitestgehend noch nicht wissenschaftlich erschlossen. Es

¹³⁵ Vgl. Przyborski/ Wohlrab-Sahr, 2010, S. 174ff.

¹³⁶ Vgl. Gordon, 1975, S. 196f.

¹³⁷ Vgl. Hitzler, 1994, S. 14f.

¹³⁸ Vgl. Meuser/ Nagel, 2002, S. 72ff.

¹³⁹ Vgl. Bogner/ Menz, 2009, S. 67ff.

ist jedoch sicher, dass alles was die Nutzung von Gehwegen für viele Fußgänger bequem macht, ein unverzichtbares Muss für Rollstuhlfahrer und ihre Mobilität darstellt. Ebene Wege, das Ausbleiben von Schwellen, Stufen, Unebenheiten und größeren Gefällen, aber auch ein großer Bewegungsraum sind je nach Grad der Behinderung notwendig. Es bestehen erhebliche Unterschiede in der Gruppe der Rollstuhlfahrenden. Die Nutzung von handbetriebenen Rollstühlen über elektrische Rollstühle oder Hilfsmittel die mit dem Rollstuhl verbunden werden können. Auch die Stecken- und Steigungsbewältigung ist hierbei sehr unterschiedlich, gemeinsam haben sie jedoch, dass eine Engstelle unter 0,85 m, Treppen und höhere Stufen für sie unüberwindbar sind. Aufgrund der schlechten beziehungsweise nicht vorhandenen Federung sind Rollstuhlfahrer vor allem an Kanten und Bordsteinen, aber auch gegenüber unebenen Böden sehr empfindlich. Zudem kann die Gefahr des Umstürzens bestehen. Hindernisse wie Tore, Schwellen oder Poller müssen weitläufig umfahren werden und Automaten oder Tische müssen seitlich oder direkt unterfahrbar sein.¹⁴⁰ Die eingeschränkte Reichweite der Arme lassen zum Teil auch Klinken, Automatenknöpfe oder Taster zur Barriere werden.¹⁴¹ Aufgrund dessen ist es wichtig, Informationen, welche die Realität darstellen, zu gewinnen. Solche praxisnahen Informationen bezüglich des Forschungsgegenstandes sind insbesondere von betroffenen Personen zu erhalten. Deshalb wird in dieser Arbeit der wissenssoziologische Expertenbegriff nach BOGNER und MENZ, nach dem der Experte ein spezielles Feldwissen innehat, verwendet. Jedoch wird der konstruktivistische Expertenbegriff nach BOGNER und MENZ, nach dem der Experte durch seine soziale sowie gesellschaftliche Stellung aufgestellt wird, nicht außer Acht gelassen.

Zunächst wurden Kriterien für die Auswahl von Experten für diese Arbeit definiert. Diese beinhalten unter anderem, dass der Experte in einem Rollstuhl sitzt und sich klar und deutlich zu seiner Umwelt äußern kann. Folglich sind damit die Wahrnehmung und ein Verständnis für die räumliche Situation verbunden, auch ist der einstündige Parcours durch die Braunschweiger Innenstadt zu bewältigen. Zudem sollte eine ausgeglichene Anzahl an weiblichen und männlichen Probanden sowie eine breite Alterspanne an der Erhebung teilnehmen. Eine ausführliche grafische Darstellung bezüglich der teilnehmenden Probanden ist in Abbildung 9 (S. 47) zu sehen.

¹⁴⁰ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 38

¹⁴¹ Vgl. DIN 18024, Punkt 1

„In interviewing research, paying attention to the details of access and contact before the interviewing begins is the best investment interviewers can make as they select their participants and prepare to begin the interviews.“¹⁴²

Die potentiellen Probanden wurden als erstes per Email kontaktiert und nach einer Rückmeldung kam es zu einem Telefonat, in dem das Ziel der Erhebung und das Mitwirken näher erläutert wurden. Denn je besser der Proband das Ziel der Erhebung versteht, desto eher ist er zur Zusammenarbeit bereit.¹⁴³ Bei Zuspruch wurde ein geeigneter Termin für eine persönliche Vorstellung sowie einen Termin zur Durchführung gefunden. Die Tabelle 8 zeigt die wesentlichen Merkmale der Probanden dieser Erhebung und beruht auf den Ergebnissen des Fragebogens im Anhang II (S. 111). Dieser fragt, neben dem Handicap im Rollstuhl zu sitzen, weitere Einschränkungen ab. Auch eine Einschätzung über die Barrierefreiheit der Braunschweiger Innenstadt wurde seitens der Probanden in dem Fragebogen gegeben. (Siehe Anhang II, S. 111)

Tabelle 8: Probanden der Erhebung

Proband	1	2	3	4	5	6	7
- Alter	64	54	67	76	62	29	25
- Geschlecht	m	w	w	w	w	m	m
- Behinderung seit, durch	2002, Krankheit	Geburt	1952, Krankheit	1999, Unfall	1999, Krankheit	Geburt	Geburt
- Art des Rollstuhls	manuell	manuell	elektrisch	elektrisch	elektrisch	manuell	manuell +Antrieb

Während der Zeit des Auswahlverfahrens wurden viele potentielle Probanden kontaktiert, jedoch konnten viele Experten aus gesundheitlichen Gründen nicht als Probanden gewonnen werden. Des Weiteren lehnten einige ein Mitwirken an der Erhebung aus zeitlichen Gründen ab. Alle Probanden dieser Erhebung gehören einer Gruppe an, die sich mit der Beratung und Betreuung von Rollstuhlfahrenden und ihren Angehörigen beschäftigt. Auch die Unterstützung und Weiterentwicklung einer aktiven und selbstbestimmten Teilhabe am öffentlichen sowie kulturellen Leben in Braunschweig sehen sie als einen Schwerpunkt ihrer Gruppe an. Derzeitig sind sie in den Themen *100 prozentiger barrierefreier Nah- und Fernverkehr* und *barrierefreie Zugänge zu allen Wahllokalen Braunschweigs* aktiv.¹⁴⁴

¹⁴² Seidman, 1991, S. 41

¹⁴³ Vgl. Gordon, 1975, S. 156

¹⁴⁴ Vgl. RBS, Stand: 02.01.2016 (Internet)

Abbildung 9: Kriterien für die Auswahl von Experten¹⁴⁵

1. Rollstuhlfahrer
2. klare Artikulation
3. bewusste Wahrnehmung der Umwelt
4. bewusste Wahrnehmung von Gedanken und Gefühlen
5. in der Lage eine einstündige Fahrt durch die Innenstadt zu bewältigen
6. in der Lage eine vorab erläuterte und bebilderte Strecke selbstständig abzufahren
7. ausgeglichene Anzahl an weiblichen und männlichen Probanden
8. breite Altersspanne der Probanden

3.4 Transkription

„Difficult and time-consuming though transcription is, there really is no satisfactory alternative to recording and fully transcribing qualitative research interviews.“¹⁴⁶

Interviews, die mittels Tonerfassungen festgehalten werden, sollten möglichst vollständig schriftlich aufbereitet werden. Diese Aufbereitung ist als Transkription bekannt und mit individuellen und nicht standardisierten Transkriptionsregeln verbunden. Die Bedeutsamkeit von Transkriptionen liegt darin, dass diese eine klare Analyse der Interviews sowie valide Ergebnisse ermöglichen.¹⁴⁷

Während der Interviewaufbereitung ist nicht nur der Inhalt von Bedeutung, sondern auch wie der Inhalt ausgesprochen wurde. Folglich können Dialekte, umgangssprachliche Äußerungen oder auch längere Pausen mit zu berücksichtigen. Jedoch sind Gesten und Betonung für eine weitere Bearbeitung festzuhalten. In dieser Arbeit wird der Dialekt „bereinigt, Satzbaufehler werden behoben, der Stil wird geglättet“¹⁴⁸ und auf Pausenfüller, wie *ähm*, wird verzichtet, um die Leserlichkeit und Verständlichkeit des Interviews zu erhöhen. Allerdings werden lediglich Satzbaufehler behoben, welche die Sinnhaftigkeit der Textstellen nicht beeinflussen und Gesten sowie akustische Daten in ein normales Schriftdeutsch umgewandelt.¹⁴⁹ Darüber hinaus helfen Erläuterungen zum Gesagten für ein besseres Verständnis. Um die Anonymität der Probanden zu gewährleisten, werden Personen- und Städtenamen oder Ähnliches durch erklärende Begriffe ausgetauscht. In der Abbildung 10 (S. 48) sind die für diese Arbeit ange-

¹⁴⁵ Eigene Darstellung

¹⁴⁶ King, 1994, S. 25

¹⁴⁷ Vgl. Kuckartz/ Grunnenberg, 2010, S. 504

¹⁴⁸ Mayring, 2002, S. 91

¹⁴⁹ Vgl. Mayring, 2002, S. 89ff.

wandten Transkriptionsregeln zusammengefasst. Um dem Gesprächswechsel folgen zu können, ist der Interviewer mit einem *I* und der Proband mit einem *P* gekennzeichnet. Alle Zeilen sind im Transkript mit Ziffern durchnummeriert, um die spätere Zitiermöglichkeit sicher zu stellen. Die Transkripte befinden sich auf dem Datenträger im Anhang III (S. 112).

Abbildung 10: Transkriptionsregeln¹⁵⁰

Transkriptionsregeln

1. Es wird wörtlich transkribiert, also nicht lautsprachlich oder zusammenfassend. Vorhandene Dialekte werden nicht mit transkribiert.
 2. Die Sprache und Interpunktion wird leicht geglättet. D. h. es findet eine Annäherung an normales Schriftdeutsch statt. Beispielsweise wird aus dem "Da kam so'n Bus" ein "Da kam so ein Bus"
 3. Alle Angaben, die Rückschlüsse auf die Probanden zulassen, werden anonymisiert.
 4. Deutlich längere Pausen werden durch die Zeichenkombination „(...)“ gekennzeichnet.
 5. Lautäußerungen des Interviewers, wie *mhm* oder *aha*, werden nicht mit transkribiert, sofern sie den Redefluss des Probanden nicht unterbrechen.
 6. Lautäußerungen, auffällige Geräusche und Handlungen des Probanden, welche die Aussage des Probanden unterstützen oder verdeutlichen, wie zum Beispiel Lachen oder Rollstuhlklappern, werden in Sternchen „*“ notiert
 7. Erläuterungen zum besseren Verständnis des Gesagten der Probanden werden in Klammern "()" notiert.
 8. Absätze der interviewenden Person werden durch ein „I“, die des Probanden durch ein eindeutiges Kürzel, wie beispielsweise „P1“ gekennzeichnet
 9. Jeder Sprecherwechsel wird durch eine Leerzeile zwischen den Sprechenden getrennt, um die Lesbarkeit zu erhöhen.
 10. Teilstücke des Weges werden durch Leerzeilen sowie der kursiven Zwischenüberschrift „- *Streckenabschnitt XY*“- gekennzeichnet, um die Wegverfolgung beziehungsweise Nachvollziehbarkeit von Teilstück und Gesagtem zu erhöhen.
 11. Sämtlichen Zeilen sind im Transkript mit Ziffern durchnummeriert.
-

¹⁵⁰ Eigene Darstellung, in Anlehnung an Kuckartz, 2012, S. 20

3.5 Qualitative Inhaltsanalyse nach Kuckartz

In der vorliegenden Arbeit wurde die qualitative Inhaltsanalyse als Forschungsmethode ausgewählt, um die im Kapitel 1.2 (S. 5) genannten Thesen zu verifizieren. Sie ist der qualitativen Marktforschung zuzuordnen. Ein weitgefasstes Methodeninstrumentarium, um nicht oberflächlich erkennbare Anordnungen zu erfassen, wird dabei von der qualitativen Marktforschung bereitgestellt.¹⁵¹ Allgemein sind qualitative Methoden primär anerkannt, um unbekannte Forschungsfelder mittels nachvollziehbarer Verfahren zu klassifizieren.¹⁵² Da bislang zum Thema *Wahrnehmung der Barrierefreiheit der Braunschweiger Innenstadt* noch keine Erkenntnisse zu diesem Zeitpunkt vorliegen, bietet sich ein qualitatives Verfahren für diese Arbeit an. Es empfiehlt sich zur Zusammenstellung von Aussagen und deren Bedeutsamkeit die Inhaltsanalyse an. Dabei werden einzelne Textteile selektiert und im Sinne der entwickelten Thesen kategorisiert.¹⁵³ Im Gegensatz zu quantitativen Analysen, bei denen die Kausalprüfungen mit Hilfe mathematischer Lösungsverfahren kontrolliert werden¹⁵⁴, ist bei der qualitativen Inhaltsanalyse die systematische Erfassung und Deutung der Semantik verschiedener Textpassagen maßgeblich.¹⁵⁵ Dabei wird der aktuelle Stand zur Thematik bei sämtlichen Entscheidungen zum Verfahren und Vorgehen herangezogen.¹⁵⁶ Ziel ist eine strukturierte Verarbeitung sowie Auswertung von Kommunikationsmaterial, beispielsweise Transkriptionen oder Bildmaterial.¹⁵⁷

Vorzug einer qualitativen Inhaltsanalyse ist das vielfältige Angebot an unterschiedlichen Verfahren, die jeweils zu bestimmten Umständen und Anforderungen passen. Zudem ist die Verknüpfung eines hermeneutischen Textverstehens mit einer Codierung, die mittels Regeln durchgeführt wird, nur in der qualitativen Inhaltsanalyse zu finden. Überdies lässt sie die empirische Stärkung der Forschungsergebnisse und die Bildung wie auch die Kontrolle einer datenbasierten Theorie zu.¹⁵⁸ Aufgrund dessen wurde in dieser Arbeit hinsichtlich der strukturierten Verarbeitung die qualitative Analyse nach KUCKARTZ gewählt. Hierbei wurden die vollständigen Transkriptionen mit Hilfe eines Kategoriensystems strukturiert, codiert und weiter zusammengefasst. Das Ziel der darauf folgenden inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse ist die Thesenüberprüfung. Dabei werden die aufbereiteten Daten analysiert und Kausalmechanismen, zwischen studienrelevanten Ursachen und daraus entstehenden

¹⁵¹ Vgl. Holzmüller/ von Buber, 2007, S. 7

¹⁵² Vgl. Ayaß/ Bergmann, 2011, S. 19

¹⁵³ Vgl. von Mertens, 1995, S. 15f.

¹⁵⁴ Vgl. Mayring, 2008, S. 16

¹⁵⁵ Vgl. Ebd., S. 13

¹⁵⁶ Vgl. Ebd., S. 45

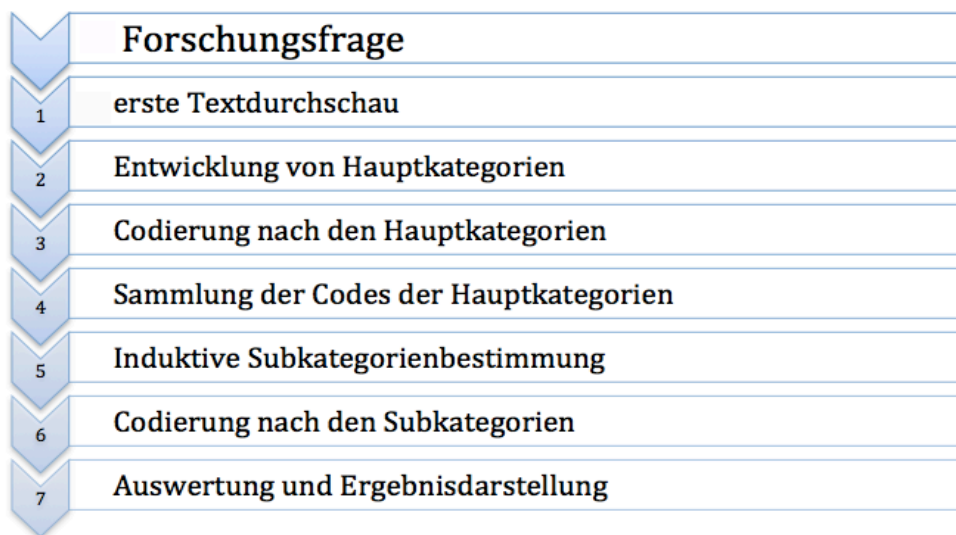
¹⁵⁷ Vgl. Mayring, 2007, S. 468

¹⁵⁸ Vgl. Kuckartz, 2012, S. 174f.

Wechselwirkungen, identifiziert (vgl. Kapitel 4, S. 64).¹⁵⁹ Zur Unterstützung wird das Computerprogramm MAXQDA herangezogen.

Die Analyse nach KUCKARTZ ist in sieben Phasen eingeteilt. Diese bilden einen Prozess und können in Abbildung 11 näher betrachtet werden.

Abbildung 11: Prozessablauf nach Kuckartz¹⁶⁰



In der ersten Phase findet eine erste Textbearbeitung statt. Hierbei soll ein Gesamtverständnis für die Texte hinsichtlich des Forschungszieles erfolgen, indem alle Texte aufmerksam durchgegangen, erschlossen sowie wichtige Passagen vorab markiert werden. Bedeutende sowie problematische Textstellen werden durch Memos kenntlich gemacht.¹⁶¹ In dieser Arbeit handelt es sich bei den Texten um die Transkriptionen der Interviews, die mit der *Wayfinding*-Methode entstanden sind. Eine farbliche Zuordnung zu denkbaren Kategorien und Subkategorien ist hier erfolgt, um die zweite Phase zu erleichtern.

Phase zwei ist durch die Bildung von thematischen Kategorien geprägt. Für eine nachdrückliche Unterscheidung voneinander erfordern die induktiv entwickelten Kategorien¹⁶² eine eindeutige sowie präzise Definition.¹⁶³ Jedoch steht bereits im Methodenlexikon von KRIZ und LISCH: „Patentrezepte für die Kategorienbildung im engeren Sinne gibt es nicht; je nach Un-

¹⁵⁹ Vgl. Mayring, 2008, S. 246

¹⁶⁰ Eigene Darstellung, in Anlehnung an Kuckartz, 2012, S. 78

¹⁶¹ Vgl. Kuckartz, 2012, S. 79

¹⁶² Definition induktive Kategorie: Die Kategorien entstehen erst während der Untersuchung des empirischen Materials. Dabei wird das Material durch die Codierung nicht gegenstandslos, sondern fungiert, im Anschluss im Analyseprozesses zur Kategorienweiterentwicklung. (Vgl. Kuckartz, 2010, S. 60)

¹⁶³ Vgl. Kuckartz, 2012, S. 79

tersuchungsgegenstand müssen dazu immer wieder neue Entscheidungen gefällt werden.“¹⁶⁴ Um sinnvolle Kategorien bilden zu können, wurden in den Transkriptionen auftretende Bedürfnisse, die das Bewegen und Erleben in einer Innenstadt fördern, als Basis für die Kategorienbildung verwendet.

Es werden folgende Kategorien bei der inhaltlichen Analyse der Transkriptionen in dieser Arbeit genutzt:

Kategorie 1: Bodenbeschaffenheit

Die Wahrnehmung und Bewertung von Streckenelementen in Bezug auf die Eigenschaften und Beschaffenheit des Bodens. Dabei können diese stark variieren, beispielsweise eben/ uneben, weich/ hart, und auch in dem Material unterschieden werden, wie zum Beispiel Asphalt oder Kopfsteinpflaster. Die Beschaffenheit des Bodens wirkt sich auf Tempo, Technik und Routenwahl der Probanden aus.

Kategorie 2: Stadterlebnis

Die Wahrnehmung und Bewertung von Streckenelementen in Bezug auf Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomiebetriebe, Sehenswürdigkeiten, Freizeitinfrastruktur, Institutionen und Organisationen sowie Gästebetreuung. Ein Zusammenwirken dieser trägt erheblich zur Lebensqualität in der Stadt bei.

Kategorie 3: Hindernisse

Die Wahrnehmung und Bewertung von Streckenelementen in Bezug auf hinderliche Sachverhalte oder Gegenstände, die das Weiterkommen und damit das problemlose Erreichen eines Ziels be- oder verhindern.

Kategorie 4: Sonstiges

Die Wahrnehmung und Bewertung von Streckenelementen in Bezug auf Gegebenheiten und Aspekte, die nicht den Kategorien eins bis drei zuzuordnen sind.

Diese Kategorien stehen in Verbindung mit der Forschungsfrage sowie der dazugehörigen Intention dieser Arbeit. Man muss in dieser Erhebung beachten, dass die gleiche Strecke von jedem Probanden unterschiedlich wahrgenommen wird. Schon WILLIAMS stellte dazu fest:

¹⁶⁴ Kriz/ Lisch, 1988, S. 134

„Environmental experience as a psychological phenomenon is concerned with what happens to an individual cognitively, emotionally, and behaviorally and how such behaviors and mental states are influenced by environmental conditions and events.“¹⁶⁵

Aufgrund der Individualität von Menschen wird daher davon ausgegangen, dass die Wahrnehmung durch situative Einflüsse, wie zum Beispiel das Wetter, andere Personen auf der Strecke oder bauliche beziehungsweise ländliche Elemente, sowie durch unmittelbare Faktoren beeinflusst wird.¹⁶⁶ Die Anwendbarkeit der Kategorien ist vorab durch die Überprüfung der Kategorien an einem Teil der Transkriptionen getestet worden, um eine erneute Codierung und einen wiederholten Durchlauf zu verhindern sowie gegebenenfalls eine Modifikation des Kategoriensystems zu ermöglichen.¹⁶⁷ Denn wie KUCKARTZ bereits feststellte, ist eine Zusammenführung von (Sub-) Kategorien im Nachhinein wesentlich unkomplizierter, als eine Ausdifferenzierung und damit ein nochmaliger Codierungsdurchlauf des zuvor codierten Materials.¹⁶⁸ In dieser Arbeit ist eine Modifikation der Kategorie *Stadterlebnis* erfolgt. Die vorab gebildete Kategorie *Einkaufsmöglichkeiten* wurde inhaltlich erweitert und in *Stadterlebnis* umbenannt, da dieser Begriff den Inhalt der Kategorie besser zum Ausdruck bringt. Eine weitere Modifikation des Kategoriensystems war nach einer weiteren Überprüfung nicht notwendig.

Die dritte Phase beinhaltet die Zuordnung von Textpassagen zu den gebildeten Hauptkategorien. Hierbei ist jede Zeile zu analysieren und zu codieren. Für die Beantwortung der Forschungsfrage irrelevante Textpassagen verbleiben uncodiert. Die Textstellen sind nach dem Textverständnis zu Codieren, das heißt, dass die Textpassagen sinnhaft, in ihrer Komplexität sowie außerhalb des Kontextes verständlich zu codieren sind.¹⁶⁹ KUCKARTZ hat dazu folgende Codierungsregeln formuliert:

1. Es werden Sinneinheiten codiert, jedoch mindestens ein vollständiger Satz.
2. Wenn die Sinneinheit mehrere Sätze oder Absätze umfasst, werden diese codiert.
3. Beim Zuordnen der Kategorien gilt es, ein gutes Maß zu finden, wie viel Text um die relevante Information herum mitcodiert wird. Wichtigstes Kriterium ist, dass die Textstelle ohne den sie umgebenden Text für sich allein ausreichend verständlich ist.¹⁷⁰

¹⁶⁵ Williams, 2007, S. 30

¹⁶⁶ Vgl. Williams, 2007, S. 30

¹⁶⁷ Vgl. Kuckartz, 2012, S. 80

¹⁶⁸ Vgl. Ebd., S. 88

¹⁶⁹ Vgl. Ebd., S. 80ff.

¹⁷⁰ Vgl. Ebd., S. 82

Eine mehrfache Zuordnung von Textpassagen zu verschiedenen Kategorien ist dabei durchaus möglich.¹⁷¹

Lediglich eine Zusammenstellung von den codierten Textstellen der jeweiligen Kategorien ist in Phase vier vorgesehen. In dieser Arbeit ist nach dem Grundsatz: „So einfach wie möglich, so differenziert wie nötig.“¹⁷² und der zeitlichen Beschränkung das induktive Bestimmen von Subkategorien nur in den Kategorien *Stadterlebnis*, *Hindernisse* und *Sonstiges* erfolgt. Diese Subkategorienbildung findet in Phase fünf statt. Dabei wird ein Text-Retrieval¹⁷³ für die jeweilige Kategorie erstellt, auf dessen Grundlage Subkategorien und deren Definitionen erarbeitet werden.¹⁷⁴ Die finale Liste der Subkategorien und deren Definitionen beinhaltet:

Zur Hauptkategorie *Stadterlebnis*

- Einkaufsmöglichkeiten:
Die Aktivität des Einkaufens oder auch nur des Aufsuchen von Läden sowie das Spazieren durch Einkaufspassagen und -zentren mit der Absicht Waren gegen Geld zu beziehen. Ein Beispiel hierfür ist die Buchhandlung *Graff* in der Innenstadt Braunschweigs.
- Gastronomie:
Die gewerbliche Bewirtung von Kunden mit Speisen und Getränken als Dienstleistung, wie zum Beispiel eine Bäckerei oder ein Restaurant.
- Gesellschaftliche und kulturelle Treffpunkte:
Einrichtungen kultureller, sozialer oder wirtschaftlicher Art, die den Einwohnern und Besuchern dient sowie offen steht. Ausgenommen sind gastronomische Betriebe und Behörden oder Ähnliches. In Braunschweig ist es beispielsweise der *Kohlmarkt*, der mit seinen vielen Veranstaltungen und Cafés einen gesellschaftlichen und kulturellen Treffpunkt bildet.

¹⁷¹ Vgl. Kuckartz, 2012, S. 80

¹⁷² Kuckartz, 2012, S. 83

¹⁷³ Definition Text-Retrieval: Sammlung alle Informationen in einer Tabelle bzw. Liste. (Vgl. Kuckartz, 2012, S. 84)

¹⁷⁴ Vgl. Kuckartz, 2012, S. 84

Zur Hauptkategorie *Hindernisse*

- Unbeweglich:
Objekte, die starr stehen und in diesem Moment nicht bewegt werden, wie Tische, Bänke oder parkende Autos.
- Beweglich:
Objekte, wie Fußgänger, Radfahrer oder fahrende Autos, die sich bewegen und somit dynamisch als Hindernis fungieren.

Zur Hauptkategorie *Sonstiges*

- Empfehlungen/ Lösungsansätze:
Empfehlende Vorschläge und Hinweise zu möglichen Maßnahmen für eine Steigerung der Barrierefreiheit in der Braunschweiger Innenstadt. Das ebenerdige und glatte Einpassen von Gullys in den Gehweg ist beispielsweise eine Empfehlung.
- Potentielle Schwierigkeiten für rollstuhlfahrende Touristen und (Neu-) Braunschweiger:
Denkbare Sachverhalte, die der Verwirklichung eines Vorhabens oder Ähnlichem im Wege stehen und eventuell nicht ohne Weiteres zu beheben ist. Dies kann für den rollstuhlfahrende Touristen oder (Neu-) Braunschweiger gegebenenfalls unangenehm und einschränkend sein. Beispielhaft hierfür sind die nicht kenntlich gemachten Gefälle und Steigungen der Braunschweiger Innenstadt, welche den Rollstuhlfahrenden viel Energie bei einer Fahrt durch die Innenstadt kosten könnte.

In der sechsten Phase ist ein erneutes Codieren des gesamten empirischen Materials nach dem umfangreichen Kategoriensystem vorgesehen. Dabei ist darauf zu achten, dass genügend Codes den einzelnen Subkategorien zugeordnet sind. Sollte dies nicht der Fall sein, ist die Subkategorie zu überarbeiten und gegebenenfalls zu erweitern. Damit einhergehend ist auch ein erneutes durchlaufen des Materials und damit ein erheblicher zeitlicher Mehraufwand.

An dieser Stelle ist die Codierung des gesamten Materials abgeschlossen und eine kategorienbasierte Auswertung sowie eine Ergebnisdarstellung folgen. Dies ist die siebte und abschließende Phase des Prozesses. Um diese jedoch optimal bewältigen zu können, werden vorab

Komprimierungen des gesamten Materials mittels thematischen Summaries ausgearbeitet. Durch diesen Zwischenschritt kann ein Vergleich mit Blick auf die Forschungsfrage leichter erfolgen. Nach KUCKARTZ kann dies in folgenden drei Schritten erfolgen:

1. Die Themenmatrix als Ausgangspunkt

Eine Darstellung des thematischen Koordinatennetzes, welches durch die systematische Codierung des Materials entstanden ist.

2. Die Erstellung fallbezogener Summaries

Die Ausarbeitung von Zusammenfassungen in paraphrasierender Form und mit individuellem Ausdruck des Forschers. Dieser Mehraufwand bringt zum einen fallbezogene Zusammenfassungen und zum anderen fokussierte Kurzfassungen mit einem direkten Bezug zur Forschungsfrage mit sich.

3. Die Fallübersichten

Ziel der fallbezogenen Summaries ist eine tabellarische Präsentation der Fälle. So können in der Gegenüberstellung die einzelnen Kategorien besser verglichen werden.¹⁷⁵

In dieser Arbeit werden für jede Kategorie thematische Summaries erstellt, um eine optimale kategorienbasierte Auswertung sowie eine Ergebnisdarstellung auszuarbeiten. Dabei wird die Forschungsfrage als grundlegende Orientierung verwendet. Positive Faktoren dieser Verfahrensweise sind nach KUCKARTZ die systematische, in den empirischen Daten dargelegte sowie flächendeckende Untersuchung des Materials. Diese Analyse ist zudem dynamisch, flexibel und gut dokumentiert. Die Summaries stellen demzufolge eine optimale Vorarbeit für die anschließenden Analyseformen dar.¹⁷⁶ Die nun folgende kategorienbasierte Auswertung und Ergebnisdarstellung behandeln die Ergebnisse für jede thematische Hauptkategorie. Die Fragen *Was wird alles zu dem Thema der Kategorie gesagt* und *Was ist nicht oder nur am Rande angesprochen worden?* stehen hierbei im Mittelpunkt. Dabei sind es nicht die Häufigkeiten, sondern die qualitativen Inhalte, die in den Fokus gestellt werden. Für eine bessere Verständlichkeit werden dafür prototypische Beispiele sowie Aufführungen von Vermutungen und Interpretationen herangezogen. Auch graphische Darstellungen werden für einen visuellen Überblick erstellt. Zudem kann eine Analyse zwischen den Kategorien komplizierte Zusammenhänge mehrerer Kategorien hervorbringen.¹⁷⁷ Die thematischen Summaries sind in Kapi-

¹⁷⁵ Vgl. Kuckartz, 2012, S. 89ff.

¹⁷⁶ Vgl. Ebd., S. 93

¹⁷⁷ Vgl. Ebd., S. 94ff.

tel 4 (S. 64) zu finden. Die einzelnen kategorienbezogenen Ergebnisse sind unter dem Kapitel 4.2 (S. 70) zu finden.

3.6 Gütekriterien und mögliche Verzerrungen

Diskussionen über Gütekriterien in der qualitativen Forschung werden bereits seit den 1980er Jahren betrieben. Diverse Meinungen, beispielsweise von FLICK ET AL.¹⁷⁸, werden dabei kontrovers debattiert. In dieser Arbeit werden folgende Betrachtungen hinsichtlich der Gütekriterien von qualitativen Inhaltsanalysen als Basis genommen:

1. Die Gültigkeit von Wissen lässt sich nicht mit Gewissheit bestimmen, jedoch können Annahmen mittels Plausibilität und Glaubwürdigkeit beurteilt werden.
2. Phänomene existieren auch unabhängig von Annahmen über ihre Existenz.
3. Die Wirklichkeit wird über verschiedene Perspektiven sichtbar und Forschung zielt auf die Darstellung von Wirklichkeit ab.¹⁷⁹

Die zentralen Gütekriterien der empirischen Forschung sind die *Validität*, *Reliabilität*¹⁸⁰ und *Objektivität*. Diese stammen ursprünglich nicht aus der qualitativen Forschung und sind überwiegend an naturwissenschaftliche Leitbilder angelegt. Alle drei stehen miteinander in Verbindung: „Die drei Gütekriterien [...] stehen in einem hierarchischen Verhältnis. Objektivität ist eine notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung der Reliabilität. Die Reliabilität ist wiederum eine notwendige aber nicht hinreichende Bedingung der Validität.“¹⁸¹ Das Ziel der Validität ist damit durch die Voraussetzungen Reliabilität und Objektivität zu erlangen.¹⁸² Grundsätzlich gilt dabei, „dass die Validität mit der Reliabilität wächst, allerdings nicht im gleichen Maße, sondern wesentlich langsamer.“¹⁸³ Zudem kann die Validität nicht stärker als die Reliabilität, jedoch die Reliabilität als die Validität sein.¹⁸⁴

Die Validität gibt nach SCHNELL, HILL und ESSER an, ob die Erhebungsmethode tatsächlich das misst, was sie messen soll.¹⁸⁵ Generell kommen die inhaltliche, kriterienbezogene sowie

¹⁷⁸ Vgl. Flick et al., 2007, S. 487ff.

¹⁷⁹ Vgl. Hammersley, 1992, S. 51f.

¹⁸⁰ Hinweis: Die Bezeichnungen sind an die englischen Begriffe *Validity* und *Reliability* angelehnt und werden auch mit *Gültigkeit* (Validität) und *Zuverlässigkeit* (Reliabilität) übersetzt.

¹⁸¹ Diekmann, 1995, S. 227

¹⁸² Vgl. Diekmann, 1995, S. 227

¹⁸³ Lienert, 1989, S. 294

¹⁸⁴ Vgl. Schnell/ Hill/ Esser, 1992, S. 162

¹⁸⁵ Vgl. Ebd., S. 162

die Konstruktvalidität dafür in Frage.¹⁸⁶ Bezüglich des Untersuchungsdesigns wird zudem der Grad des Anspruches auf Gültigkeit der Ergebnisse durch die Validität ausgedrückt. Dabei wird zwischen interner und externer Validität differenziert und versucht, die an die Wahrheit angenäherten Ergebnisse als angenommene wahre Erklärung zu bewerten.¹⁸⁷ Die interne Validität nimmt Bezug auf die Gültigkeit von Variablen der Erhebung während einer Erhebungssituation und bestätigt diese Gültigkeit, wenn der Wandel der abhängigen Variablen zweifellos sowie vollständig aus den im Voraus bestimmten unabhängigen Variablen der Erhebungsbedingungen abgeleitet werden kann. Da die Validität mit steigender Anzahl von plausiblen Alternativerklärungen für die Ergebnisse sinkt, sollten die Ergebnisse unwiderlegbar interpretierbar sein.¹⁸⁸ Allerdings ist diese Form der internen Validität nicht vollständig auf die qualitative Forschung anzuwenden, denn die Hypothese kausaler Verbindungen, die auf der Annahme des vorbestimmten menschlichen Handelns basiert, ist in der qualitativen Forschung bereits überholt.¹⁸⁹ Zudem besteht eine konträre Ansicht der Variablenbehandlung betreffend - zum einen die Separierung mittels einer Laborsituation und zum anderen die Untersuchung in realitätsbezogenen und herkömmlichen Zusammenhängen.¹⁹⁰ Trotzdem können einige Punkte übernommen werden. Zu bedenken ist dabei nur die unterschiedliche Theorieentwicklung und deren Stellenwert innerhalb der Methode: qualitative Methoden bilden die Hypothesen auf der Grundlage des empirischen Materials ex post, wogegen quantitative Methoden ex ante verfasste Hypothesen überprüfen.¹⁹¹ Um das Augenmerk statt auf konstante Beziehungen auf die zentrale Suche nach Wiederlegbaren zu legen, schlägt STEINKE das *Konzept der Unterschiedsmethode*¹⁹² vor. In der qualitativen Forschung bedeutet dies eine Auswahl, Analyse und Variation von Fällen die eine Differenz in einigen Punkten aufweisen.¹⁹³ In Zusammenhang mit der *Grounded Theory* weist KELLE auf *Prinzip der Kontrastierung von Fällen* hin. Dabei werden Erhebungskomplexe gegenübergestellt, die „hinsichtlich theoretisch bedeutsamer Merkmale entweder relevante Unterschiede oder große Ähnlichkeiten aufweisen“¹⁹⁴. Diese maximale und minimale Kontrastierung kann folglich die interne Validität erhöhen. Eine weitere Erhöhung der Validität der Ergebnisse lässt sich durch den Einsatz von *Computer Assisted Qualitative Data Analysis Software* erzielen. Zum einen lassen sich größere Datenmengen leichter bearbeiten und zum anderen ist ein stark materialbezogenes Arbeiten auf-

¹⁸⁶ Vgl. Lienert, 1989, S. 16ff.

¹⁸⁷ Vgl. Cook/ Campbell/ Day, 1979, S. 37ff.

¹⁸⁸ Vgl. Bortz/ Döring, 1995, S. 52

¹⁸⁹ Vgl. Seale, 1999, S. 39

¹⁹⁰ Vgl. Steinke, 1999, S. 164

¹⁹¹ Vgl. Kelle, 1994, S. 217 u. S. 224

¹⁹² Definition Konzept der Unterschiedsmethode: John Stuart Mill verfasste 1843 dazu, dass Menschen Konstellationen gegenüberstellen, wobei diese mit dem Phänomen zusammen auftreten und sie fehlen, wenn das Phänomen auch fehlt. Dies beweist, dass die Gründe des Phänomens in den Konstellationen liegen. (Vgl. Heider, 1977, S. 86)

¹⁹³ Vgl. Steinke, 1999, S. 165

¹⁹⁴ Kelle, 1994, S. 297ff.

grund umfangreicher Retrievalfunktionen¹⁹⁵ möglich.¹⁹⁶ In dieser Arbeit ist die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit sowie die Verlässlichkeit, insoweit berücksichtigt, dass die Daten durch Audioaufnahmen fixiert, Transkriptionsregeln verwendet sowie offengelegt wurden und die in Schriftform gebrachten Fassungen dem Gesagten entsprechen. Eine mögliche Verzerrung könnte hinsichtlich der internen Studiengüte entstehen, da die Transkription ohne Transkriptionssoftware und lediglich von dem Forscher selbst und keiner weiteren Person erfolgt sind.¹⁹⁷ Zudem entstehen Resultate auf Basis direkter zwischenmenschlicher Kontakte. Daher kann nicht angenommen werden, „dass dasselbe Interview bei derselben Person zu einem anderen Zeitpunkt durchgeführt, oder dass dasselbe Interview bei derselben Person von einem anderen Interviewer durchgeführt, das gleiche Ergebnis bringen würde“¹⁹⁸. In Bezug auf die Durchführung der Analyse ist die gewählte inhaltsanalytische Methode in Hinsicht auf die Forschungsfrage geeignet. Zudem ist die Wahl der Methode begründet und das Verfahren richtig angewendet. Zusätzlich wurde in dieser Phase computergestützt mit MAXQDA gearbeitet. Auch das *Prinzip der Kontrastierung von Fällen* kam zur Anwendung. Verzerrungen können hier erneut durch die Codierung des Materials durch den Forscher selbst und keiner weiteren unabhängigen codierenden Person entstehen. Das Kategoriensystem ist jedoch in sich schlüssig und gut ausgearbeitet. Zudem sind die Kategorien präzise definiert. Es werden alle Daten und abweichende Fälle berücksichtigt sowie analysiert. Auch Originalzitate werden verwendet und Widersprüche deutlich gemacht. Demzufolge sind die Schlussfolgerungen jeweiligen mit Daten begründbar. Abschließend ist jegliches Vorgehen in dieser Arbeit methodisch offengelegt.¹⁹⁹

Bei der externen Validität handelt es sich laut COOK, CAMPBELL und DAY um die Generalisierung der Ergebnisse der Erhebung.²⁰⁰ Diese Generalisierung besteht, wenn die Ergebnisse der Stichprobe auf weitere Gegebenheiten der Grundgesamtheit, wie alternative Umstände oder Zeitpunkte, übertragen werden können.²⁰¹ Dabei ist zu beachten: „Die externe Validität sinkt mit wachsender Unnatürlichkeit der Untersuchungsbedingungen beziehungsweise abnehmender Repräsentativität der untersuchten Stichproben.“²⁰² Folglich ist die Generalisierbarkeit stark mit der Repräsentativität von Erhebungen verbunden. In dieser Beziehung sind vor allem die Repräsentativität und die Situation der Stichprobe zu unterscheiden. Die Repräsen-

¹⁹⁵ Definition Retrievalfunktion: Ein Algorithmus der auf der Grundlage unterschiedlicher Gewichtungsmodelle das Ausmaß der Bedeutsamkeit eines Dokuments, hinsichtlich einer Suchanfrage, berechnet. (Vgl. Glöggler, 2013, S. 69)

¹⁹⁶ Vgl. Kelle/ Laurie, 1995, S. 24

¹⁹⁷ Vgl. Kuckartz, 2012, S. 167

¹⁹⁸ Kromrey, 1995, S. 301

¹⁹⁹ Vgl. Kuckartz, 2012, S. 167f.

²⁰⁰ Vgl. Cook/ Campbell/ Day, 1979, S. 39

²⁰¹ Vgl. Bortz/ Döring, 1995, S. 52

²⁰² Bortz/ Döring, 1995, S. 52

tivität der Stichprobe wird durch eine Zufallsauswahl, die eine Verteilung von unbekanntem Eigenschaften wie in der Grundgesamtheit gewährleisten soll, gewahrt. Die Repräsentativität der Situation kann durch die sogenannte *ökologische Validität*²⁰³ sichergestellt werden. Die *ökologische Validität* ist in der qualitativen Forschung jedoch per se durch die Datengewinnung in realen Situationen entsprechend hoch. Dabei kann die Situation leicht durch reaktive Einflüsse, wie dem *Effekt der sozialen Erwünschtheit*²⁰⁴, dem *Hawthorne-Effekt*²⁰⁵, dem *Halo-Effekt*²⁰⁶ oder verschiedenen Gruppenleitereffekten, wie dem *Rosenthal-Effekt*²⁰⁷, beeinflusst werden.²⁰⁸ Allgemein stellt sich in der qualitativen Forschung die Frage der Generalisierbarkeit, denn es ist von grundsätzlicher Bedeutung, für welche Grundgesamtheit die Hypothesen ihre Gültigkeit fordern. Diese kann gegebenenfalls nur einen bestimmten Ausschnitt einer Population betreffen. Daher bezieht sich die Repräsentativität nicht auf alle vorstellbaren, sondern nur auf eine bezeichnende Menge an bedeutungsvollen Merkmalen. „Ist eine Stichprobe theoriebezogen repräsentativ, so bedeutet dies, dass Träger theoretisch relevanter Merkmalskombinationen in der Stichprobe hinreichend vertreten sind [...]“²⁰⁹. Eine Verzerrung der Stichprobe aufgrund von irrelevanten Merkmalskombinationen muss folglich vermieden werden. Demgemäß ist Generalisierbarkeit keine *Ultima Ratio* und nicht fortwährend das Ziel einer qualitativen Erhebung. Sie stellt auch keinen eigenständigen Wert dar, ist jedoch erreichbar und erstrebenswert.²¹⁰ Beispielsweise lässt sich die Übertragbarkeit und Verallgemeinerung der Ergebnisse in der qualitativen Forschung mit ihrer relativ kleinen Stichprobe durch eine sorgfältige Fallauswahl, zum Beispiel nach dem *Prinzip der maximalen strukturellen Variation*²¹¹, sicherstellen. Dies erfolgte auch in dieser Arbeit. Zwar sind alle Probanden aus einer Gruppe, die sich mit dem Thema *Barrierefreiheit* beschäftigt, doch liegt

²⁰³ Definition ökologische Validität: Empirische Gültigkeit von Ergebnissen für das Alltagsgeschehen. D. h. die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf Situationen außerhalb der Forschungssituation. Beispielsweise die Übertragung von Ergebnissen durch simulierte Vorstellungsgespräche auf Akteure in der realen Welt. (Vgl. Iles, 1999, S. 23)

²⁰⁴ Definition Effekt der sozialen Erwünschtheit: Es ist ein stabiles Bedürfnis nach sozialer Anerkennung, das bei allen Individuen variiert. Dabei werden die gegebenen Antworten an das (vermeintlich) sozial Erwünschte angepasst. (Vgl. Strack, 1994, S. 14 u. Peiser, 2002, S. 1)

²⁰⁵ Definition Hawthorne-Effekt: Veränderte Verhaltensweisen von Probanden durch das Wissen, dass sie an einer Studie teilnehmen. (Vgl. Nerdinger/ Blicke/ Schaper, 2014, S. 51)

²⁰⁶ Definition Halo-Effekt: Von bekannten Eigenschaften eines Menschen unbekanntem Eigenschaften ableiten. Beispiel Person A sympathisiert mit Person B und findet allgemein Menschen sympathisch, die großzügig sind, wird Person A folgern, dass Person B großzügig ist, ohne dafür Anzeichen zu sehen. (Vgl. Kahneman, 2011, S. 82)

²⁰⁷ Definition Rosenthal-Effekt: Ergebnis eines Versuchsleiter-Versuchspersonen-Verhältnisses: Die positiven Erwartungen, Einstellungen und Überzeugungen des Versuchsleiters wirken sich auf das Ergebnis des Experiments aus. (Vgl. Faller/ Lang, 2006, S. 183f.)

²⁰⁸ Vgl. Steinke, 1999, S. 166ff.

²⁰⁹ Kelle/ Kluge/ Prein, 1993, S. 63

²¹⁰ Vgl. Seale, 1999, S. 107

²¹¹ Erläuterung: „Die Regel besagt einfach, man solle einen Gegenstand von allen Seiten betrachten, betasten, erleben, um ihn „richtig“, d. h. nicht einseitig zur Kenntnis zu nehmen [...]. Erreicht werden soll eine möglichst starke Unterschiedlichkeit der Informationen über den Gegenstand, die strukturell verschiedene Aspekte enthalten soll. Strukturell verschieden sind Betrachtungsweisen, die unterschiedliche Daten erbringen. Deswegen lautet die Regel, für die Untersuchungsanlage und den Untersuchungsprozeß operationalisiert: *wann immer von einem Faktor ein Einfluß auf die Ergebnisse vermutet werden kann, muß dieser Faktor variiert werden*. Dabei reicht es aus, eine Vermutung zu haben.“ (Kleining, 1982, S. 234)

ihr Schwerpunkt dieser nicht primär in der Gestaltung einer barrierefreien Braunschweiger Innenstadt, sondern in den Bereichen *Beratung und Vernetzung* sowie *barrierefreier Nah- und Fernverkehr*.²¹² Zudem ist ein längerer Aufenthalt des Forschers im Feld erforderlich und auch erfolgt, um voreilige fehlerhafte Schlüsse bei der Analyse des Materials zu vermeiden. Prinzipiell sollte ein Selektionsbias²¹³ vermieden werden. Eventuellen Zugangsproblemen sollte nicht durch den Einsatz von persönlich bekannten Probanden, wie Verwandten oder Freunden, ausgewichen werden. Diese Gruppe scheint meist der Weg des geringsten Widerstandes zu sein, gerade hier besteht die Gefahr, dass nicht geeignete Fälle in die Studie einbezogen werden. Auch ist der zunächst einfache Zugang oftmals mit einer schwierigeren Befragung verbunden.²¹⁴

Grundsätzlich besteht eine Abhängigkeit von der Antwortbereitschaft der Probanden. Bei der Antwortgabe des Probanden kann es zu mögliche Verzerrungseffekte aufgrund von Interaktionen zwischen Interviewer und Befragtem kommen. Auch Unterschiede in Bezug auf das Geschlecht, der Nationalität, der Sprache, der Bekleidung, im Verhalten oder in der gesellschaftlichen Gruppenzugehörigkeit können beeinflussend wirken.²¹⁵

Die Reliabilität, auch Zuverlässigkeit genannt, beschreibt den Grad der Genauigkeit, mit dem ein Merkmal untersucht wird. Dabei ist die Reliabilität unabhängig von der Frage, ob das Merkmal wirklich gemessen werden soll, denn dies wäre eine Frage der Validität. Die Reliabilität bezieht sich einzig und allein auf die Messung, und dabei auf die Fehlerfreiheit der Messergebnisse, und keinesfalls auf die Interpretation. Es findet vorwiegend eine Unterteilung der Reliabilität in drei Arten statt: erstens die *Paralleltest-Reliabilität*, bei der zwei gleiche Tests innerhalb einer Stichprobe durchgeführt und im Anschluss verglichen werden. Die dabei festgestellte Differenz wird als Messfehler definiert. Zweitens die *Retest-Reliabilität*, bei der ein und derselbe Test innerhalb einer Stichprobe durchgeführt und im Anschluss verglichen wird. Auch hier wird die Differenz der Korrelation als Messfehler definiert. Und zuletzt die *Split-Half-Reliabilität*, welche die innere Konsistenz eines Testes untersucht. Dabei wird der Test in zwei identische Anteile getrennt, die hinterher miteinander in Zusammenhang gebracht werden.²¹⁶ In der qualitativen Forschung stellt sich dieses Gütekriterium nach LECOMPTE und GOETZ als „herkulesartiges Problem“²¹⁷ dar. Die Übertragbarkeit ist aufgrund

²¹² Vgl. RBS, Stand: 02.01.2016 (Internet)

²¹³ Definition Selektionsbias: Ein Auswahlfehler bei der Zusammenstellung der Studienteilnehmer, der einen fehlerhaften Zusammenhang zwischen der Ursache und dem Ergebnis herstellt. (Vgl. Razum, O. et al., 2012, S. 302)

²¹⁴ Vgl. Seidman, 1991, S. 33

²¹⁵ Vgl. Stier, 1999, S. 185f.

²¹⁶ Vgl. Lienert, 1989, S. 14f.

²¹⁷ LeCompte/ Goetz, 1982, S. 35

der induktiven Herangehensweise, Alltagsbezogenheit, des Eingebundenseins, beispielsweise in einen zeitlichen, politischen, ökonomischen oder soziokulturellen Kontext der Erhebung, die Rückkopplung der Ergebnisse des Forschungsprozesses und das *Prinzip der Gegenstandsentsfaltung*²¹⁸ eher begrenzt.²¹⁹ SEALE setzt den Begriff der Reliabilität daher mit dem der Replizierbarkeit gleich. Demzufolge erreicht die Reliabilität im Wiederholungsfall unveränderte sowie nahezu kongruente Ergebnisse. Wie SEALE, unterscheiden LECOMPTE und GOETZ eine intern und externe Reliabilität. Die interne Reliabilität beschreibt den Grad der Übereinstimmung von Ergebnissen von unterschiedlichen Forschern, die in gleicher Weise nach einem zuvor konzipierten Analyseplan vorgehen. Die externe Reliabilität drückt hingegen den Grad der Übereinstimmung der Ergebnisse von unterschiedlichen Forschern, die Erhebungen mit identischem oder ähnlichem Setting betreiben, aus. Folglich erstreckt sich dieses Kriterium auf die Frage nach der Replizierbarkeit gesamter Studien.²²⁰ Letztendlich kommen die Diskussionen über die Reliabilität in der qualitativen Forschung auf das Ergebnis, dass eine prinzipielle Verschiedenheit zweier Erhebungssituationen besteht. Demnach ist eine Replikation unter kongruenten Bedingungen nicht ausführbar.²²¹ Jedoch wird in dieser Arbeit davon ausgegangen, dass eine externe Reliabilität für diese Erhebungsmethodik besteht, da die Gegebenheiten in der Innenstadt sich nicht kurzfristig ändern werden. Zudem sind die identifizierten Problematiken auch in anderen Städten erkannt worden.²²²

Die Objektivität stellt den Grad der Unabhängigkeit der Ergebnisse von dem Forschenden dar.²²³ Diese kann in die *ontologische* und *aperspektivische Objektivität* unterteilt werden. Die *ontologische Objektivität* behandelt die Wechselwirkung von Subjekt und Erhebungsgegenstand. Dabei wird das Bestehen einer unabhängig vom Subjekt präsenten und wahrnehmbaren Realität angenommen. In der qualitativen Forschung kann diese Definition jedoch aufgrund der Trennung von Gegenstand und Subjekt nicht gewahrt werden. Die *aperspektivische Objektivität* im Gegensatz dazu schon, denn diese beinhaltet die Ausschaltung von individuellen Beeinflussungen durch den Forscher und damit unabhängige Erkenntnisse des Erkennenden.²²⁴ „Operationalisiert wird diese Nicht-Subjektivität durch das Konzept der Intersubjektivität.“²²⁵ Das bedeutet, dass diese Objektivität sich an der Wechselwirkung zwischen einer

²¹⁸ Definition Prinzip der Gegenstandsentsfaltung: Ein permanenter Austausch zwischen dem Forschungssubjekt und -gegenstand, in dessen Verlauf die Daten und die damit verbundenen Erkenntnisse entwickelt werden. (Vgl. Steinke, 1999, S. 40f.)

²¹⁹ Vgl. Steinke, 1999, S. 155

²²⁰ Vgl. LeCompte/ Goetz, 1982, S. 35ff.

²²¹ Vgl. Swanborn, 1996, S. 28

²²² Vgl. Michler, 2014, S. 97ff.

²²³ Vgl. Lienert, 1989, S. 13

²²⁴ Vgl. Steinke, 1999, S. 132

²²⁵ Steinke, 1999, S. 132

Erkenntnis und der Vorgehensweise orientiert. Dabei ist sie auf interindividuell gleiche Verfahrensweisen und Ergebnisse oder der Gelegenheit des Hineindenkens in eine Erhebung durch andere Forscher angewiesen.²²⁶ Infolgedessen kann die intersubjektive Nachvollziehbarkeit selbst als ein Bewertungskriterium in der qualitativen Forschung eingesetzt werden. Dafür ist ein kritischer Austausch über eine empirische Studie zwischen Forschern und gegebenenfalls Lesern nötig. Durch eine umfassende Dokumentation oder Reflexion der Subjektivität kann die Intersubjektive Nachvollziehbarkeit maßgeblich erhöht werden.²²⁷ Aufgrund von einer ausführlichen Dokumentation ist die Objektivität in dieser Arbeit gewährleistet.

Ein weiteres Kriterium ist die *Indikation*, welche in der qualitativen Forschung ausdrückt, ob eine geeignete Vorgehensweise für eine Erhebung gewählt wurde. Nicht jede Verfahrensweise ist für sämtliche Erhebungsgegenstände brauchbar, daher bestimmen in der qualitativen Forschung die Fragestellung sowie der Erhebungsgegenstand die Wahl der Methode. Mittels der Gegenstandsangemessenheit sollen subjektive Sichtweisen sowie gewohnte Verhaltensweisen der Probanden zur Geltung kommen können und nicht methodischen Strukturen untergeordnet sein. Zudem können bestehende Theorien dadurch nicht nur überprüft sondern auch neue induktiv konzipiert werden.²²⁸ Folglich ist die Indikation „nicht nur ein Kennzeichen qualitativer Forschung, sondern kann [...] gleichzeitig als Kriterium dafür betrachtet werden, inwiefern dieser Anspruch eingelöst wurde.“²²⁹ Die Erklärung der Bewertung muss in jedem Fall erneut logisch nachgewiesen werden und die Methodik falsifizierbar sein. Zudem müssen die angewandten Transkriptionsregeln und das Vorgehen bei der Fallauswahl geeignet sein. Eine Bewertung der Indikation ist in der Regel problematischer als bei statistischen Vorgehensweisen, wo eindeutige mathematische Zustände bestehen, aber dennoch sinnvoll. Allerdings ist ein stärkeres methodisches Wissen erforderlich, denn die Bewertung begrenzt sich nicht auf die Bearbeitung von bekannten Grundregeln, sondern beruht meist auf erkenntnistheoretischen Einschätzungen. Letztendlich muss der Wert der gewählten Methode, unter der Annahme, dass Methode, Gegenstand und Erhebungssubjekt nicht voneinander getrennt zu sehen sind, jedoch sehr hoch eingeschätzt werden, denn die Qualität der Erhebung hängt direkt mit der Qualität der Indikation zusammen.²³⁰

Das *Wayfinding* kam in dieser Arbeit zum Einsatz, da diese Methode es den Probanden ermöglicht ihre subjektiven Eindrücke und Empfindungen frei zu äußern sowie gewohnte Ver-

²²⁶ Vgl. Steinke, 1999, S. 132

²²⁷ Vgl. Ebd., S. 207ff.

²²⁸ Vgl. Ebd., S. 215

²²⁹ Steinke, 1999, S. 215

²³⁰ Vgl. Steinke, 1999, S. 215ff.

haltensweisen umzusetzen. Das Ausmaß der Berücksichtigung von Ansprüchen von Rollstuhlfahrenden an die Zugänglichkeit der Braunschweiger Innenstadt kann durch die *Wayfinding*-Methode ideal qualitativ erhoben werden. Aufgrund der angewandten Transkriptionsregeln und das Vorgehen bei der Probandenauswahl können Vorschläge beziehungsweise Empfehlungen zur Erhöhung der Barrierefreiheit in der Braunschweiger Innenstadt entwickelt werden.

In Hinblick auf den eingesetzten Fragebogen ist zu beachten, dass eine solche schriftliche Befragung ein subjektives Messverfahren darstellt und daher subjektive Vorgehensweisen, Taktiken oder unbeabsichtigte Antwortstrategien zur Anwendung kommen können.²³¹

²³¹ Vgl. Konrad, 2011, S. 57ff.

4 Barrierefreiheit auf der Strecke durch die Braunschweiger Innenstadt

Die nun folgende Auswertung beschreibt die Ergebnisse für jede der in Kapitel 3.5 (S. 49) vorgestellten thematischen Hauptkategorien. Es werden zunächst die kategorienbezogenen Summaries aufgeführt. Anschließend werden die Ergebnisse objektiv dargestellt und die in Kapitel 1 (S. 1) gestellten Forschungsfragen beantwortet. Die zentrale Fragestellung lautet hierbei: *Was wird alles zu dem Thema der Kategorie gesagt?*. Fokussiert werden dabei die qualitativen Inhalte und nicht die Häufigkeiten der Antworten. Es ist zu beachten, dass durch eine mehrfache Codierung einige Aspekte wiederholend genannt werden. Zudem hat eine Analyse zwischen den Kategorien Zusammenhänge der Kategorien aufgezeigt. Eine ausführliche Auflistung aller Aussagen zu den einzelnen (Sub-) Kategorien ist im Anhang IV (S. 113) zu finden.

4.1 Kategorienbezogene Summaries nach Kuckartz

Im folgenden Kapitel wird die Barrierefreiheit in Bezug auf die einzelnen Kategorien in Zusammenfassungen resümierend dargestellt. Diese geben einen bündigen Überblick über die wichtigsten Inhalte des Gesagten hinsichtlich der Kategorien. Zudem wurden diese Summaries im Analyseprozess herangezogen, um vorab ein Verständnis für die Kategorien und deren Umfang zu erhalten. Dies entspricht der Vorarbeit zu Phase sieben in dem von Kuckartz entwickelten Prozessablauf (vgl. Kapitel 3.5, S. 49)

4.1.1 Bodenbeschaffenheit

Die Geländebeschaffenheit der Braunschweiger Innenstadt ist sehr abwechslungsreich. Dabei sind unterschiedliche Steigungen und Gefälle zu verzeichnen.²³² Teilweise sind diese für Rollstuhlfahrende kaum zu überwinden.²³³ Beispiele hierfür sind die Steigungen vom *Ringerbrunnen* zum *Dom* oder auf dem *Kohlmarkt*. Aus funktionalen Gründen sind in den Fußgängerzonen mittig keilförmige Wasserrinnen verbaut. Diese sind meist mit glatten Steinen eng aneinander anschließend gebaut und werden von Rollstuhlfahrenden meist als Geh- beziehungsweise Fahrweg genutzt.²³⁴ In der gesamten Innenstadt ist eine große Ballung von unebenen und nicht dicht genug verlegtem Kopfsteinpflaster vorzufinden. Dieses ist für Rollstuhlfahrende aufgrund der regelmäßigen Stöße und Erschütterungen sehr schmerzlich und kann auch zur Verstärkung von Spastiken der anderen Krankheitssymptomen führen.²³⁵ Hier können der

²³² Vgl. Transkription Proband 1, Z. 148f. u. Transkription Proband 5, Z. 68ff.

²³³ Vgl. Transkription Proband 7, Z. 210ff.

²³⁴ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 3ff.

²³⁵ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 5ff. u. Transkription Proband 1, Z. 222ff.

Burgplatz oder der *Ringerbrunnen* als Beispiele genannt werden.²³⁶ Zudem sind dort Treppen zum *Dom* und dem Weg in Richtung Stadtkern verbaut.²³⁷ Die Unebenheiten sind an dieser Stelle so groß, dass ein Rollstuhlfahrer den *Burgplatz* nicht alleine und auch nur Rückwärts, meist mit Schmerzen aufgrund der unsanften Bewegung im Rollstuhl, befahren kann.²³⁸ Um den *Dom* und einen Zugang zum *Burgplatz* barrierefrei und ohne größere Umwege erreichen zu können, wurde hier eine Rampe am *Dom* entlang errichtet, die jedoch aufgrund der Bodenbeschaffenheit ungern oder gar nicht genutzt wird.²³⁹ Zudem besteht die Angst bei Rollstuhlfahrenden, aufgrund der Bodenbeschaffenheit der Rampe, aus dem Rollstuhl zu kippen.²⁴⁰ Die gleiche Angst findet sich auf dem *Kohlmarkt* wieder. Das uneben und ungleichmäßig verlegte Kopfsteinpflaster in Verbindung mit der Hügelform des *Kohlmarktes* führt dazu, dass dieser gesellschaftliche Treffpunkt von Rollstuhlfahrenden umfahren und nur ungern direkt überquert wird.²⁴¹ In den Einkaufsstraßen mit einem hohen Fußgängeraufkommen sind zusätzlich zu dem Kopfsteinpflaster zwar immer wieder ebenere Wegstücke, mittels großer Sandsteinplatten, architektonisch verbaut worden, doch vor allem an Gehwegrändern sind die Übergänge zu Haus- oder Ladeneingängen mit Kopfsteinpflaster und mit einer Steigung gestaltet.²⁴² Gröber, aber auch kopfsteinpflasterähnlich verlegt, sind die Übergänge an Ein- und Ausfahrten gestaltet.²⁴³ Auch Gullys zum Abfluss von Regenwasser oder Ähnliches sind in der Innenstadt nicht auf die Höhe des Gehweges versenkt, sondern stehen erhöht und bilden damit eine Stolpergefahr.²⁴⁴ Eine Gehwegbeschädigung erfolgt durch Baumwurzeln, die den Bodenbelag anheben und zerbrechen.²⁴⁵ Lücken, Erhebungen und Ungleichmäßigkeiten führen nach einem Regenschauer zur Pfützenbildung und stellen folglich ein neues Hindernis vor allem für Rollstuhlfahrende her.²⁴⁶ Als besonders angenehm ist der Bodenbelag des *Bohlwegs* erklärt worden.²⁴⁷ Es befindet sich auf der Stecke im Abschnitt 5 ein Behindertenparkplatz, der schwer zu nutzen ist.²⁴⁸

Es ist zu erkennen, dass Straßenüberquerungen mit einem Bordstein meist eine Schwierigkeit für Rollstuhlfahrende darstellen. Borsteinkanten von drei Zentimetern sind für einige kaum noch in der hektischen Situation der Überquerung und mit den vielen Anspruchsgruppen der

²³⁶ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 125ff.

²³⁷ Vgl. Ebd., Z. 150ff.

²³⁸ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 98ff. u. Transkription Proband 2, Z. 152ff.

²³⁹ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 100ff.

²⁴⁰ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 132ff.

²⁴¹ Vgl. Transkription Proband 5, Z. 150ff.

²⁴² Vgl. Transkription Proband 1, Z. 151ff. u. Transkription Proband 2, Z. 28ff.

²⁴³ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 50ff.

²⁴⁴ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 141 u. Transkription Proband 6, Z. 53f.

²⁴⁵ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 40ff. u. Transkription Proband 7, Z. 43ff.

²⁴⁶ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 233ff. u. Transkription Proband 2, Z. 218ff.

²⁴⁷ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 365f. u. Transkription Proband 2, Z. 186ff.

²⁴⁸ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 78ff. u. Transkription Proband 3, Z. 43ff.

Straßenüberquerung zu bewältigen.²⁴⁹ Eine vollkommene Nullabsenkung, wie an der Haltestelle *Schloss am Bohlweg*, ist als Lösung anzustreben.²⁵⁰ Um die Innenstadt angenehmer zu bewältigen, können manuelle oder elektrisch Unterstützungen, wie beispielsweise ein Handbike oder ein Motion-Antrieb, eingesetzt werden.²⁵¹ Für sportliche Rollstuhlfahrer hat sich ein Fahren auf zwei Rädern bewährt.²⁵² Fitte Rollstuhlfahrer empfinden die Strecke hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit für in Ordnung, jedoch sind die meisten Rollstuhlfahrenden dieser Erhebung sehr unzufrieden, da sie viele Abschnitte oder die gesamte Strecke nur mit Mühe bewältigen können.²⁵³

4.1.2 Stadterlebnis

- Einkaufsmöglichkeiten:

Zu den auf der Strecke in der Innenstadt wahrgenommenen Einkaufsmöglichkeiten gehören viele große Handelsketten, wie *Primark* oder *Karstadt*, aber auch kleinere Einzelhändler, wie beispielsweise *Graff* oder das *Blumenhaus Burggärtchen*. Kleinere Einzelhändler sind, im Gegensatz zu den meisten großen Handelsketten, wegen ihres guten Services und der Freundlichkeit aufgefallen.²⁵⁴ Diese werden, auch wenn sie nicht vollständig barrierefrei sind, gern frequentiert.²⁵⁵ Einigen Geschäfte werden aufgrund mangelhafter Bedienung beziehungsweise Unterstützung nicht mehr von den Probanden besucht.²⁵⁶ Aufgrund der Bodenbeschaffenheit ist es sehr unangenehm an die Schaufenster heran zu fahren oder durch jedes Geschäft *zu schlendern*.²⁵⁷ Zudem lässt eine mit vielen Fußgängern besetzte Innenstadt nur selten einen Schaufensterbummel zu.²⁵⁸ Infolgedessen wird eher ein gezieltes Anfahren von Geschäften praktiziert.²⁵⁹ Einkaufszentren, -passagen und Gassen mit Geschäften werden in der Regel als Einheit und nicht als Zusammenschluss von mehreren Ladengeschäften wahrgenommen.²⁶⁰ Abseits von der Strecke sind die *Post*, *Rewe* und das *Schloss* als wichtige barrierefreie beziehungsweise gerne genutzte Geschäfte frequentiert.²⁶¹

²⁴⁹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 432ff. u. Transkription Proband 5, Z. 124ff.

²⁵⁰ Vgl. Transkription Proband 7, Z. 133ff.

²⁵¹ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 231f. u. Transkription Proband 7, Z. 7ff.

²⁵² Vgl. Transkription Proband 6, Z. 5ff.

²⁵³ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 435f. u. Transkription Proband 3, Z. 89ff. u. Transkription Proband 6, Z. 118f.

²⁵⁴ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 259ff. u. Transkription Proband 4, Z. 76f.

²⁵⁵ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 261ff.

²⁵⁶ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 264ff. u. Transkription Proband 3, Z. 159ff.

²⁵⁷ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 71ff. u. Transkription Proband 2, Z. 112ff. u. Z. 28ff.

²⁵⁸ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 148ff.

²⁵⁹ Vgl. Ebd., Z. 234ff.

²⁶⁰ Vgl. Transkription Proband 7, Z. 32ff.

²⁶¹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 493 u. Transkription Proband 3, Z. 30 u. Transkription Proband 6, Z. 30

- Gastronomie:

Die Gastronomie wird auf der Strecke im Allgemeinen eher als nicht barrierefrei empfunden. Die angesiedelten Lokalitäten haben entweder eine Stufe zum Innenbereich, liegen in einem oberen Stockwerk ohne Fahrstuhl oder sind im Innenbereich sehr eng möbliert, sodass ein Rollstuhl kaum bis gar nicht hindurch kann.²⁶² Zudem besitzen die bislang besuchten Lokalitäten keine barrierefreien Toiletten für die Gäste.²⁶³ Als Beispiele können das *Movie*, *Pizzahut* und auch das *Café Arachon* genannt werden.²⁶⁴ Kein auf der Strecke befindliches Lokal wurde positiv bewertet. Somit scheiden die Lokalitäten auf der Strecke dieser Erhebung als gesellschaftliche Treffpunkte aus. Vor allem für Treffen in einer Rollstuhlfahrergruppe ist das Finden einer passenden Lokalität nicht sehr einfach.²⁶⁵

- Gesellschaftliche und kulturelle Treffpunkte:

Die gesamte Innenstadt ist denkmalgeschützt und hat einige kulturelle Angebote zu bieten. Von diesen wurden diesbezüglich beispielsweise der *Ringerbrunnen*, der *Burgplatz* mit dem *Dom* und das daran anschließende Museum als auch das Katzendenkmal wahrgenommen.²⁶⁶ Der Start an der Touristeninformation war der erste Treffpunkt auf der Route.²⁶⁷ Weitere gesellschaftliche Treffpunkte, wie der *Kohlmarkt* mit vielen Veranstaltungen über das ganze Jahr hinweg.²⁶⁸ Während der Erhebung sind einige Probanden Bekannten und Freunden begegnet.²⁶⁹ Dies zeigt, dass auch die Innenstadt an sich einen frequentierten Treffpunkt darstellt. Allgemein werden gastronomische Einrichtungen auch als ein möglicher Treffpunkt wahrgenommen, jedoch eher als ungeeignet für Rollstuhlfahrende eingeordnet.²⁷⁰ Als Folge der oftmals benötigten Hilfe in Geschäften des Einzelhandels, können durch die Interaktionen vor Ort auch diese als Treffpunkte klassifiziert werden.

²⁶² Vgl. Transkription Proband 1, Z. 124ff. u. Transkription Proband 4, Z. 93f. u. Transkription Proband 7, Z. 177ff.

²⁶³ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 99f.

²⁶⁴ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 400ff. u. Transkription Proband 5, Z. 58f. u. Transkription Proband 7, Z. 177ff.

²⁶⁵ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 93ff.

²⁶⁶ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 153ff. u. Transkription Proband 5, Z. 62ff. u. Transkription Proband 3, Z. 175ff.

²⁶⁷ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 3

²⁶⁸ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 207ff. u. Transkription Proband 4, Z. 155ff.

²⁶⁹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 301ff. u. Transkription Proband 4, Z. 226ff.

²⁷⁰ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 93ff.

4.1.3 Hindernisse

- Unbeweglich:

Als unbewegliches Hindernis wurde die Topografie der Stadt genannt. Allerdings wurde diesbezüglich auch gesagt, dass dies wohl eine nicht veränderbare Gegebenheit sei.²⁷¹ Weitere unbewegliche Hindernisse stellen Gullys, nicht automatisch öffnende Türen und Stufen sowie Tresenhöhen in Ladengeschäften und der Gastronomie dar.²⁷² Auch andere Gegebenheiten, die für ein selbstständiges Leben notwendig sind, wie ein nicht erreichbarer Bankautomat, sind als Hindernis identifiziert.²⁷³ Auf der Strecke sind auf dem Boden befindliche Objekte, wie Glasscherben, Pfützen, Müll oder Kothaufen, aufgefallen, da diese das Weiterfahren beeinträchtigen. Beispielsweise werden die Ärmel durch Pfützen nass oder Glasscherben zerschneiden die Reifen der Rollstühle.²⁷⁴ Des Öfteren wurde die Gehwegbreite durch nicht ordnungsgemäß abgestellte Fahrräder, parkende Autos oder die Außenmöblierung von gastronomischen Läden verringert.²⁷⁵ Auch Hinweisschilder, Ständer oder Dekorationen haben die freie Nutzung des Gehweges behindert.²⁷⁶ Des Weiteren können Treppenstufen in der Straßenarchitektur, wie beispielsweise am *Burgplatz*, nicht bewältigt werden.²⁷⁷ Auch Kanten an Borsteinkanten werden als Hindernis identifiziert. Gerade bei der Überquerung von Straßen, die von vielen verschiedenen Verkehrsteilnehmern genutzt wird, ist die Situation durch hohe und kantige Borsteine noch anstrengender für Rollstuhlfahrer.²⁷⁸ Die Nutzung der *Burgpassage* fällt, aufgrund der steilen Steigung und den stoppenden Gummimatten in den Eingangsbereichen, vielen Probanden schwer.²⁷⁹ Einige würden auch um Hilfe bitten, da der Kraftaufwand sehr hoch ist.²⁸⁰ Allgemein wird eine Beschilderung in der Innenstadt vermisst.²⁸¹

²⁷¹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 37ff. u. Transkription Proband 2, Z. 22ff.

²⁷² Vgl. Transkription Proband 1, Z. 284f. u. Transkription Proband 4, Z. 221ff. u. Transkription Proband 7, Z. 187ff.

²⁷³ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 3ff.

²⁷⁴ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 137ff. u. Transkription Proband 2, Z. 218ff.

²⁷⁵ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 140ff. u. Transkription Proband 5, Z. 9f.

²⁷⁶ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 176ff. u. Transkription Proband 7, Z. 93f.

²⁷⁷ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 123ff.

²⁷⁸ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 341ff. u. Transkription Proband 5, Z. 125ff.

²⁷⁹ Vgl. Transkription Proband 7, Z. 189ff.

²⁸⁰ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 467ff.

²⁸¹ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 68f. u. Transkription Proband 5, Z. 161ff.

- Beweglich:

Als bewegliche Hindernisse sind vor allem Fußgänger aufgefallen.²⁸² Des Weiteren sind Fahrradfahrer und Autos sowie Lastkraftwagen und Busse auf der Strecke durch die Innenstadt bemerkt worden.²⁸³ Auch Hochzeiten und aktive Tagebaustellen sind als bewegliche Hindernisse identifiziert worden.²⁸⁴

4.1.4 Sonstiges

- Potentielle Schwierigkeiten für rollstuhlfahrende Touristen und (Neu-) Braunschweiger:
In Hinblick auf potentielle Schwierigkeiten für Rollstuhlfahrende, die als Touristen, neue Braunschweiger oder auch als erstmalige Rollstuhlfahrende in der Braunschweig Innenstadt unterwegs sind, ist vor allem eine fehlende Beschilderung, für barrierefreie Wege, Gebäude, touristische Angebote oder Ähnliches, aufgefallen.²⁸⁵ Zudem gibt es auf der Erhebungsstrecke keine Beschilderung der Baustellen und Geländetopografie.²⁸⁶ Eine weitere Schwierigkeit, beispielsweise für erstmalige Rollstuhlfahrende, liegt in der Bodenbeschaffenheit, die aufgrund ihrer vielen Erhöhungen und Kanten den Rollstuhlfahrer teilweise zum einen fast aus dem Rollstuhl kippen lässt und zum anderen Krankheitssymptome, wie zum Beispiel Spastiken, fördert.²⁸⁷ Zudem ist der Schaufensterbummel aufgrund der Bodenbeschaffenheit nicht ohne Weiteres möglich.²⁸⁸ Kulturelle und gesellschaftliche Treffpunkte, wie Restaurants oder Cafés, sind für Rollstuhlfahrer aufgrund von fehlenden barrierefreien Toiletten oder ausreichenden Bewegungsraum, meist nicht zu nutzen.²⁸⁹ Auch Stufen im Eingangsbereich stellen ein Hindernis dar. Lediglich die Nutzung der Außenmöblierung kommt in diesem Fall in Frage.²⁹⁰
- Empfehlungen/ Lösungsansätze:
Die Bodenbeschaffenheit ist eine der größten Schwierigkeiten für Rollstuhlfahrende in der Braunschweiger Innenstadt und erhält damit die meisten Lösungsansätze oder Empfehlungen: Ebener und glatter Boden ohne Stufen ist in der gesamten Innenstadt als große Erleichterung genannt worden.²⁹¹ Auch die Absenkung von Gullys und Straßen-

²⁸² Vgl. Transkription Proband 1, Z. 515ff. u. Transkription Proband 4, Z. 29ff.

²⁸³ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 473ff. u. Transkription Proband 3, Z. 177ff.

²⁸⁴ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 54ff. u. Transkription Proband 5, Z. 94f.

²⁸⁵ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 106ff. u. Transkription Proband 5, Z. 160ff.

²⁸⁶ Vgl. Transkription Proband 5, Z. 65ff.

²⁸⁷ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 159ff.

²⁸⁸ Vgl. Ebd., Z. 28ff.

²⁸⁹ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 74ff.

²⁹⁰ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 93ff. u. Transkription Proband 6, Z. 115ff.

²⁹¹ Vgl. Transkription Proband 7, Z. 82ff.

übergängen ist eine Empfehlung.²⁹² Die Gehwegbreite sollte nicht durch eine Außenmöblierung oder architektonische Gestaltung des öffentlichen Raumes verringert werden.²⁹³ Zudem sollten Gastronomie und Einzelhandel barrierefrei erreichbar und ausgestattet sein. Dies kann durch mobile Rampen, rollstuhlgerechte Fahrstühle oder weniger Mobiliar, um einen Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer im Geschäft zu schaffen, erfolgen.²⁹⁴ Auch automatisierte Türen können dabei unterstützend eingesetzt werden.²⁹⁵ Die Fortbewegung für Menschen im Rollstuhl kann durch Antriebe oder Anbauten, wie ein Handbike, erleichtert werden.²⁹⁶ Für fittere Rollstuhlfahrer hat sich das Fahren auf zwei Rädern bewährt.²⁹⁷ Sollte man wirklich nicht weiter kommen, ist das Fragen von Passanten eine hilfreiche Möglichkeit, schwierige Passagen zu Überwinden.²⁹⁸ Einige Probanden haben festgestellt, dass Unterstellmöglichkeiten bei Regen sowie ausreichend behindertengerechte Toiletten in der Innenstadt fehlen.²⁹⁹ Allgemein ist das Fehlen einer Beschilderung, folglich auch einer Beschilderung für das barrierefreie Bewegen in der Innenstadt, erkannt worden und eine Ausarbeitung dieser für Touristen und Bürger Braunschweigs empfohlen worden.³⁰⁰

4.2 Ergebnisse

Im Hinblick auf die Beantwortung der im Kapitel 1 (S. 1) formulierten Forschungsfragen werden nachfolgend die Ergebnisse beziehungsweise Antworten dazu ausführlich beschrieben. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die in Kapitel 5 (S. 82) erarbeiteten Handlungsempfehlungen für die Strecke durch die Braunschweiger Innenstadt. Eine Untersuchung eventueller Zusammenhänge zwischen den einzelnen Kategorien ist erfolgt und die dabei entstandenen Resultate wurden in die jeweilige Ergebnisformulierung eingearbeitet.

4.2.1 Was nimmt ein Rollstuhlfahrender hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit wahr?

Anhand des vorhandenen Datenmaterials ist festzustellen, dass die Geländebeschaffenheit der Braunschweiger Innenstadt sehr abwechslungsreich ist. Dabei sind unterschiedliche Steigungen und Gefälle zu verzeichnen.³⁰¹ Teilweise sind diese für Rollstuhlfahrende kaum zu über-

²⁹² Vgl. Transkription Proband 2, Z. 242ff. u. Transkription Proband 6, Z. 115f. u. Transkription Proband 7, Z. 133ff.

²⁹³ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 140ff.

²⁹⁴ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 93ff. u. Transkription Proband 6, Z. 107

²⁹⁵ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 106ff. u. Transkription Proband 7, Z. 187ff.

²⁹⁶ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 236ff. u. Vgl. Transkription Proband 5, Z. 3ff.

²⁹⁷ Vgl. Transkription Proband 6, Z. 5ff.

²⁹⁸ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 467ff.

²⁹⁹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 276ff. u. Transkription Proband 5, Z. 106ff.

³⁰⁰ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 106ff. u. Transkription Proband 5, Z. 160ff.

³⁰¹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 148f. u. Transkription Proband 5, Z. 68ff.

winden.³⁰² Beispiele hierfür sind die Steigungen vom *Ringerbrunnen* zum *Dom* oder auf dem *Kohlmarkt*. Die Bewältigung der Steigung kann durch die Verlegung von großen glatten Steinen, wie beispielsweise Sandsteinplatten oder andere Steinarten, die zu einer großen und glatten Platte gesägt werden können, unterstützt werden.³⁰³ Die Steigungen und Gefälle werden in die meist vorab geplant Routen bereits einkalkuliert. Dementsprechend können die Probanden ihre Wege eher energiesparend gestalten.³⁰⁴ Ein Beispiel hierfür ist der Streckenabschnitt 1, wo die gewählte Richtung von der Touristeninformation zum *Ringerbrunnen* hin aufgrund der Steigung wesentlich anstrengender ist und außerhalb der Erhebung sonst eher nicht gefahren wird.³⁰⁵ Aus funktionalen Gründen sind in den Fußgängerzonen mittig keilförmige Wasserrinnen verbaut. Diese sind meist mit glatten Steinen eng verlegt. Die Keilform könnte jedoch flacher sein, denn diese Wasserrinnen werden von den Rollstuhlfahrern meist als Geh- beziehungsweise Fahrweg genutzt, da diese kraftsparender zu fahren sind.³⁰⁶ Jedoch ist zu prüfen, ob dies möglich ist, ohne den Wasserabfluss zu weit einzuschränken. Diese Strategie ist von Rollstuhlfahrenden bevorzugt, da in der gesamten Innenstadt eine große Ballung von unebenen und nicht dicht genug verlegtem Kopfsteinpflaster vorzufinden ist. Dieses ist für Rollstuhlfahrende sehr schmerzlich und kann auch zur Verstärkung von Spasmen oder anderen Krankheitssymptomen führen.³⁰⁷ Auch ist es für den Rollstuhlfahrenden akustisch und taktil unangenehm, da der Rollstuhl die ganze Zeit klappert.³⁰⁸ Hier können der *Burgplatz*, das Katzentdenkmal oder der *Ringerbrunnen* als Beispiele genannt werden.³⁰⁹ Vor allem am *Burgplatz* ist das Kopfsteinpflaster für das Altstadtflair genutzt worden.³¹⁰ Zudem sind dort Treppen zum *Dom* und dem Weg in Richtung Stadtkern angelegt.³¹¹ Die Unebenheiten sind an dieser Stelle so stark, dass ein Rollstuhlfahrer den *Burgplatz* nicht alleine und auch nur rückwärts, meist mit Schmerzen aufgrund der unsanften Bewegung im Rollstuhl, befahren kann.³¹² Um den *Dom* und einen Zugang zum *Burgplatz* barrierefrei und ohne größere Umwege erreichen zu können, wurde hier eine Rampe am *Dom* entlang errichtet. Jedoch führt die Auswahl der unebenen Steine und die ungleichmäßigen Verlegung dieser dazu, dass diese Rampe ungerne oder gar nicht genutzt wird.³¹³ In dieser Erhebung haben die Probanden diese Rampe meist mit einer Zick-Zack-Technik, zum Ausweichen vor den Rillen, Kanten und Absätze,

³⁰² Vgl. Transkription Proband 7, Z. 210ff.

³⁰³ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 142ff. u. Transkription Proband 7, Z. 10ff.

³⁰⁴ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 23ff.

³⁰⁵ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 6ff.

³⁰⁶ Vgl. Ebd., Z. 3ff.

³⁰⁷ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 222ff. u. Transkription Proband 4, Z. 5ff. u. Transkription Proband 3, Z. 6f.

³⁰⁸ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 64ff. u. Transkription Proband 7, Z. 28

³⁰⁹ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 249f. u. Transkription Proband 5, Z. 152

³¹⁰ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 125ff.

³¹¹ Vgl. Ebd., Z. 150ff.

³¹² Vgl. Transkription Proband 2, Z. 152ff. u. Transkription Proband 3, Z. 98ff.

³¹³ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 100ff.

bewältigt.³¹⁴ Zudem besteht die Angst bei Rollstuhlfahrenden, aufgrund der Bodenbeschaffenheit der Rampe, aus dem Rollstuhl zu kippen.³¹⁵ Die gleiche Angst findet sich auf dem *Kohlmarkt* wieder. Das uneben und ungleichmäßig verlegte Kopfsteinpflaster in Verbindung mit der Hügelform des *Kohlmarktes* führt dazu, dass dieser gesellschaftliche Treffpunkt von Rollstuhlfahrenden umfahren und nur ungern direkt überquert wird.³¹⁶ Es können auch verschiedene Arten von Kopfsteinpflaster aus den Aussagen der Probanden identifiziert werden. Beispielsweise besteht das Kopfsteinpflaster am *Ringerbrunnen* aus einem helleren und einem dunkleren Gestein, welche unterschiedliche Grade von Rauheit aufweisen. Beide sind mit einem Gefälle zum Brunnen hin verlegt worden. Trotzdem ist das hellere und rauere Gestein aufgrund der Oberflächenstruktur unangenehmer zu überfahren.³¹⁷ Das als Ornament verlegte Kopfsteinpflaster um den Brunnen herum ist laut Aussagen der Probanden sehr hübsch, aber ungeeignet hinsichtlich der Materialwahl für Rollstuhlfahrende.³¹⁸ Auch sind Lücken im Bodenbelag zu erkennen, die leichtes Verkanten der Räder am *Ringerbrunnen* zulassen.³¹⁹ Allgemein wird der Platz, bis auf den Bodenbelag, aber als ein schöner Ort zum kurzen Verweilen angesehen.³²⁰

In den Einkaufsstraßen mit einem hohen Fußgängeraufkommen sind zusätzlich zu dem Kopfsteinpflaster zwar immer wieder ebenere Wegstücke, mittels großer Sandsteinplatten, architektonisch verlegt worden, doch vor allem an Gehwegrändern sind die Übergänge zu Haus- oder Ladeneingängen mit Kopfsteinpflaster und mit einer Steigung versehen.³²¹ Das hat zur Folge, dass ein problemloses Heranfahren an Schaufenster nicht ohne Weiteres möglich ist.³²² Im Streckenabschnitt 4 ist eine Ein- und Ausfahrt gebaut, die auch problematisch für Rollstuhlfahrende ist. Die Bodenbeschaffenheit dieser ist sehr uneben und unregelmäßig, aber auch kopfsteinpflasterähnlich verlegt.³²³ Allerdings gehören Ein- und Ausfahrten rechtlich zum Gehweg und müssen dementsprechend barrierefrei ohne Lücken und Erhebungen verlegt sein.³²⁴ Auch Gullys zum Abfluss von Regenwasser oder Ähnlichem sind auf der Strecke in der Innenstadt nicht auf die Höhe des Gehweges herabgesetzt, sondern stehen erhöht und bilden damit eine Stolpergefahr.³²⁵ Besonders in den Abschnitten 1, 2, 5, 6, 8, 12 und 14 fallen

³¹⁴ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 295ff. u. Transkription Proband 2, Z. 144ff.

³¹⁵ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 132ff.

³¹⁶ Vgl. Transkription Proband 5, Z. 150ff.

³¹⁷ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 129ff.

³¹⁸ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 17f. u. Transkription Proband 4, Z. 15f.

³¹⁹ Vgl. Transkription Proband 7, Z. 22ff.

³²⁰ Vgl. Transkription Proband 5, Z. 62ff.

³²¹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 151ff. u. Transkription Proband 1, Z. 286ff. u. Transkription Proband 2, Z. 28ff.

³²² Vgl. Transkription Proband 2, Z. 28ff. u. Transkription Proband 5, Z. 135f.

³²³ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 50ff.

³²⁴ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 105 u. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 134f.

³²⁵ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 141 u. Transkription Proband 6, Z. 53f.

Gullys negativ und als Hindernis für Rollstuhlfahrende auf.³²⁶ Des Weiteren sind die Gehwege in der Innenstadt Braunschweigs oft uneben, mit Lücken und kantigen Steinen verlegt. Dieser Gegebenheit und der damit verbundenen Angst vor dem Umkippen, der Gefahr von aufgerissenen Reifen am Rollstuhl oder dem Hängenbleiben im Bodenbelag ist auch mit Vollgummireifen nicht zu 100 % entgegenzuwirken.³²⁷ Eine Gehwegbeschädigung erfolgt durch Baumwurzeln, die den Bodenbelag anheben und zerbrechen.³²⁸ Lücken, Erhebungen und Ungleichmäßigkeiten führen nach einem Regenschauer zur Pfützenbildung und stellen folglich ein neues Hindernis vor allem für Rollstuhlfahrende her.³²⁹ Diese Gehwegschäden veranlassen einen Rollstuhlfahrenden dazu, sich eher auf den Boden zu konzentrieren, als beispielsweise auf bekannte Menschen, die einem eventuell entgegen kommen könnten.³³⁰ Als besonders angenehm sind neben den Sandsteinplatten auch die Bodenplatten des Wasserspiels auf dem *Platz der deutschen Einheit* beschrieben worden.³³¹ Auch der Bodenbelag des *Bohlwegs* wird trotz der leichten Steigung und des Gefälles zur Straße hin als geeignet empfunden.³³² Aufgrund des ebenmäßigen Bodenbelags sind Steigungen und Gefälle leichter auszutarieren und zu überwinden.³³³ Allerdings sind diese gut zu bewältigenden Bodenbeläge zum Teil durch parkende Autos oder Hochzeitsgesellschaften versperrt.³³⁴ Rollstuhlfahrende nutzen auch nicht immer den leichter zu bewältigenden Bodenbelag. Zum Beispiel wenn dieser eine Verlängerung der Strecke bedeutet.³³⁵

Es befindet sich auf der Stecke im Abschnitt 5 ein Behindertenparkplatz, der jedoch aufgrund der Bordsteinkanten sowie den Bodenbelägen auf dem Gehweg und der Fahrbahn kaum zu erreichen beziehungsweise schwer zu nutzen und allgemein nur schlecht einsehbar ist.³³⁶ Es ist generell zu erkennen, dass Straßenüberquerungen mit einem Bordstein meist eine Schwierigkeit für Rollstuhlfahrende darstellen. Bordsteinkanten von drei Zentimetern sind für einige kaum noch in der hektischen Situation der Überquerung und mit den vielen Anspruchsgruppen der Straßenüberquerung zu bewältigen.³³⁷ Weitere Schwierigkeiten bei der Überquerung von Straßen sind die nicht vollkommen eben anschließende Bodenstruktur an den Bordsteinen

³²⁶ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 284f. u. Transkription Proband 3, Z. 185ff. u. Transkription Proband 6, Z. 53f.

³²⁷ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 266ff. u. Transkription Proband 4, Z. 126ff.

³²⁸ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 40ff. u. Transkription Proband 7, Z. 43ff.

³²⁹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 233ff. u. Transkription Proband 2, Z. 218ff.

³³⁰ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 53ff.

³³¹ Vgl. Transkription Proband 5, Z. 91ff. u. Transkription Proband 7, Z. 116ff.

³³² Vgl. Transkription Proband 1, Z. 365f. u. Transkription Proband 2, Z. 168ff.

³³³ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 365f. u. Transkription Proband 2, Z. 186ff.

³³⁴ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 113ff.

³³⁵ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 86ff.

³³⁶ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 78ff. u. Transkription Proband 3, Z. 43ff.

³³⁷ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 432ff. u. Transkription Proband 5, Z. 124ff.

und Steigungen im Verlauf der Straßenüberquerung.³³⁸ Eine vollkommene Nullabsenkung, wie an der Haltestelle *Schloss* am *Bohlweg* oder im Streckenabschnitt 4, ist als Lösung anzustreben.³³⁹ Die Wahl der Straßenseite hat grundsätzlich etwas mit der Bodenbeschaffenheit zu tun, wenn es lediglich um die Bewältigung des Abschnittes ohne bestimmtes Ziel geht (siehe Streckenabschnitt 4). Für einige Probanden war der Bodenbelag auf der gegenüberliegenden Seite, trotz vermehrten Kopfsteinpflaster und Hindernissen wie geparkten Fahrrädern, attraktiver als auf dem direkten Weg, mit dem zwei Straßenüberquerungen hätten vermieden werden können.³⁴⁰ Der Grund für einige Probanden einen Straßenseitenwechsel durchzuführen war ein sehr unebener Bodenbelag, der auf der Wahl der verlegten Steine, auf die Anhebung des Belags durch Baumwurzeln und eine dichte Außenmöblierung beruht.³⁴¹

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Probanden auf der Strecke meist mittig, auf den keilförmigen Regenrinnen am Boden und auf großen Steinen, beispielsweise auf großen Sandsteinplatten wie die auf der Strecke, gefahren sind.³⁴² Allerdings sind weder die Regenrinnen noch die Sandsteinplatten durchgängig im Straßenbild auf der Strecke vorzufinden.³⁴³ Meist ist Kopfsteinpflaster uneben und mit größeren Lücken in der Innenstadt verlegt.

Um die Innenstadt angenehmer zu bewältigen, können manuelle oder elektrische Unterstützungen eingesetzt werden.³⁴⁴ Empfehlungen diesbezüglich sind in Kapitel 4.2.4 (S. 78) näher beschrieben. Fitte Rollstuhlfahrer empfinden die Strecke hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit für in Ordnung³⁴⁵, jedoch sind die meisten Rollstuhlfahrenden der Erhebung sehr unzufrieden und können viele Abschnitte oder die gesamte Strecke nur mit Mühe bewältigen.³⁴⁶

4.2.2 Welches Stadterlebnis empfindet ein Rollstuhlfahrender?

Das Stadterlebnis³⁴⁷ in der Braunschweiger Innenstadt bezogen auf Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomiebetrieben, Sehenswürdigkeiten, Freizeitinfrastruktur, Institutionen und Organisationen sowie Gästebetreuung werden sehr unterschiedlich wahrgenommen. Hinsichtlich der Einkaufsmöglichkeiten werden große Handelsketten und kleine Einzelhändler bemerkt. Zu den größeren Ketten zählen zum Beispiel *Primark*, *Karstadt* oder *Woolworth*, die wegen un-

³³⁸ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 236ff. u. Transkription Proband 7, Z. 167ff.

³³⁹ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 42f. u. Transkription Proband 7, Z. 133ff.

³⁴⁰ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 39ff. u. Transkription Proband 4, Z. 38ff.

³⁴¹ Vgl. Transkription Proband 6, Z. 27ff.

³⁴² Vgl. Transkription Proband 1, Z. 59f.

³⁴³ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 13f. u. Transkription Proband 5, Z. 95ff.

³⁴⁴ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 231f. u. Transkription Proband 7, Z. 7ff.

³⁴⁵ Vgl. Transkription Proband 6, Z. 118f.

³⁴⁶ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 435f. u. Transkription Proband 3, Z. 89ff.

³⁴⁷ Siehe Seite 51: Definition Stadterlebnis

terschiedlicher Sachverhalten kritisiert wurden. Beispielsweise sind die Gänge bei *Woolworth* zu schmal und die Türen bei *Karststadt* nur schwer zu Händeln.³⁴⁸ Kleine Einzelhändler, wie *Graff* oder das *Blumenhaus Burggärtchen*, sind im Gegensatz dazu eher wegen ihres Services, Freundlichkeit und Kundenorientierung positiv aufgefallen³⁴⁹: „Aber die haben gemerkt, also bei *Graff*, es ist immer jemand da. Also die Hilfe ist gegeben.“³⁵⁰ Trotz der zumeist fehlenden Barrierefreiheit werden diese Läden besucht.³⁵¹ Ist jedoch die Barrierefreiheit nicht gegeben und der Servicegedanke in dem Geschäft nicht ausgeprägt genug, werden diese Läden, wie beispielsweise bei Proband 1, explizit von der Liste der Einkaufsmöglichkeiten gestrichen³⁵²: „Bei manchen Läden kann man lange draußen stehen. Da vorne um die Ecke war so ein Tee-laden (P1 meint *TeeGschwender*) oder ich weiß nicht, ob da noch einer ist, aber ich verwende ihn nicht mehr. Da steht man ziemlich lange bis der innen merkt, dass man draußen winkt und Tee kaufen will. Also habe ich ihn aus meiner Einkaufsliste gestrichen.“³⁵³ Eine weitere Man-ko beim Einkaufen ist die Bodenbeschaffenheit, denn diese ist vor Schaufenstern und Eingän-gen meist mit Kopfsteinpflasterbelag und dementsprechend unangenehm für Rollstuhlfahren-de.³⁵⁴ Auch viele Passanten in der Innenstadt verhindern das Einkaufen in Verbindung mit einer entspannten Fahrt.³⁵⁵ Vor diesem Hintergrund werden Strecken durch die Innenstadt meisten im Vorhinein geplant und gezielt einzelne Einkaufsmöglichkeiten angefahren.³⁵⁶ In der Braunschweiger Innenstadt befinden sich mehrere Zusammenschlüsse von Geschäften, beispielsweise in der *Burypassage* oder dem *Welfenhof*. Diese werden meist nur als eine Ein-heit wahrgenommen. Einzelne Geschäfte werden in der Regel nicht explizit genannt.³⁵⁷ Als weitere wichtige Einkaufsmöglichkeiten, welche jedoch nicht direkt auf der Strecke liegen, sind die *Post*, *Rewe* und das *Schloss* identifiziert worden.³⁵⁸ In Bezug auf gastronomische Ein-richtungen auf der Strecke ist das Empfinden bei den Probanden eher negativ. Es werden vie-le Barrieren erkannt und die Gastronomie generell als nicht barrierefrei definiert. Gründe da-für sind vor allem Stufen im Eingangsbereich, die in der Regel nicht selbstständig von Roll-stuhlfahrenden überwunden werden können.³⁵⁹ Zum Teil sind weitere Stufen im Innenbereich vorzufinden, jedoch mangelt es in diesen Fällen an rollstuhlgerechten Fahrstühlen oder Ram-

³⁴⁸ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 159ff. u. Transkription Proband 7, Z. 187ff.

³⁴⁹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 259ff.

³⁵⁰ Transkription Proband 4, Z. 76f.

³⁵¹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 261ff.

³⁵² Vgl. Transkription Proband 3, Z. 159ff.

³⁵³ Transkription Proband 1, Z. 264ff.

³⁵⁴ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 71ff. u. Transkription Proband 2, Z. 112ff.

³⁵⁵ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 148ff.

³⁵⁶ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 159ff. u. Transkription Proband 2, Z. 234ff.

³⁵⁷ Vgl. Transkription Proband 7, Z. 32ff.

³⁵⁸ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 493 u. Transkription Proband 3, Z. 30 u. Transkription Proband 6, Z. 30

³⁵⁹ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 107f.

pen, um diese Stufen zu überwinden.³⁶⁰ Auch eine enge Möblierung ist ein Grund für die negative Einstellung gegenüber gastronomischen Betrieben. Diese lassen keinen ausreichenden Bewegungsraum im Innenbereich zu und gewähren folglich allenfalls die Nutzung der Außenmöblierung.³⁶¹ Das Fehlen von barrierefreie Toiletten stellt ein zusätzliches Problem dar.³⁶² Zum Beispiel wurden *Pizzahut* und *Movie* als nicht geeignet definiert.³⁶³ Jedoch stellen diese und andere gastronomische Einrichtungen gesellschaftliche Treffpunkte dar und grenzen Rollstuhlfahrende dementsprechend aus. Vor allem bei Gruppenaktivitäten von Rollstuhlfahrenden ist die Suche nach einem geeigneten Treffpunkt sehr schwer.³⁶⁴ Es gibt jedoch eine Lokalität mit barrierefreien Toiletten, welches von keinem Probanden erfasst wurde: Das *Karstadt Gewandhaus* hat im dritten Obergeschoss das Restaurant *LeBuffet* integriert und ist mit einem Fahrstuhl problemlos zu erreichen. Die Nutzung des Restaurants ist eine Frage des individuellen Empfindens gegenüber dieser Lokalität, aber eine barrierefreie Lokalität ist damit auf der Strecke gegeben. Weitere gesellschaftliche und kulturelle Treffpunkte sind beispielsweise der *Ringerbrunnen* mit seinen großem Platz herum und der *Burgplatz* mit dem *Dom*.³⁶⁵ Auch das Katzendenkmal und das Museum am *Burgplatz* sind als Orte genannt worden.³⁶⁶ Der erste Treffpunkt für jeden Probanden war die Touristeninformation.³⁶⁷ Diese war allen bekannt und zum Teil haben die Probanden vor Beginn der Aufnahmen dort schon mit Bekannten verweilt. Aufgrund von regelmäßigen Veranstaltungen auf dem *Kohlmarkt* ist dieser auch das ganze Jahr über ein zentraler Treffpunkt. Daher ist die Barrierefreiheit auf diesem besonders wichtig.³⁶⁸ Im Verlauf der Erhebungen sind die Probanden mehrmals auf Bekannte und Freunde getroffen.³⁶⁹ Dies lässt den Schluss zu, dass die Innenstadt an sich als ein Treffpunkt definiert werden kann. Zudem können auf Grund der stattfindenden Interaktionen in den Geschäften des Einzelhandels auch diese als Treffpunkte eingeordnet werden.

4.2.3 Was empfindet ein Rollstuhlfahrender als ein Hindernis?

Aufgrund des Datenmaterials konnte eine Identifikation von unterschiedlichen Hindernissen für Rollstuhlfahrende in einer Innenstadt erfolgen. Diese wurden thematisch geordnet und systematisiert. Zu unterscheiden sind daher in der Kategorie *Hindernisse* die Subkategorien *bewegliche* und *unbewegliche Hindernisse*. Als allgemeines Hindernis wird jedoch die Bo-

³⁶⁰ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 124ff.

³⁶¹ Vgl. Ebd., Z. 400ff.

³⁶² Vgl. Transkription Proband 4, Z. 99f.

³⁶³ Vgl. Transkription Proband 5, Z. 58f. u. Transkription Proband 7, Z. 177ff.

³⁶⁴ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 93ff.

³⁶⁵ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 153ff. u. Transkription Proband 5, Z. 62ff.

³⁶⁶ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 175ff.

³⁶⁷ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 3

³⁶⁸ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 207ff. u. Transkription Proband 4, Z. 244ff.

³⁶⁹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 301ff. u. Transkription Proband 4, Z. 226ff.

denbeschaffenheit auf der Strecke wahrgenommen (vgl. Kapitel 4.2.1, S. 70). Besonders aufgefallen ist die Bodenbeschaffenheit um den Behindertenparkplatz im Streckenabschnitt 5 herum und Schotter, der vor allen im Baustellenbereich zu finden war.³⁷⁰ In Hinblick auf unbewegliche Hindernisse ist die Geländetopografie in der Braunschweiger Innenstadt angeführt worden. Diese werden allerdings als unveränderlich angesehen und eher in Verbindung mit der Bodenbeschaffenheit wahrgenommen.³⁷¹ Weiterhin sind Gullys als unbewegliche Hindernisse genannt worden. Diese sind nicht ebenerdig im Boden versenkt, sondern etwas erhöht.³⁷² Um diese zu überwinden werden sie zum Teil umfahren oder kippelnd auf zwei Rädern überfahren.³⁷³ Einem Probanden waren die Bedientasten und der Bildschirm eines Bankautomaten zu hoch und daher nicht zugänglich.³⁷⁴ Wiederholt wurden auch nicht automatisch öffnende Türen, zu schmale Gänge, Stufen und Tresenhöhen in Läden als Hindernisse identifiziert. Dementsprechend werden Eingangstüren mit den Füßen geöffnet und Geschäfte mit Stufen oder zu hohen Tresen nicht aufgesucht.³⁷⁵ Das Gleiche gilt für das Einkaufszentrum City Point, denn hier sind Drehtüren eingebaut, die den Rollstuhlfahrenden im Allgemeinen unangenehm sind.³⁷⁶ Auch Gegenstände, die sich auf dem Boden befinden, werden als Hindernisse wahrgenommen. Mehrmals wurde die Problematik mit Glasscherben, Müll, Pfützen und Kothaufen von Probanden geschildert. Zum einen können Scherben und Abfälle die Reifen beschädigen und zum anderen beschmutzen Pfützen und Kothaufen, aufgrund der Radbewegung des Rollstuhls, die Hände und Kleidung von Rollstuhlfahrenden.³⁷⁷ Es fällt auf, dass die Gehwegbreite vermehrt durch Fahrräder, die nicht ordnungsgemäß in einem Fahrradständer abgestellt wurden, und durch parkende Autos reduziert wird.³⁷⁸ Hinzu kommen neben Tischen, Stühlen und Ähnlichem, die der Außenmöblierung der gastronomischen Einrichtungen angehören, auch Hinweisschilder, Ständer und Dekorationen, die auf den Gehwegen platziert werden und von Rollstuhlfahrenden umfahren werden müssen.³⁷⁹ Zum Teil versperrt die Außenmöblierung auch den direkten Zugang zum Taxistand.³⁸⁰ Auch zu beachten sind Stufen, die im Braunschweiger Straßenbild vermehrt auftreten. Diese sind zum Teil in den Eingängen der Geschäfte gebaut oder architektonisch an größeren Plätzen, wie dem *Burgplatz*, zur Höhenüberwindung eingesetzt worden.³⁸¹ Diese Stufen können in der Regel von Rollstuhlfahrenden

³⁷⁰ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 80ff. u. Transkription Proband 6, Z. 36ff.

³⁷¹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 37ff. u. Transkription Proband 2, Z. 22ff.

³⁷² Vgl. Transkription Proband 5, Z. 17f. u. Transkription Proband 3, Z. 185ff.

³⁷³ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 230ff. u. Transkription Proband 6, Z. 43f.

³⁷⁴ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 3ff.

³⁷⁵ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 220ff. u. Transkription Proband 7, Z. 187ff. u. Transkription Proband 3, Z. 159ff.

³⁷⁶ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 101ff.

³⁷⁷ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 137ff. u. Transkription Proband 2, Z. 218ff.

³⁷⁸ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 39f. u. Transkription Proband 5, Z. 9f.

³⁷⁹ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 176ff. u. Transkription Proband 3, Z. 140ff.

³⁸⁰ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 187ff.

³⁸¹ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 123ff. u. Transkription Proband 7, Z. 115f.

nicht alleine überwunden werden. Kanten und Bordsteine hingegen schon. Allerdings stellen sie trotzdem ein Hindernis dar. Vor allem bei der Überquerung mit vielen verschiedenen Anspruchsgruppen des Straßenverkehrs kann die Situation unübersichtlich werden. Dabei steigern die kantigen Bordsteine den Kraftaufwand und richten die Aufmerksamkeit lediglich auf den Boden. Ist die Situation überstanden müssen zum Teil Pausen gemacht und der Sitz korrigiert werden.³⁸² Das Rathaus, als öffentliches Gebäude, ist mit einem zu engen Fahrstuhl sowie zu wenigen Hinweisschildern für eine selbstständige und barrierefreie Bewegung ausgestattet.³⁸³ Die *Burgpassage* wurde vor allem von den Probanden mit manuell betriebenen Rollstühlen kritisiert. Das Betreten der Passage ist aufgrund der steilen Eingänge nur mit Mühe zu bewältigen. Hinzu kommt, dass rutschfeste Matten in den Eingängen platziert wurden, die ein müheloses gleiten der Rollstuhlräder verhindern.³⁸⁴ Die Passage im Innern wurde jedoch mit breiten Wegen und Fahrstühlen beschrieben.³⁸⁵ Auf der gesamten Strecke wird durchgängig eine Beschilderung hinsichtlich barrierefreier Wege und Ähnliches sowie genug beziehungsweise passende Unterstellmöglichkeiten bei Regen vermisst.³⁸⁶ In Hinblick auf bewegliche Hindernisse wurden vor allem Fußgänger von den Probanden genannt. Diese nehmen oftmals keine Rücksicht auf Rollstuhlfahrende und gehen keinen Schritt zur Seite, damit diese besser durchkommen.³⁸⁷ Allerdings wurden Fußgänger auch als hilfsbereit beschrieben, wenn sie um Hilfe gebeten werden.³⁸⁸ Weiterhin werden Fahrradfahrer und Autos sowie Lastwagen und Busse als bewegliche Hindernisse in der Innenstadt wahrgenommen.³⁸⁹ Ebenfalls Hochzeiten und Tagesbaustellen bilden ein bewegliches Hindernis, das umfahren werden muss. Im Falle der Hochzeit, damit die Hochzeitsgesellschaft nicht auseinandergerissen und gestört wird und bei den Tagesbaustellen, da sie meist nicht ausreichend barrierefrei gestaltet sind.³⁹⁰

4.2.4 Was bemerkt ein Rollstuhlfahrender noch bezüglich Barrierefreiheit und gibt es Verbesserungsvorschläge?

Neben den Bereichen *Bodenbeschaffenheit*, *Stadterlebnis* und *Hindernisse* sind von den Probanden auch weitere Bereiche beziehungsweise Gegebenheiten, die nicht in diese Kategorien passen genannt worden. Dabei sind potentielle Schwierigkeiten für Rollstuhlfahrende, die als Touristen, neue Braunschweiger oder auch als erstmalige Rollstuhlfahrende durch die In-

³⁸² Vgl. Transkription Proband 1, Z. 341ff. u. Transkription Proband 5, Z. 125ff.

³⁸³ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 155ff.

³⁸⁴ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 467ff. u. Transkription Proband 7, Z. 189ff.

³⁸⁵ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 180ff. u. Transkription Proband 5, Z. 143ff.

³⁸⁶ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 276ff. u. Transkription Proband 4, Z. 68f. u. Transkription Proband 5, Z. 161ff.

³⁸⁷ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 239ff. u. Transkription Proband 2, Z. 195ff.

³⁸⁸ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 515ff. u. Transkription Proband 4, Z. 29ff.

³⁸⁹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 473ff. u. Transkription Proband 3, Z. 177ff.

³⁹⁰ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 54ff. u. Transkription Proband 5, Z. 94f.

nerstadt fahren, erkannt worden.³⁹¹ Es fehlt eine allgemeine Beschilderung hinsichtlich der Barrierefreiheit in der Innenstadt.³⁹² Zudem sind gesetzlich vorgeschriebene Beschilderungen von Baustellen auf der Strecke ausgeblieben und damit auch die Möglichkeit, die Baustellen frühzeitig zu umfahren.³⁹³ Außerdem Informationen über barrierefreie touristisch-attraktive Angebote sind vermisst worden. Folglich werden vermutlich viele (touristisch-) uninteressante Abschnitte in der Innenstadt aufgrund von fehlenden Baustellenhinweisen und Informationen zu barrierefreien Attraktionen abgefahren. Fehlende Informationen zur Geländetopografie, die Rückschlüsse auf angenehme Fahrrouten, hinsichtlich Gefälle und Steigungen, durch die Innenstadt zulassen würde, sind nicht vorhanden und senken damit die Barrierefreiheit und den Fahrkomfort für Rollstuhlfahrende.³⁹⁴ Die Bodenbeschaffenheit in Kombination mit der Geländebeschaffenheit wird allgemein als Schwierigkeit angesehen, da diese aufgrund von Kanten und Erhöhungen bedrohliche Auswirkungen, wie ein Auskippen aus dem Rollstuhl oder Angst vor der Möglichkeit des Umkippens, hervorrufen.³⁹⁵ Hinzu kommen körperliche Reaktionen wie spastische Bewegungen, vermehrte Hustenanfälle oder Ähnliches.³⁹⁶ Diese Gegebenheiten in Kombination mit einem schlecht durchführbaren Schaufensterbummel oder der Betrachtung von architektonischen Attraktionen unterstreicht die schwerwiegende Problematik der Bodenbeschaffenheit für Touristen, neue Braunschweiger oder auch erstmalige Rollstuhlfahrende.³⁹⁷ Auch Restaurants oder Cafés, die kulturelle und gesellschaftliche Treffpunkte darstellen, können im Allgemeinen von Rollstuhlfahrenden nicht in Anspruch genommen werden. Gründe hierfür sind fehlende barrierefreie Toiletten oder ein ausreichenden Bewegungsraum im Gästebereich und zwischen dem Mobiliar.³⁹⁸ Zudem stellen Stufen zum Innenbereich eines solchen Treffpunktes oft ein Hindernis dar. In diesen Fällen kommt nur eine Nutzung des Außenbereiches in Betracht. Für rollstuhlfahrende Touristen, neue Braunschweiger oder auch als erstmalige Rollstuhlfahrende ist die fehlende Erschließung von kulturellen und gesellschaftlichen Treffpunkten eine große Einschränkung ihres selbstständigen und gesellschaftlichen Lebens.³⁹⁹ Vor allem für Gruppentreffen von Rollstuhlfahrenden stellt sich die Frage, wo diese in barrierefreien gastronomischen Einrichtungen oder Ähnliches stattfinden können.⁴⁰⁰ Als weitere potentielle Schwierigkeiten wurden das fehlende Auflisten von Zahnärzten in den aktuellen Behindertenführern sowie die Verlegung des Sozial-

³⁹¹ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 106ff.

³⁹² Vgl. Transkription Proband 4, Z. 161ff.

³⁹³ Vgl. Transkription Proband 5, Z. 65ff.

³⁹⁴ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 71ff. u. Transkription Proband 4, Z. 67ff.

³⁹⁵ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 159ff.

³⁹⁶ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 221ff. u. Transkription Proband 4, Z. 6ff.

³⁹⁷ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 28ff.

³⁹⁸ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 93ff.

³⁹⁹ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 74ff.

⁴⁰⁰ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 93ff.

amtes und der Betreuungsstelle für Menschen mit Behinderungen genannt. Die Verlegung erfolgte dabei von der gut erreichbaren Innenstadt in ein etwas zeitaufwendiger erreichbares Randgebiet Braunschweigs.⁴⁰¹

Um einigen Schwierigkeiten entgegen zu wirken haben die Probanden Empfehlungen und Lösungsansätze während der Erhebung ausgesprochen. Diese beruhen meist auf praktischen Erfahrungen und bekannten Lösungen anderer Orte.⁴⁰² Als eine der stärksten Problematiken für Rollstuhlfahrende ist die *Bodenbeschaffenheit* genannt worden. Aufgrund dessen haben die Probanden vor allem diesem Bereich einige Lösungsvorschläge entwickelt. Zu nennen ist hier beispielsweise die Absenkung der Gullys, aber auch allgemein eine bessere Bodenbelagwahl, für einen ebeneren und glatteren Boden. Folglich sollten auch Stufen oder ähnliche architektonische Gestaltungen vermieden werden.⁴⁰³ Um auch eine müheloses Überqueren von Straßen zu ermöglichen, sollten diese für Rollstuhlfahrende möglichst eine Nullabsenkung aufweisen und der Bordstein nahtlos in den daran angrenzenden Bodenbelag anschließen.⁴⁰⁴ In Hinblick auf gastronomische Einrichtungen sollten diese ihre Außenmöblierung nicht zu weit auf dem Gehweg platzieren, um die Gehwegbreite für die Fußgängerströme nicht massiv zu verringern.⁴⁰⁵ Im Innenbereich von Gastronomie und Einzelhandel ist eine barrierefreie Gestaltung empfohlen, um Rollstuhlfahrende als Kunden zu gewinnen. Hierfür sind Rampen an den Eingängen, rollstuhlgerechte Fahrstühle und Toiletten sowie ein möglichst großer Bewegungsraum zu gewährleisten.⁴⁰⁶ Um das Eintreten und Verlassen von Geschäften zu erleichtern, sind automatische Türen eine Lösungsmöglichkeit.⁴⁰⁷ Auch das Fehlen von Unterstellmöglichkeiten bei Regen ist in der Innenstadt ein Problem. Da Rollstuhlfahrende in der Regel keinen Schirm halten können während sie fahren und auch kein Schirm am Rollstuhl befestigt ist, ist eine geeignete Stelle zum Anziehen von Regenkleidung an einem trocknen Ort notwendig.⁴⁰⁸ Im selben Maße sind barrierefreie Toiletteneinrichtungen zu berücksichtigen. Leider fehlen auch diese in ausreichender Menge in der Innenstadt Braunschweigs.⁴⁰⁹ Wie bereits beschrieben ist das Fehlen einer Beschilderung für barrierefreie Angebote und Wege aufgefallen. Gerade für Touristen und erstmalige Rollstuhlfahrende ist dies ein großes Manko und sollte daher geändert werden.⁴¹⁰ Aufgrund eines hohen Energieaufwandes bei der Teilnahme

⁴⁰¹ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 368ff. u. Z. 390ff.

⁴⁰² Vgl. Transkription Proband 3, Z. 189ff.

⁴⁰³ Vgl. Transkription Proband 6, Z. 115f. u. Transkription Proband 7, Z. 82ff.

⁴⁰⁴ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 242ff. u. Transkription Proband 7, Z. 133ff.

⁴⁰⁵ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 140ff.

⁴⁰⁶ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 93ff. u. Transkription Proband 6, Z. 107

⁴⁰⁷ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 106ff. u. Transkription Proband 7, Z. 187ff.

⁴⁰⁸ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 276ff.

⁴⁰⁹ Vgl. Transkription Proband 5, Z. 106ff.

⁴¹⁰ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 106ff. u. Transkription Proband 5, Z. 160ff.

am täglichen Leben in der Braunschweiger Innenstadt, haben sich einige Hilfsmittel bewährt und werden empfohlen: Ein elektrischer Rollstuhl bietet hier viel Kraftersparnisse für Rollstuhlfahrende.⁴¹¹ Allerdings sind auch kostengünstigere Varianten geeignet: eine Zick-zack-Strategie zur Bewältigung von Steigungen hat sich für einige Probanden bewährt.⁴¹² Auch Antriebe an einem manuellen Rollstuhl, wie zum Beispiel ein Motion-Antrieb, oder Anbauten, wie ein Handbike, sind sehr hilfreich und kraftsparend.⁴¹³ Sportliche Rollstuhlfahrer empfehlen das Fahren auf zwei Rädern in der Braunschweiger Innenstadt.⁴¹⁴ Es gibt jedoch immer wieder Orte und Gegebenheiten in der Innenstadt, die für Rollstuhlfahrende schwer zu überwinden sind.⁴¹⁵ Hier empfiehlt es sich Passanten um Hilfe zu bitten.⁴¹⁶

⁴¹¹ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 181f.

⁴¹² Vgl. Transkription Proband 1, Z. 75ff.

⁴¹³ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 236ff. u. Vgl. Transkription Proband 5, Z. 3ff.

⁴¹⁴ Vgl. Transkription Proband 6, Z. 5ff.

⁴¹⁵ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 155ff.

⁴¹⁶ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 467ff.

5 Empfehlungen für die öffentlichen Räume in der Braunschweiger Innenstadt

Auf Basis der durchgeführten Erhebung und der in der dieser Arbeit dadurch erlangten Ergebnisse kann der Stadt Braunschweig keine vollkommene Barrierefreiheit zugesprochen werden. Diesem Sachverhalt zugrunde liegend, werden im folgenden Kapitel erarbeitete Handlungsempfehlungen und Maßnahmen formuliert, um Braunschweigs Innenstadt zu einem örtlichen Schwerpunkt des barrierefreien Tourismus zu entwickeln.

Bei der Realisierung sollte eine allmähliche und schrittweise Umsetzung berücksichtigt werden. Es wurde in dieser Arbeit nicht jedes Element der *touristischeren Servicekette* berücksichtigt, sodass eine Ausarbeitung von barrierefreien Maßnahmen, beispielsweise für den ÖPNV, noch ausstehen. Die Umsetzung sollte auf drei Elementen basieren:

1. *Realisation kooperierend und auf breiter Ebene.* Zum Beispiel könnten andere Anbieter von barrierefreien Angeboten herangezogen werden. Auch Gesundheitseinrichtungen oder therapeutische Praxen sollten einbezogen werden.
2. *Prozessentwicklung und Realisation im Dialog,* denn vor allem Betroffene, Behinderten- und Interessenverbände usw. sind Experten auf diesem Gebiet und können bei der Maßnahmengestaltung förderlich sein.
3. *Barrierefreiheit für alle.* Kundenorientierung statt Kategorisierung ist das oberste Ziel, um das *Universal Design* umzusetzen.

Hinsichtlich einer barrierefreien Destination für Bürger und Touristen sollten die zentralen Elemente der Servicekette erfüllt werden. Für eine gute Vorbereitung beziehungsweise Information über die Destination und ihre Barrierefreiheit sollte eine grundsätzliche Thematisierung mittels Prospektmaterials und einem barrierefreien Internetauftritt mit direkten Ansprechpartnern für eventuell weitergehende Fragen ausgearbeitet werden. Auch eine barrierefreie und übersichtliche Darstellung der Zugänglichkeit der wichtigen touristischen Angebote und Anziehungspunkte sollte hier vermerkt sein. Es gibt zwar einen barrierefreien Stadtführer für die Stadt Braunschweig, doch geht dieser nicht auf alle Bedürfnisse von Menschen mit Handicap ein. Beispielsweise fehlen Angaben zu barrierefrei zugänglichen Zahnärzten.⁴¹⁷ Des Weiteren sollten das Personal der Tourismusinformation auskunftsfähig in Bezug auf die (Nicht-) Zugänglichkeiten der Angebote vor Ort sein. Dies ist leider aus eigener Erfahrung

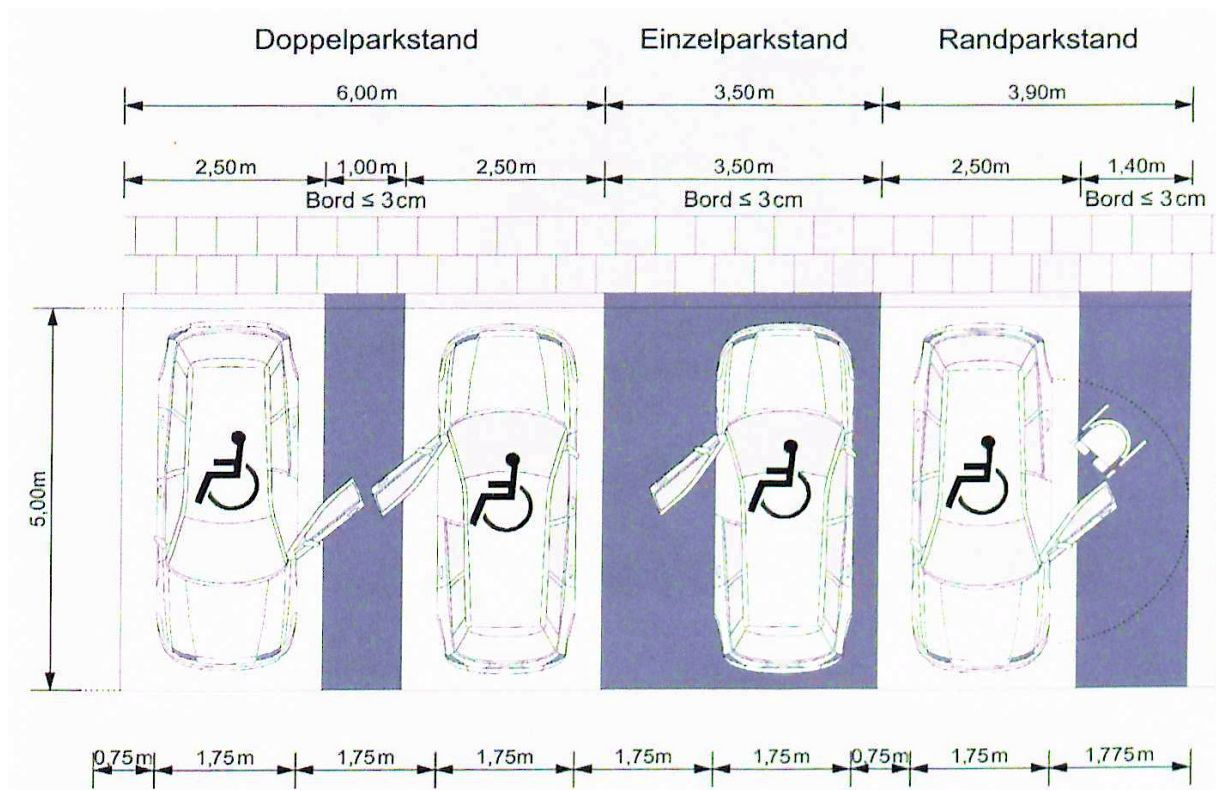
⁴¹⁷ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 377ff.

nicht immer der Fall. Während der Rechercharbeiten zu dieser Arbeit konnten keine Auskünfte bezüglich der Route der barrierefreien Stadtführung erteilt werden.

Bei der An- und Abreise beziehungsweise der Bewegung vor Ort sollten eine barrierefreie Gestaltung des gesamten öffentlichen Bereiches hinsichtlich Bus oder Tramhaltestellen garantiert werden. Vor allem eine barrierefreie Gestaltung des ÖPNV in touristischen Zentren ist zu berücksichtigen. Auskünfte über Fahrzeiten und Strecken sowie ein bedarfsbezogener Abholservice durch die Tourismusinformation oder andere touristische Anbieter sollten gewährleistet werden. Auch die Bereitstellung von ausreichend Bus- und Pkw-Parkplätzen für ältere und behinderte Menschen sollte zukünftig sichergestellt werden. Viele Menschen mit Behinderungen sind durch ein Auto in der Lage ein selbstständigeres Leben zu führen. Dadurch stellen Autos einen wesentlichen Faktor, hinsichtlich der Mobilität, dieser Personengruppe dar. Aufgrund dieser Gegebenheit sollten angepasste Parkplätze zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bereitgestellt werden. Im Allgemeinen wird dabei von einem seitlichen Ausstieg der betroffenen Person ausgegangen, der eines Rangierbereichs von 1,50 m Breite bedarf. Insgesamt sollte der Parkplatz daher ein Gesamtbreite von 3,50 m aufweisen. Die Gesamtfläche hängt jedoch von der Konzeption des Parkplatzes ab und ist daher der entsprechenden Richtlinie beziehungsweise DIN-Norm zu entnehmen. Eine Übersicht zeigt Abbildung 12 (S. 84): Maße für Behindertenparkplätze nach RASSt, 2006/ EAR, 2005 und DIN 18040-3 Personen in Elektrorollstühlen oder mit schweren Behinderungen können zum Teil nur mit größeren Fahrzeugen und über die Heckklappe befördert werden. In diesem Fall sollte zusätzlicher Platz hinter dem Stellplatz freigehalten werden. Einfahrten bieten sich für diese Nutzung besonders an.⁴¹⁸

⁴¹⁸ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 106ff.

Abbildung 12: Maße für Behindertenparkplätze nach RASt, 2006/ EAR, 2005 u. DIN 18040-3⁴¹⁹



Es ist für Menschen mit Behinderungen, je nach Größe und Art der Parkieranlage, mindestens ein Parkplatz mit einem Seiten- und einer mit einem Heckausstieg zu reservieren.⁴²⁰ Da abweichende Sonderbauvorschriften dazu vorliegen, muss im Einzelfall eine Überprüfung der Anforderung der jeweiligen Parkieranlage erfolgen.⁴²¹ Auf der ausgewählten Strecke im Abschnitt 5 liegt ein barrierefreier Parkplatz, der von den Probanden aktiv genutzt wird. Dieser entspricht zwar den Vorgaben der Rangierbreite jedoch ist dieser aufgrund der Bodenbeschaffenheit und Hindernisse durch Kanten am Bordstein nur mit Mühen zu bedienen.⁴²²

Die Erreichbarkeit beziehungsweise Zugänglichkeit der wichtigen touristischen Anziehungspunkte, öffentlichen Einrichtungen sowie der touristischen Informationsstellen ist eine grundlegende Voraussetzung. Bauliche Maßnahmen in der Innenstadt sind dafür sicher zu stellen. Hinsichtlich der straßenbegleitenden Gehwege ist zu beachten, dass die Alltagswege von Menschen sich meist im Straßenraum entlang einer Fahrbahn bewegen. Diese Wege können der Weg zur Arbeit, zur Bushaltestelle, aber auch Wege zum Arzt oder Ähnlichem bedeuten. Diese Gehwege sind oftmals einerseits durch die Fahrbahn mit Bordsteinen und andererseits durch Mauern oder Hecken begrenzt. Es kann dabei auch ein Fahrradweg oder Grünstreifen

⁴¹⁹ Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 107

⁴²⁰ Vgl. DIN 18040-3, 2014, Punkt 5.5

⁴²¹ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, 2014, o. S.

⁴²² Vgl. Transkription Proband 2, Z. 78 ff.

zur Fahrbahn hin zwischengeschaltet sein.⁴²³ Beispielsweise ist der Gehweg am *Bohlweg* in Abschnitt 11 durch einen Fahrradweg von der Straße getrennt. Eine Abgrenzung der Flächen der verschiedenen Nutzer ist vor allem zur Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer wichtig. In diesen frei gehaltenen Bereich werden ähnliche Geschwindigkeiten sowie vergleichbare Platzansprüche gepflegt. Folglich ist das Konfliktpotential aller Nutzer gesenkt und eine Übersicht über die Verkehrssituation ermöglicht. Vor allem älteren Menschen, Kindern oder Menschen mit einem Handicap kommt dies zu Gute. Eindeutige und respektierte Begrenzungen sind dabei unerlässlich. Erhöhte Bordsteine sind zwar sehr eindeutig, aber optisch und taktil wahrnehmbare Trennstreifen mit einer Breite von mindestens 30 cm⁴²⁴ sind für alle Nutzer barrierefreier. Ein dezenter Farbstrich oder lediglich unterschiedliche Beläge als Begrenzung reichen nicht aus, da diese mit oder ohne Absicht leicht überschritten werden.⁴²⁵ Ein gutes Beispiel dafür sind Fahrradfahrer auf Radwegen, die auf Höhe des Gehweges verlaufen. Sie neigen bei Barrieren auf dem Radweg oft dazu auf den Gehweg zu wechseln. Aber auch Fußgänger weichen vor allem bei volleren Straßen auf Radwege aus. Ein gewölbtes Pflaster, das so abgestimmt ist, dass Fahrradfahrer nicht aus der Spur zu bringen und an dem Fußgänger nicht hängen bleiben, könnte hier eine Lösung sein. Problematisch werden Radwege aber an Haltestellen, denn Fußgänger überqueren diese meist unachtsam, um den Bus oder die Bahn zu erreichen. Im Gegenzug versuchen Radfahrer häufig noch schnell an einer Haltestelle vorbeizufahren, um wegen der aussteigenden Menge an Fahrgästen nicht halten zu müssen. Gerade an diesen Konfliktstellen ist eine deutliche Kennzeichnung der Grenzen notwendig.⁴²⁶ Diese Zusammenführung von Geh- und Radweg auf einem Höhenniveau ist wieder auf der Strecke im Streckenabschnitt 11 auf dem *Bohlweg* zu finden. Jedoch ist lediglich eine optische Trennung als Begrenzung verwendet worden und Radfahrer als auch Fußgänger überqueren diese Begrenzung unablässig. Hier entsteht täglich ein hohes Konfliktpotential, welchem durch eine dominanter Bereichstrennung entgegengewirkt werden könnte. Allgemein sind Gehwege mit einer Breite von 1,80 m durchgängig für Fußgänger frei zu halten.⁴²⁷ Dabei ist gewährleistet, dass Personen im Rollstuhl, mit einem Rollator oder Blindenstock, aber auch Gepäck oder Kinderwagen problemlos aufeinander treffen können. Dementsprechend sind Straßenmöblierungen und Möbel der Außengastronomie außerhalb dieser Gehbahn zu platzieren.⁴²⁸ Auf stark frequentierten Gehwegen ist die Forderung der Richtlinie *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen* der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und*

⁴²³ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 101

⁴²⁴ Vgl. DIN 18040-3, Punkt 5.1 u. DIN 32984, Punkt 5.9.3

⁴²⁵ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 138

⁴²⁶ Vgl. Ebd., S. 139f.

⁴²⁷ Vgl. FGSV, 2002, S. 16

⁴²⁸ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 102

Verkehrswesen (FGSV) nach deutlich breiteren Wegen bereits ausgesprochen.⁴²⁹ Da die Gehwegbreite von 1,80 m ohne Möblierung auf dem *Bohlweg* nicht eingehalten wird, weichen Rollstuhlfahrende bei hoher Frequentierung gern auf den Fahrradweg aus, wobei dies ein erneutes Konfliktpotential mit Fahrradfahrer bürgt.⁴³⁰ Auch der Taxistand kann dort für gehbehinderte Menschen schlecht erreicht werden.⁴³¹ Bei der Wahl des Bodenbelags ist eine rutschfeste, berollbare sowie stufen- und schwellenlose Oberfläche zu wählen, um den Gehweg für alle nutzbar zu machen. Zudem sollten unnötige Gefälle vermieden werden. Das bedeutet, dass auch Einfahrten oder Gehwegüberfahrten, die rechtlich zum Fußgängerweg gehören, ohne größeres Gefälle und mit dem Gehwegbelag durchgängig in den Gehweg integriert werden.⁴³² Dies kann beispielsweise nach der DIN 18040-3 umgesetzt werden, die im Sicherheitsraum eine höhere Querneigung zulässt, da sich dort gewöhnlich keine Passanten aufhalten.⁴³³ Auf der Strecke ist diesbezüglich beispielsweise in Abschnitt 4 Nachholbedarf: Es besteht ein Gefälle zur Straße hin und die Steine sind sehr uneben verlegt, sodass sich für Rollstuhlfahrende Schwierigkeiten bei der Überquerung ergeben.⁴³⁴

In Bezug auf Fußgängerzonen ist zu sagen, dass sie im Allgemeinen Einkaufszonen beziehungsweise bereitere Gehwege sind. Trotz des beschränkten Verkehrs durch Autos, wie Lieferungen in der Ladezeit, kann es zu Zusammenstößen oder Behinderungen durch Fahrradfahrer oder Straßenbahnen kommen. Auch diverse Geschäftsauslagen und ein dichter Fußgängerverkehr können Hindernisse darstellen und zu Orientierungsproblemen führen. Dies ist immer wieder in der gesamten Innenstadt bei Geschäften mit vor dem Laden liegenden Auslagen sowie gastronomischen Einrichtungen mit Außenmöblierung zu beobachten.⁴³⁵ Um solche Hindernisse zu vermeiden, sollten zwischen den vielen Bänken, Schaukästen, Fahrrädern, Gemüseständen und Bestuhlung der Außengastronomie ein durchgehender Übergang offen gehalten werden. Sind Leitstrukturen am Boden für blinde Menschen verbaut, ist zu beachten, dass entlang dieser ein 60 cm breites Segment frei von Hindernissen bleibt. Straßenmöbel und Hindernisse, wie Absperrketten, sind deutlich zu kennzeichnen, um eventuell einer nicht wahrgenommene Gefahr vorzubeugen. Ebenfalls sind flache Hindernisse, wie Stufen oder flache Podeste, kontrastreich kenntlich zu machen.⁴³⁶ Dies ist beispielsweise im Streckenabschnitt 14 aufgrund der sich gut ins Straßenbild anpassenden gesetzten Poller nicht umgesetzt

⁴²⁹ Vgl. FGSV, 2002, S. 15

⁴³⁰ Vgl. Transkription Proband 3, Z. 136f. u. Transkription Proband 4, Z. 183f. u. Transkription Proband 5, Z. 101ff.

⁴³¹ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 185ff.

⁴³² Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 105 u. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 134f.

⁴³³ Vgl. DIN 18040-3, 2014, Punkt 4.3

⁴³⁴ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 115ff. u. Transkription Proband 2, Z. 63ff. u. Transkription Proband 4, Z. 27ff.

⁴³⁵ Vgl. Transkription Proband 1, Z. 259ff. u. Transkription Proband 2, Z. 178ff. u. Transkription Proband 3, Z. 131ff. u. Transkription Proband 4, Z. 181ff.

⁴³⁶ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 190ff.

worden. Diese sind leicht zu übersehen und stellen ein schlecht wahrnehmbares Hindernis dar.⁴³⁷

Auch öffentliche Plätze sind im Stadtbild zu finden. Sie dienen im Allgemeinen als Zentrum oder abgeschirmte Ruhezone. Dabei ist in der Regel der Großteil der Fläche für Fußgänger reserviert und dient dabei als Aufenthaltsort für Interaktionen, dem Erleben, Spielen oder der Entspannung. Es ist oft ein Ort für Märkte oder Infostände und meist werden Bänke oder Tische der Außengastronomie an diesen öffentlichen Plätzen angeboten. Häufig ist auch ein Brunnen oder eine kleine Grünfläche dort platziert. Auch Menschen mit Behinderungen sollten an den Aktivitäten an diesen Plätzen eingebunden werden und das Angebot nutzen können. Daher gelten hier die gleichen Regelungen wie für andere Gehwege: Die Fläche des Platzes muss, wie bereits bei Gehwegen, stufenlos erreichbar und ein rutschfester und berollbarer Belag sowie eine Steigung von unter sechs Prozent und ein Quergefälle unter zwei Prozentmüssen vorhanden sein.⁴³⁸ Zudem kommt eine allgemeine Gewährleistung der Orientierung auf dem gesamten Platz.⁴³⁹ Diesen Kriterien entspricht beispielsweise der *Kohlmarkt* nicht ganz. Vor allem der Belag ist nicht mehr den Anforderungen einer barrierefreien öffentlichen Innenstadt entsprechend. Insbesondere der Belag um den Brunnen herum und zur Mitte des Platzes ist für Rollstuhlfahrer durch kantiges Kopfsteinpflaster eine Gefahr hinsichtlich der Unversehrtheit der Gummiräder und damit dem selbstständigen Vorankommen. Gleiches gilt für den Platz um den *Ringerbrunnen*. Hier werden glatte, ebene Bodenflächen benötigt. Zur Gestaltung und Raumgliederung werden an öffentlichen Plätzen oft Möblierungen angeordnet. Nicht alle Elemente sind dabei für Rollstuhlfahrer wichtig, bilden im Gegensatz jedoch, wie beispielsweise Fahrradständer oder Briefkästen, Hindernisse. Diese sollten dementsprechend nicht auf dem Gehweg und mit einem entsprechenden Abstand zu diesem platziert werden. Elemente wie Bänke oder Informationstafeln sollten dagegen gut zugänglich für alle Passanten zur Verfügung stehen. Trotzdem können diese zu Barrieren für Rollstuhlfahrende werden und müssen infolgedessen umfahren werden.⁴⁴⁰ Es ist vor allem bei Sitzbänken und Fahrradständer zu berücksichtigen, dass die Beine der Verweilenden oder auch die Räder in den Fahrradständern weit über die Installation hinausragen können.⁴⁴¹ Gestalterische Einheiten für öffentliche Plätze, wie Kübelbepflanzungen, kleine Mauern oder Podeste, bilden zusätzliche Hindernisse, die jedoch auch zur Orientierung genutzt werden können. Ein Beispiel dafür sind die eingemauerten Bepflanzungen durch Bäume, die ringsum mit Bänken versehen sind

⁴³⁷ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 218ff.

⁴³⁸ Vgl. DIN 18024, Punkt 1

⁴³⁹ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 193

⁴⁴⁰ Vgl. Ebd., S. 195

⁴⁴¹ Vgl. DIN 18040-3, Punkt 6.1

auf dem *Platz der deutschen Einheit* im Streckenabschnitt 10. Unvermeidbare Hindernisse, wie Poller, Masten oder Absperrungen stellen für Menschen leicht übersehbare Hindernisse dar und müssen dementsprechend über eine Höhe von mindestens 90 cm und eine kontrastreiche Kennzeichnung im oberen Drittel verfügen.⁴⁴² Im Streckenabschnitt 14 befindliche Poller haben diese Kennzeichnung nicht und werden dadurch leicht übersehen.⁴⁴³ Besonders problematische Gestaltungselemente sind aus Sicht von Menschen mit Behinderungen Treppen und Stufen, die bei einer Bebauung als Stilelement oft fließend und auslaufend angelegt sind. Diese können aufgrund der erschwerten Wahrnehmbarkeit, zusätzlich zur schweren Bewältigung, eine schnelle Stolperfalle darstellen.⁴⁴⁴ Ein Beispiel in der Braunschweiger Innenstadt ist der *Dom* mit seinen Domtreppen. Allgemein sind Treppen und Stufen planerisch als effektives Mittel zur Überwindung von Höhenunterschieden anzusehen, doch erfordern sie dementsprechend eine weite Umgehung und verlängern damit den eigentlichen Weg. Aufzüge können als Hilfsmittel eingesetzt werden, doch fallen diese aus, ist eine selbstständige Überwindung des Höhenunterschiedes nicht mehr möglich. Rampen erscheinen daher weniger störanfällig, sind für alle nutzbar und können meist architektonisch gut integriert werden.⁴⁴⁵ Im Falle des *Braunschweiger Doms* wurde zu den Domtreppen eine Rampe direkt am *Dom* entlang verlegt. So sollte auch der *Dom* direkt barrierefrei vom *Burgplatz* aus zugänglich sein. Jedoch sind die Steine beziehungsweise das Pflaster so uneben und unregelmäßig verlegt worden, dass Menschen mit einem Handicap diese Rampe meiden und einen längeren Weg um den *Dom* herum in Kauf nehmen oder diesen Teil der Stadt nicht in ihrer Routenplanung berücksichtigen. Ein ebener und durchgängiger Bodenbelag würde den Streckenabschnitt 8 und damit den *Dom*, den *Burgplatz* und damit diesen Teil der Innenstadt für jeden Bewohner zugänglich machen. Allgemein benötigen viele Möblierungen des öffentlichen Raumes ein besonderes Design, damit sie von Menschen mit Behinderungen einfach und komfortabel genutzt werden können. Beispiele hierfür sind Briefkästen, Telefonzellen oder Tische, die anfahrbar beziehungsweise unterfahrbar und höhentechnisch gut erreichbar sein müssen. Vor allem sollten bei Sitzgelegenheiten Platz für einen Begleiter sowie Armlehnen zum vereinfachten Aufstehen berücksichtigt werden. Im Idealfall sollten auch unterschiedliche Sitzhöhen angeboten werden. Das Design von Bänken mit verschiedenen Sitzhöhen hat sich jedoch bislang noch nicht in der Braunschweiger Innenstadt durchsetzen können. Aber nicht nur die Möblierung, sondern auch Baudenkmale und touristische Attraktionen sollten für alle zugänglich, wahrnehmbar und erlebbar sein.⁴⁴⁶ Auch dies ist bislang nicht in der gesamten Innenstadt umgesetzt, denn bei-

⁴⁴² Vgl. DIN 32975, Punkt 4.5

⁴⁴³ Transkription Proband 4, Z. 218ff.

⁴⁴⁴ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 195

⁴⁴⁵ Vgl. Ebd., S. 199

⁴⁴⁶ Vgl. Ebd., S. 197

spielsweise ist das Denkmal des Braunschweiger Löwen auf dem *Burgplatz* für Rollstuhlfahrende aufgrund der Bodenbeschaffenheit nur aus der Ferne zu betrachten.

Eine schwierige Stelle im Straßenverkehr für Menschen mit Behinderungen sind vor allem Straßenübergänge. Radfahrer, Fahrer von Kraftfahrzeuge und Fußgänger nutzen dieses Stück des öffentlichen Raumes gemeinsam und bringen daher verschiedene Nutzungsansprüche zusammen. Vor allem hier wird der Interessenkonflikt zwischen Blinden, die eine eindeutig wahrnehmbare Bordsteinkante benötigen, und Gehbehinderten Menschen, für die jede Stufe eine Barriere darstellt, deutlich.⁴⁴⁷ Um möglichst allen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden, beschlossen die verschiedenen Behindertenverbände bereits 1992 folgenden Kompromiss:

„Die Höhendifferenz von 3 cm ergibt sich aus dem derzeitigen Abstimmungsprozess beteiligter Gruppen und Verbände als Kompromiss zwischen den Erfordernissen der Blinden, sich nach ertastbaren Elementen zu richten, und denen der Rollstuhlbenutzer, möglichst ohne Höhendifferenzen den Straßenraum zu befahren. Daher sind für diese Höhendifferenz keine Bautoleranzen zugelassen.“⁴⁴⁸

Allerdings birgt die Untersagung von Bautoleranzen in der praktischen Umsetzung Schwierigkeiten. Aus diesem Grund haben sich viele Kommunen für eine Absenkung auf zwei Zentimetern verständigt. Hinzu kommt, dass die steigenden Zahlen von Rollatoren im öffentlichen Raum und notwendige Angleichungen aufgrund des demografischen Wandels eine Debatte über die drei Zentimeter Bordsteinhöhe ausgelöst haben. Als mögliche Lösungsansätze für die Problematik mit einer Zufriedenstellung aller Nutzer sind dabei eine vollständige Nullabsenkung⁴⁴⁹ mit entsprechenden Systemen der Bodenindikatoren⁴⁵⁰ und die Idee der getrennten Übergänge entstanden. Beide Lösungen wurden in den vergangenen Jahren erfolgreich realisiert.⁴⁵¹ Auch in Braunschweig wurde sich auf eine Bordsteinhöhe von zwei Zentimeter geeinigt.⁴⁵² Zudem sind Übergänge mit vollständiger Nullabsenkung und Bodenindikatoren an Überquerungen mit hoher Frequentierung, wie zum Beispiel an der Kreuzung zwi-

⁴⁴⁷ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 109

⁴⁴⁸ Bundesministerium für Verkehr, 1992, S. 31f.

⁴⁴⁹ Definition Nullabsenkung: Niveaueausgeglichener Übergang (mit einer Höhendifferenz von maximal 2 cm) zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn. Dabei wird die Überquerung von Fahrbahnen, Gleistrassen oder Radwegen für Fußgänger geebnet. (Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 267)

⁴⁵⁰ Definition Bodenindikatoren: Elemente des Bodenbelags, die für blinde und sehbehinderte Menschen als Orientierungshilfe zur Verfügung stehen. Dazu zählen v.a. Platten mit einer Oberflächenstruktur aus Rippen oder Noppen. Jedoch kann auch der Bordstein oder ein Pflasterstreifen als ein Bodenindikator eingesetzt werden. In der DIN3984 werden dazu diverse Anwendungstypen aufgeführt. (Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 266)

⁴⁵¹ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 109f.

⁴⁵² Vgl. Transkription Proband 1, Z. 441ff.

schen dem *Schloss*, *Galleria Kaufhof* und der Einkaufsstraße, die auch hinsichtlich der Haltestelle *Schloss* als ein Knotenpunkt im Verkehrsraum gilt, umgesetzt worden. Diese Lösung, die alle Nutzerinteressen berücksichtigt, wird bislang nur sehr selten und auch nur an den Hauptknotenpunkten der Stadt eingesetzt. Dies sollte langfristig geändert werden. Das heißt, eine Nullabsenkung mit Bodenindikatoren sollte zur Erleichterung aller, hinsichtlich der aktiven Nutzung der Braunschweiger Innenstadt, an alle Straßenüberquerungen Anwendung finden.

In den heutigen Städten sind Neubauten eher die Seltenheit und es prägen Baustellen im bebauten Umfeld das Stadtbild.⁴⁵³ Baustellen treten zwar nur als temporäre Hindernisse auf, jedoch um auch während der baulichen Umstrukturierung einen barrierefreien Fußgängerverkehr gewährleisten zu können, heißt es in der DIN 18040-3:

„Dieses Dokument gilt für den Neubau von Verkehrs- und Außenanlagen. Es sollte sinngemäß für Aus- und Umbauten, Modernisierungen und Nutzungsänderungen im bestehenden Verkehrs- und Freiraum angewendet werden. Die Norm definiert die Nutzungsansprüche für einen barrierefreien Fußgängerverkehr. Sie geht davon aus, dass im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum konkurrierende Nutzungsansprüche auftreten können, die im Rahmen des Planungsprozesses untereinander abgewogen werden. Die mit den Anforderungen nach dieser Norm verfolgten Schutzziele können auch auf andere Weise als in dieser Norm festgelegt erfüllt werden.“⁴⁵⁴

Grundsätzlich ist ein kontrastreicher Aufbau und Beleuchtung für eine wirkungsvolle Abspernung zu berücksichtigen. Sie muss deutlich vor der Baustelle liegen, um ein irrtümliches Gehen in die Baustelle zu verhindern. Die Wegführung bei einer Baustelle stellt meist eine große Herausforderung dar, denn oftmals ist kaum zusätzlicher Raum neben der Baustelle vorhanden. Jedoch sollte eine Gehwegbreite von 1,20 m, bei unumgänglichen Engstellen mindestens 90 cm sichergestellt werden. Allerdings muss eine Ausweichmöglichkeit von mindestens 1,80 m x 1,80 m nach 18 m Länge für Rollstuhlfahrer gewährleistet sein, damit ein Entgegenkommen und aneinander Vorbeifahren zweier Rollstuhlfahrer möglich ist. Da der Weg um die Baustelle herum stufenlos sein muss, können Bordsteine oder Ähnliches durch Rampen angepasst werden.^{455/456} Diese Vorgaben wurden bei der temporären Baustelle auf der Strecke im Abschnitt 4 nicht eingehalten. Dies führte zu einem verlängerten Weg und

⁴⁵³ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 136

⁴⁵⁴ DIN 18040-3, Punkt 1

⁴⁵⁵ Vgl. Kohaupt/ Kohaupt, 2015, S. 148

⁴⁵⁶ Hinweis: Genauere Details sind in der Richtlinie für Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 95) zu finden.

gegebenenfalls zu einer schnellstmöglichen Beendigung der Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr.⁴⁵⁷

Generell ist die Zugänglichkeit an ortstypischen Schwer- und Knotenpunkten, wie beispielsweise die Braunschweiger Altstadt oder Grünflächen an der *Oker*, und damit verbundene Informationen bezüglich der Zugänglichkeit und eventuellen Problemsituationen des vorhandenen Wegnetzes zu gewährleisten. Die barrierefrei zugängliche Touristeninformation könnte mit geschultem Personal und vielen Informationen zu Zugänglichkeiten sowie barrierefreien Standardserviceangeboten für die Überwindung von Barrieren, wie beispielsweise ein Abholservice oder Hilfsmitteln im Sinne von mobilen Rampen, als eine Anlaufstelle dienen. In Hinblick auf kulturelle und freizeitliche Gestaltungen sollten die Erlebbarkeit zentraler Sehenswürdigkeiten sowie die Zugänglichkeit tourismusrelevanter Kulturveranstaltungen im Mittelpunkt stehen. Auch ein Angebot spezieller Stadtführungen für behinderte Menschen mit qualifizierten Mitarbeitern ist wünschenswert. Dieses Angebot ist in Braunschweig bereits umgesetzt worden, jedoch ist der Informationsfluss zu diesem Angebot nicht befriedigend. Beispielhaft kann man an dieser Stelle die fehlende Auskunftsmöglichkeit der Touristeninformation über die Strecke der barrierefreien Stadtführung nennen. Auch temporäre Freizeitangebote mit hoher touristischer Bedeutung, wie der Braunschweiger Weihnachtsmarkt, sollten hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit, im Gegensatz zur aktuellen Situation, barrierefrei gestaltet sein. Allgemein sollte die Sensibilität der Akteure im Bereich Kultur und Freizeit in Bezug auf die Erfordernisse von behinderten und älteren Menschen stärker geschult werden.

Die Schaffung von barrierefreien Übernachtungsangeboten in allen Beherbergungssparten sowie die Qualifizierung und Sensibilisierung der Mitarbeiter in Bezug auf Bedürfnisse älterer und behinderter Menschen sind vor allem für Touristen wichtig. Um eine verbesserte Ansprache der Kunden aus dem barrierefreien Segment, und somit eine Steigerung des Umsatzes, zu gewährleisten, ist aber auch die Verbesserung der barrierefreien gastronomischen Einrichtungen mit Zugänglichkeit des Gastraums und barrierefreier Toiletten notwendig. Die Qualifizierung und Sensibilisierung der Mitarbeiter auf die besonderen Bedürfnisse der Zielgruppe sind auch hier grundlegend. Die Gewährleistung der Zugänglichkeit ermöglichen einfachen und erschwinglichen Rampen, wie zum Beispiel das *Excellent Rampensystem*. Die Rampe kann hier temporär und einfach auf- bzw. abgebaut werden und wird auf die individuellen Maße zusammengesteckt.⁴⁵⁸

⁴⁵⁷ Vgl. Transkription Proband 4, Z. 54ff.

⁴⁵⁸ Vgl. Barrierefrei Leben e. V., Stand: 21.01.2016 (Internet)

Um die barrierefreien Angebote auch zu kommunizieren und Interessierten die Möglichkeit zu geben, selbst die Barrierefreiheit einzustufen, ist eine Kennzeichnung dieser Angebote notwendig. Diese ist vor allem im Tourismus von großer Bedeutung, da hier die Wahl oft lediglich durch Informationskanäle, wie Kataloge oder Internetrecherchen getroffen werden. Auch Wegrouten werden meist vorab geplant und lassen dadurch die Zielgruppe der aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen kaum als spontane Laufkundschaft zu.⁴⁵⁹ Im Jahr 2014 ist dazu ein Projekt von dem Deutsches Seminar für Tourismus Berlin e. V. in Kooperation mit der NatKo und der Förderung durch das BMWi gestartet. Ziele sind dabei zuverlässige Angaben für Reisende mit Handicap sowie eine bundesweit identische Bezeichnung, Zertifizierung, Sensibilisierung und Qualifizierung entlang der gesamten touristischen Servicekette.⁴⁶⁰ Diese sind, wie in Abbildung 12 (S. 84) zu sehen, für verschiedene Kundengruppen, die von Barrierefreiheit profitieren, ausgearbeitet worden. Eine solche Beschilderung bietet sich auch für einen flächendeckenden Einsatz in Braunschweig an. Zudem würde eine allgemeine Beschilderung in der Braunschweiger Innenstadt im Sinne der Barrierefreiheit die Bürger- und Gästezufriedenheit steigern. Damit verbunden würde die Aufenthaltsdauer sowie die Attraktivität und Gästezahlen der Innenstadt erhöht werden. Dabei ist eine gute Platzierung, niedrige Höhe um die Leserlichkeit für Rollstuhlfahrende zu gewährleisten, Ausleuchtung, kontrastreiche Farbgestaltung, Instandhaltung sowie eine einheitliche Kartenauswahl zu berücksichtigen. Eine großräumige Beschilderung sollte eine geeignete Position, durchgängige Wegweisung ohne größere Abstände, einheitliches Schilddesign, kontrastreiche Farbgebung als auch eine eindeutige Abgrenzung von der Fahrbahnbeschilderung für Autos aufweisen.⁴⁶¹ Beispielhaft ist in Abbildung 13 (S. 93) das bundesweite Kennzeichnungssystem *Reisen für Alle* abgebildet. Dieses könnte für einen Einsatz in Braunschweig in Betracht gezogen werden. Prinzipiell wird mit den Maßnahmen in der Braunschweiger Innenstadt auch das Ziel der Steigerung des Freizeitwertes im städtischen Mittelpunkt verfolgt. Die Umsetzung der Empfehlungen kann mögliche ökonomische Impulse sowie Investoren für eine barrierefreie Innenstadt Braunschweig nach sich ziehen und damit eine allgemeine Umsatzsteigerung erreicht werden. Allerdings könnte die Frage der Kostenübernahme für barrierefreie Umgestaltungen die Umsetzung hinauszögern oder sogar verhindern.

⁴⁵⁹ Vgl. Transkription Proband 2, Z. 103ff.

⁴⁶⁰ Vgl. Reisen für Alle, Stand: 27.12.2015 (Internet)

⁴⁶¹ Vgl. Herlitz, 2008, S. 128f.

Abbildung 13: Kennzeichnung durch Piktogramme Reisen für Alle ⁴⁶²

1. Menschen mit Gehbehinderung	
2. Rollstuhlfahrer	
3. Menschen mit Hörbehinderung	
4. Gehörlose Menschen	
5. Menschen mit Sehbehinderung	
6. Blinde Menschen	
7. Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen	

Die Kennzeichnung „Barrierefreiheit geprüft“ liegt in zwei Qualitätsstufen vor:

- „Barrierefreiheit geprüft: **teilweise barrierefrei**“: Die Qualitätskriterien sind für die dargestellte Personengruppe teilweise erfüllt, d. h. das Angebot ist für Rollstuhlfahrer teilweise barrierefrei. Das „i“ im Piktogramm signalisiert, dass man noch einmal genauer nachlesen sollte, ob das Angebot den eigenen Ansprüchen genügt.
- „Barrierefreiheit geprüft: **barrierefrei**“: Die Qualitätskriterien sind für die dargestellte Personengruppe erfüllt, d. h. das Angebot ist für Rollstuhlfahrer barrierefrei.




⁴⁶² Reisen für Alle, Stand: 27.12.2015 (Internet)

6 Zusammenfassung und kritische Würdigung

Barrierefreiheit ist in Deutschland seit 2002 mit einem rechtlichen Rahmen im BGG als ein Bürgerrecht bestätigt. Folglich sind alle politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Akteure, speziell auch die Tourismuswirtschaft, für den Aufbau und Sicherung dieser verpflichtet. Der Bezug von Barrierefreiheit darf nicht nur lediglich zu Menschen, für die sie ein grundlegendes Erfordernis zur ebenbürtigen Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bedeutet, hergestellt werden. Auch viele andere Personengruppen, wie beispielsweise ältere Menschen, sind für ein uneingeschränktes und aktives Leben auf eine barrierefreie Umwelt angewiesen. Ferner bedeutet Barrierefreiheit für alle anderen Menschen eine Steigerung des Komforts im täglichen Leben.⁴⁶³ Nach dem Konzept *Universal Design* geht es um eine Gestaltung der Umwelt für alle Menschen. Das bedeutet, dass die ästhetischen Ansprüche der Gesellschaft genauso berücksichtigt werden müssen, wie die funktionalen Bedürfnisse von Menschen mit einem (temporären) Handicap.

Laut Studien zum touristischen Nachfrageverhalten ist Urlaub und damit verbundene Reisen für die meisten Deutschen ein Grundbedürfnis. Hinsichtlich der Reismotive oder des Reiseverhaltens gibt es kleinere Unterschiede zwischen aktivitätseingeschränkten Menschen und der deutschen Durchschnittsbevölkerung (vgl. Kapitel 2.3.2, S. 25). Aber für die Definition einer eigenen homogenen touristischen Zielgruppe erscheinen die Unterschiede noch nicht prägnant genug zu sein. Jedoch ist zu beachten: Wenngleich die Entwicklung des barrierefreien Tourismus in Deutschland als positiv angesehen werden kann, stellen die noch zahlreich bestehenden Barrieren eine Schwierigkeit für Reisende in Deutschland dar. Folglich sind die Reiseintensität und -planung von Menschen mit Aktivitäts- oder Mobilitätseinschränkungen 2006 noch unter der der Durchschnittsbevölkerung. Zu berücksichtigen ist, dass aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkte Menschen überdurchschnittlich an Reisen innerhalb Deutschlands als Urlaubsdestination interessiert sind und eine starke Gebietstreue aufzeigen. Jedoch ist ein Rückgang der Gebietstreue und die Reise in unbekanntere Gebiete zu erkennen. Um diesen entgegen zu wirken, ist eine Fokussierung der Reisedestination Deutschland auf die Reisewünsche und -motive der Gäste zu empfehlen. Dazu gehört auch die Barrierefreiheit mit passenden Konzepten sowie Dienstleistungen als Querschnittsaufgabe und diese als Komfortmerkmal für alle Gäste umzusetzen. Bei der zukünftigen Entwicklung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit sollten vor allem die Bedürfnisse und Vorstellungen von aktivitäts- oder mobilitätseingeschränkten Menschen, ökonomische Grundsätze auf der Seite des Anbieters, aber auch Gestaltungsmöglichkeiten der Politik einbezogen werden. Eine Kooperation der

⁴⁶³ Vgl. Neumann/ Reuber, 2004a, S. 13

Anbieter- als auch der Nachfrageseite, mit aktiver Förderung und Rückhalt durch die Länder und des Bundes, ist dabei unumgänglich. Für den Erfolg ist die barrierefreie Angebotsvielfalt entlang der *touristischen Servicekette*, welche auf den vier zentralen Elementen *Information, Service, Mobilität* und *Erlebbarkeit* beruht, maßgeblich. Die Unterlassung einer barrierefreien Entwicklung in einer Destination ist unter anderem aufgrund der Erhöhung des Anteils älterer Menschen und der gestiegenen Ansprüche in Bezug auf Qualität sowie der folglich entstehenden Wettbewerbsnachteile keine Option. Dementsprechend ist die Frage nicht *ob* sondern *wie* oder auch zu *welchem Grad* und *in welcher Qualität* eine Destination Barrierefreiheit anbieten möchte. Demnach unterliegt das Ausmaß der gleichwertigen Teilhabe von Menschen mit Handicap am gesellschaftlichen Leben von den Veränderungsprozessen der Gesellschaft.

Die gewählte empirische Erhebungsmethode, eine qualitative Inhaltsanalyse nach KUCKARTZ, ist allein nicht ausreichend, um realistische und lebensbezogene Zusammenhänge im Detail zu erfassen. Für ein ausführlicheres Abbild sollte verschiedene qualitative Ansätze kombiniert werden. Dies erfolgte jedoch aus zeitlichen Gründen in dieser Arbeit nicht, jedoch wurde die Methode mit den wenigsten Kompromissen für das Forschungsvorhaben gewählt. Es konnten dennoch erste Ergebnisse zu den Ansprüchen von Rollstuhlfahrenden in Braunschweig erzielt werden. Hinzu kommen erste Ergebnisse zum aktuellen Stand der Barrierefreiheit auf einer untersuchten Strecke durch die Braunschweiger Innenstadt und daraus entwickelte Handlungsempfehlungen. Abgesehen von einem hohen Akquise- und Realisierungsaufwand sollte auch das zeitintensive Auswertungsverfahren in zukünftigen Erhebungen nicht unterschätzt werden. Resümierend ist festzustellen, dass die qualitative Inhaltsanalyse nach KUCKARTZ sich gut bewährt hat. Zusätzlich sollten das nächste Mal eine Gruppendiskussion und Einzelinterviews zum Einsatz kommen, um individuelle Argumentationsweisen nachvollziehen zu können. Bei Gruppendiskussionen ist jedoch zu beachten, dass das Wunschbild, mit verhältnismäßig geringen Aufwand viele Meinungen erheben zu können, nur trügt: „Individuelles kann nicht in seiner Eigengesetzlichkeit untersucht werden, sondern nur in Relation zum kollektiven Geschehen.“⁴⁶⁴ Das erarbeitete Kategoriensystem berücksichtigt alle in den Interviews vorkommenden Situationen und Angaben für die ausgewählte Strecke. Daher hat sich auch dieses bewährt.

Ziel der Arbeit war es, mit Hilfe einer qualitativen Methode herauszufinden, wie die Ansprüche von Rollstuhlfahrenden an die Zugänglichkeit von Innenstädten am Beispiel Braunschweigs aussehen. Die Annahme, dass den Ansprüchen von Menschen im Rollstuhl an die

⁴⁶⁴ Przyborski/ Wohlrab-Sahr, 2010, S. 106

Zugänglichkeit der Braunschweiger Innenstadt nicht genügend nachgekommen wird, kann mit den Erhebungsergebnissen bestätigt werden. Auch die zweite Hypothese, welche die Hauptkritikpunkte bei Bodenbeschaffenheit, Stadterlebnis und Hindernisse formuliert, wurde belegt. Allerdings gibt es noch eine weitere Kategorie mit dem Namen *Sonstiges*, da viele Empfehlungen und Lösungsvorschläge hinsichtlich der Steigerung der Barrierefreiheit in der Braunschweiger Innenstadt von den Probanden gegeben wurden. Da mit Hilfe der Erhebungsergebnisse (vgl. Kapitel 4.2, S. 70) viele Handlungsempfehlungen für die Stadt formuliert werden konnten, kann auch die dritte Hypothese, dass es Möglichkeiten die Barrierefreiheit in der Innenstadt Braunschweigs zu steigern gibt, bestätigt werden (vgl. Kapitel 5, S. 82).

Die Frage des Grades der Zugänglichkeit und welche Eigenschaften eine barrierefreie Destination als Reiseziel aufweisen muss, kann im Rahmen dieser Arbeit nur durch grundlegende Vorschläge beantwortet werden. Örtliche Gegebenheiten müssen in enger Abstimmung mit Behindertenverbänden und Tourismusorganisationen individuell genutzt und mit Konzepten angewandt werden. Zudem behandelt diese Arbeit lediglich die Barrierefreiheit von Rollstuhlfahrenden und überträgt diese auf eine spezielle Strecke in der Braunschweiger Innenstadt. Seh- oder hörbehinderte Menschen sind in dieser Arbeit nicht speziell berücksichtigt worden. Auch die Zielgruppe der geistig- und lernbehinderten Menschen könnten in einer Erhebung, auf dieser Arbeit basierend, hinsichtlich ihrer Ansprüche an die Zugänglichkeit von Innenstädten untersucht werden. Die Strecke könnte auch auf weitere Teile Braunschweigs ausgeweitet beziehungsweise das Kategoriensystem in Verbindung mit der *Wayfinding*-Methode auf andere Teile Braunschweigs übertragen werden. So könnten mehr Ergebnisse für die Stadt Braunschweig erhoben und in Zusammenhang gebracht werden. Dies lässt folglich großflächige Konzepte für ganz Braunschweig zu.

Anknüpfend an die Elemente *Realisation kooperierend und auf breiter Ebene, Prozessentwicklung und Realisation im Dialog* und *Barrierefreiheit für alle* zeigt diese Arbeit verschiedene Aspekte auf, weist auf Entwicklungsmöglichkeiten hin und formuliert Empfehlungen. Grundsätzlich lässt sich die hier verwendete *Wayfinding*-Methode zur Erarbeitung von Handlungsempfehlungen auch für andere Branchen und Handlungsfelder anwenden. Festzuhalten ist, dass die hier erarbeiteten Handlungsempfehlungen im Allgemeinen auch auf andere Städte übertragen werden können.

Ist eine Umsetzung der dargebotenen Empfehlungen angestrebt, sollte seitens der Stadt eine Beurteilung der Realisierbarkeit im Dialog und unter Rücksichtnahme zukünftiger Interessen

sowie finanziellen Ressourcen abgehalten werden. Partner für einen Dialog können vor allem Vertreter von Interessengruppen, wie beispielsweise der Behindertenbeirat Braunschweig oder der Seniorenbeirat Braunschweig, sein. Folglich sollte eine abschließende Entscheidung in einem kommunikativen Prozess sowie mit kooperativen Resultaten in Braunschweig getroffen werden.

Quellenverzeichnis

- Albrecht, Gary L./ Seelman, Katherine D./ Bury, Michael: Handbook of Disability Studies, London/ New Delhi: 2001
- Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V. (Hrsg.): Barrierefreier Tourismus für Alle. Eine Planungshilfe für Tourismuspraktiker zur erfolgreichen Entwicklung barrierefreier Angebote, München: 2003
- Altman, Barbara M.: Disability Definitions, Models, Classifications, Schemes, and Applications - In: Albrecht, Gary L./ Seelman, Katherine D./ Bury, Michael: Handbook of Disability Studies, S. 97-122, London/ New Delhi: 2001
- Amphoux, Pascal/ Thibaud, Jean-Paul/ Chelkoff, Grégoire (Hrsg.): Ambiances en débats, Bernin: 2004
- Antidiskriminierungsstelle des Bundes (2015): Die Gleichbehandlungsrichtlinien der Europäischen Union
URL:http://www.antidiskriminierungsstelle.de/DE/ThemenUndForschung/Recht_und_gesetz/EU-Richtlinien/eu-Richtlinien_node.html
Datum: 23.12.2015
- Ayaß, Ruth/ Bergmann, Jörg: Qualitative Methoden der Medienforschung, Mannheim: 2011
- Badelt, Christoph (Hrsg.): Geschützte Arbeit. Alternative Beschäftigungsformen zur beruflichen und sozialen Integration behinderter Menschen, Wien: 1992
- Barrierefrei Leben e. V. (2015): Produktschau - Lösungen für Ihr Zuhause/ Rampen, Auffahrhilfen & Türschwellenbühne
URL: <http://www.online-wohn-beratung.de/kunststoff-rampe-excellent.0.html>
Datum: 21.01.2016
- Bleidick, Ulrich: Behinderung als pädagogische Aufgabe - Behinderungsbegriff und behinderungspädagogische Theorie, Stuttgart: 1999
- Bogner, Alexander/ Littig, Beate/ Menz, Wolfgang (Hrsg.): Das Experteninterview: Theorie, Methode, Anwendung, 2. Auflage, Wiesbaden: 2005
- Bogner, Alexander/ Littig, Beate/ Menz, Wolfgang (Hrsg.), Das Experteninterview: Theorie, Methode, Anwendung, 3. Auflage, Wiesbaden: 2009
- Bogner, Alexander/ Menz, Wolfgang: Das theoriegenerierende Experteninterview - Erkenntnisinteresse, Wissensformen, Interaktion - In: Bogner, Alexander/ Littig, Beate/ Menz, Wolfgang (Hrsg.): Das Experteninterview: Theorie, Methode, Anwendung, 3. Auflage, S. 61-98, Wiesbaden: 2009
- Bortz, Jürgen/ Döring, Nicola: Forschungsmethoden und Evaluation für Sozialwissenschaftler, Berlin: 1995

- Bosco, Andrea / Longoni, Anna M. / Vecchi, Tomaso: Gender Effects in Spatial Orientation: Cognitive Profiles and Mental Strategies - In: Applied cognitive psychology, Vol. 18 (2004), S. 519-532, o. O.: 2004
- Buhalis, Dimitrios / Eichhorn, Victoria / Michopoulou, Eleni / Miller, Graham: Accessibility Market and Stakeholder Analysis: One-Stop-Shop for Accessible Tourism in Europe (OSSATE), Surrey (England): 2005
- Bundesministerium der Justiz (2015a): Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
 URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/gg/BJNR000010949.html>
 Datum: 23.12.2015
- Bundesministerium der Justiz (2015b): Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
 URL: <http://bundesrecht.juris.de/bgg/index.html#BJNR146800002BJNE000902308>
 Datum: 23.12.2015
- Bundesministerium für Gesundheit (Hrsg.): Reisen für behinderte Menschen. (Schriftenreihe des Bundesministeriums für Gesundheit, Bd. 113), Bonn: 1999
- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hrsg.): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle: eine Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie. Kurzfassung der Untersuchungsergebnisse, Dokumentation Nr. 526, Berlin: 2003
- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hrsg.): Barrierefreier Tourismus für Alle in Deutschland – Erfolgsfaktoren und Maßnahmen zur Qualitätssteigerung, Berlin: 2008
- Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): direkt 47 – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Bürgerfreundliche und Behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums, Bonn: 1992
- Bundesverfassungsgericht (2015): Beschluss der 1. Kammer des Ersten Senats vom 28. März 2000-1 BvR 1460/99 - Rn. (1-27)
 URL:https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2000/03/rk20000328_1bvr146099.html
 Datum: 27.12.2015
- Cassel, Catherine / Symon, Gillian (Hrsg.): Qualitative Methods in Organizational Research: a practical guide, London: 1994
- Cloerkes, Günther: Behindertensoziologische Überlegungen zum Forschungsfeld Freizeit und Behinderung. - In: Markowitz, Reinhard/ Cloerkes, Günther (Hrsg.): Freizeit im Leben behinderter Menschen. Theoretische Grundlagen und sozialintegrative Praxis, S. 3-7, Heidelberg: 2000
- Cook, Thomas D./ Campbell, Donald Thomas/ Day, Arles: Quasi-experimentation: Design and analysis issues for field settings, Chicago: 1979
- Deutscher Bundestag (Hrsg.): Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Fremdenverkehr und Tourismus. Reisemöglichkeiten für behinderte Menschen. Urlaubs- und Freizeitmöglichkeiten für behinderte Menschen, Drucksache 12/7993, Berlin: 1994

- Deutscher Bundestag (Hrsg.): Antwort der Bundesregierung. Hemmnisse im Tourismus für behinderte Menschen abbauen, Drucksache 14/7217, Berlin: 2001
- Deutscher Bundestag (Hrsg.): Gesetzentwurf der Bundesregierung. Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung europäischer Richtlinien zur Verwirklichung des Grundsatzes der Gleichbehandlung, Drucksache 16/1780, Berlin: 2006
- Deutscher Bundestag (Hrsg.): Große Anfrage. Fünf Jahre Behindertengleichstellungsgesetz, Drucksache 16/6825, Berlin: 2007
- Deutscher Tourismusverband (Hrsg.): Positionspapier. Barrierefreies Reisen in Deutschland, Bonn: 2004 a
- Deutscher Tourismusverband (Hrsg.): Bundespreis 2003. Bundeswettbewerb. Willkommen im Urlaub. Familienzeit ohne Barrieren, Bonn: 2004 b
- Deutscher Tourismusverband (2015): Barrierefreies Reisen
 URL: <http://www.deutschertourismusverband.de/index.php?pagelid=49>
 Datum: 22.10.2015
- Diekmann, Andreas: Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendung, Reinbek bei Hamburg: 1995
- DIN18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, o. O.: 2014
- DIN32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung, o. O.: 2009
- Doğu, Ufuk/ Erkip, Feyzan: Spatial factors affecting Wayfinding and orientation: a case study in a shopping mall - In: Environment and Behaviour, Vol. 32 (2000), S. 731-755, o. O.: 2000
- Downs, Roger M. / Stea, David: Kognitive Karten – die Welt in unseren Köpfen, New York: 1982
- Eberwein, Hans: Die Sonderschule als Integrationsfaktor der Gesamtschule - ein pädagogisch-soziologisches Problem - In: Zeitschrift für Heilpädagogik 21(1970), S. 311-327, Würzburg: 1970
- Eberwein, Hans/ Knauer, Sabine (Hrsg.): Integrationspädagogik, 6. Aufl., Basel: 2002
- European Network of (ex-)Users and Survivors of Psychiatry (2003): Deklaration von Madrid
 URL: <http://www.enusp.org/documents/harassment/madrid.htm>
 Datum: 13.10.2015
- Faller, Herman/ Lang, Hermann: Medizinische Psychologie und Soziologie, 2. Auflage, Heidelberg: 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln: 2002

- European Concept For Accessibility Network (Hrsg.): European Concept for Accessibility. 2. Aufl., Luxemburg: 2003
- Flick, Uwe/ von Kardorff, Ernst/ Steinke, Ines (Hrsg.): Qualitative Forschung - ein Handbuch, 5. Auflage, Reinbek bei Hamburg 2007
- Frehe, Horst/ Neumann, Peter: Barrierefreiheit und Gleichstellungspolitik In Deutschland - In: Neumann, Peter (Hrsg.): Barrierefreie Städte und Regionen, S. 13-23 (= Arbeitsberichte der AAG 33), Münster: 2003
- Freya, Walter: Tourismus-Marketing: Marktorientiertes Management im Mikro- und Makrobereich der Tourismuswirtschaft, Oldenburg 2011
- Friebertshäuser, Babara/ Langer, Antje/ Pregel, Anedore (Hrsg.): Qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft, 3. Auflage, Weinheim und München: 2010
- Fuchs, Oliver/ Schleifnecker, Thomas: Barrierefreier Tourismus in Rheinland-Pfalz. Anforderungen an eine idealtypische Modellregion. Expertise im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Hannover: 2002
- Fuller, Gillian: The arrow – directional semeiotics: Wayfinding in transit - In: Social semiotics, Vol. 12, Nr. 3 (2002), S. 231-244, o. O.: 2002
- Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (F.U.R.) (2016): Reiseanalyse 2016
 URL: <http://www.fur.de/index.php?id=98>
 Datum: 21.01.2016
- Gastfreundschaft für Alle (2005): Projekt-Info
 URL: <http://www.gastfreundschaft-fuer-alle.de/>
 Datum: 22.10.2015
- Gayler, Brigitte: Behinderte im Urlaub. Einige Ergebnisse aus der Reiseanalyse 1980 - In: Gayler, Brigitte/ Köppen, Wolfhart (Hrsg.): Reisen mit Behinderten, Starnberg: 1982
- Gayler, Brigitte/ Köppen, Wolfhart (Hrsg.): Reisen mit Behinderten, Starnberg: 1982
- Gläser, Jochen/ Laudel, Grit: Experteninterview und qualitative Inhaltsanalyse, Wiesbaden: 2004
- Glögler, Michael: Suchmaschinen im Internet: Funktionsweisen, Ranking Methoden, Top Positionen, Heidelberg: 2003
- Gordon, R. L.: Interviewing. Strategies, techniques and tactics, Illinois: 1975
- Haehling von Lanzanauer, Christoph/ Klemm, Kristiane (Hrsg.): Demographischer Wandel und Tourismus. Zukünftige Grundlagen und Chancen für touristische Märkte, Schriften zu Tourismus, Band 7, Berlin: 2007
- Hammersley, Martyn: What's wrong with ethnography: Methodological explorations, London: 1992

- Hasse, Jürgen (Hrsg.): Stadt und Atmosphäre, Remshalden: 2008
- Heiden, Hans-Günter (Hrsg.): Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Grundrecht und Alltag - eine Bestandsaufnahme, Reinbek: 1996
- Heider, Fritz: The psychology of interpersonal relations (Deutsche Ausgabe: Die Psychologie der interpersonellen Beziehungen, Stuttgart: 1977), New York: 1958
- Herlitz, Laura: Barrierefreier Tourismus in Rheinland-Pfalz, Trier: 2008
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung: Barrierefreies-Universales Bauen, Wiesbaden: 2014
- Hitsch, Wolfgang/ Peters, Mike/ Weiermair, Klaus: Probleme, Risiken und Chancen des barrierefreien Tourismus. - In: Haehling von Lanzanauer, Christoph/ Klemm, Kristiane (Hrsg.): Demographischer Wandel und Tourismus. Zukünftige Grundlagen und Chancen für touristische Märkte, Schriften zu Tourismus, Band 7, S. 229-246, Berlin: 2007
- Hitzler, Ronald: Expertenwissen - Die institutionalisierte Kompetenz zur Konstruktion von Wirklichkeit, Opladen: 1994
- Holzmüller, Hartmut H. / von Buber, Renate: Optionen für die Marketingforschung durch die Nutzung qualitativer Methodologie und Methodik - In: von Buber, Renate / Holzmüller, Hartmut H. (Hrsg.): Qualitative Marktforschung, S. 3-21, Wiesbaden 2007
- Hrubesch, Christoph: Tourismus ohne Barrieren. Leitfaden für eine behindertenorientierte Angebotsgestaltung in touristischen Zielgebieten, Reihe Mensch-Natur-Bewegung, Band 9, Rüsselsheim: 1998
- Hund, Alycia M./ Haney, Kimberly H./ Seanor, Brian D.: The Role of recipient Perspective in Giving and Following Wayfinding Directions - In: Applied cognitive psychology, Vol. 22 (2008), S. 896-916, o. O.: 2008
- Hurrelmann, Klaus/ Razum, Oliver (Hrsg.): Handbuch Gesundheitswissenschaften, Weinheim/ Basel: 2012
- Iles, Paul: Managing Staff Selection and Assessment: Prediction, Interaction, and Control, Buckingham/ Philadelphia: 1999
- Jung, Matthias: Dilthey. Zur Einführung, Hamburg: 1996
- Juris GmbH (Hrsg.): Sozialgesetzbuch (SGB) Neuntes Buch (IX) - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen, o. O.: 2007
- Kästner, Juliane: Barrierefreier Tourismus. Reisen mit Mobilitätseinschränkung, Saarbrücken: 2007
- Kahneman, Daniel: Thinking, fast and slow, New York: 2011

- Kazig, Rainer : Atmosphären Konzept für einen nicht repräsentationellen Zugang zum Raum - In: Pütz, Berndt (Hrsg.): Kulturelle Geographien. Zur Beschäftigung mit Raum und Ort nach dem Cultural Turn, S. 167-187, Bielefeld: 2007
- Kazig, Rainer: Typische Atmosphären städtischer Plätze. Auf dem Weg zu einer anwendungsorientierten Atmosphärenforschung – In: Hasse, Jürgen (Hrsg.): Stadt und Atmosphäre, S. 147-160, Remshalden: 2008
- Kazig, Rainer/ Popp, Monika: Unterwegs in fremden Umgebungen. Ein praxeologischer Zugang zum „wayfinding“ von Fußgängern - In: Raumforschung und Raumordnung, 69. Jg., Nr. 1, S. 3-15, Berlin: 2011
- Kelle, Udo: Empirisch begründete Theoriebildung - Zur Logik und Methodologie interpretativer Sozialforschung, Weinheim: 1994
- Kelle, Udo (Hrsg.): Computer-Aided Qualitative Data Analysis. Theory, Methods and Practice, London: 1995
- Kelle, Udo: Die Integration qualitativer und quantitativer Methoden in der empirischen Sozialforschung, Wiesbaden: 2008
- Kelle, Udo/ Kluge, Susann/ Prein, Gerald: Strategien der Geltungssicherung in der qualitativen Sozialforschung - Zur Validitätsproblematik im interpretativen Paradigma, Arbeitspapiere des Sonderforschungsbereich 186, Nr. 24, Bremen: 1993
- Kelle, Udo/ Laurie, Heather: Computer Use in Qualitative Research and Issues of Validity - In: Kelle, Udo (Hrsg.): Computer-Aided Qualitative Data Analysis. Theory, Methods and Practice, S. 19-28, London: 1995
- King, Nigel: The Qualitative Research Interview. – In: Cassel, Catherine / Symon, Gillian (Hrsg.): Qualitative Methods in Organizational Research: a practical guide, S. 15-36, London: 1994
- Kleining, Gerhard: Umriss zu einer Methodologie qualitativer Sozialforschung - In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Heft 34, S. 224-253, Wiesbaden: 1982
- Kohaupt, Bernhard/ Kohaupt, Johannes: Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen – Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken, Köln: 2015
- Konrad, Klaus: Mündliche und schriftliche Befragung, 7. Auflage, Landau: 2011
- Kowal, Sabine/ O’Connell, Daniel, C.: Zur Transkription von Gesprächen - In: Flick, Uwe/ von Kardendorff, Ernst/ Steinke, Ines (Hrsg.): Qualitative Forschung, S. 437-447, Reinbek: 2007
- Kriz, Jürgen/ Lisch, Ralf: Methoden-Lexikon, Weinheim und München: 1988
- Kromrey, Helmut: Empirische Sozialforschung - Modelle und Methoden der Datenerhebung und Datenauswertung, Opladen: 1995
- Kruger, Linda E./ Mazza, Rhonda/ Lawrence, Kelly (Hrsg.): Proceedings: National workshop on recreation research and management. Gen. Tech. Rep. PNW-GTR-698, Portland: 2007

- Kruse, Jan: Einführung in die qualitative Interviewforschung, Freiburg: 2011
- Kuckartz, Udo/ Grunnenberg, Heiko: Qualitative Daten computergestützt auswerten: Methoden, Techniken, Software - In: Friebertshäuser, Babara/ Langer, Antje/ Prengel, Anedore (Hrsg.): Qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft, 3. Auflage, S. 501-514, Weinheim und München: 2010
- Kuckartz, Udo: Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten, 3. Auflage, Wiesbaden 2010
- Kuckartz, Udo: Qualitative Inhaltsanalyse – Methoden, Praxis, Computerunterstützung, Weinheim und Basel: 2012
- Kvale, Steinar: Dominance through interviews and dialogues - In: Qualitative inquiry 2006, Vol. 12 (2006), S. 480-500, Manisha Singh: 2006
- Kvale, Steinar: Doing Interviews, 2. Auflage, London 2008
- LeCompte, Margaret D ./ Goetz, Judith P.: Problems of reliability and validity in ethnographic research – In: Review of Educational Research, Jg. 52, Heft 1, S. 31-60, o. O.: 1982
- Leidner, Rüdiger/ Neumann, Peter: Chancen und Hemmnisse der barrierefreien Erschließung postmoderner Freizeiteinrichtungen und Freizeiträume in der Europäischen Union. - In: Reuber, Paul/ Schnell, Peter (Hrsg.): Postmoderne Freizeitstile und Freizeiträume. Neue Angebote im Tourismus. (Schriften zu Tourismus und Freizeit, Bd. 5), S. 65-76, Berlin: 2005
- Lienert, Gustav A.: Testaufbau und Testanalyse, München: 1989
- Markowetz, Reinhard/ Cloerkes, Günther (Hrsg.): Freizeit im Leben behinderter Menschen. Theoretische Grundlagen und sozialintegrative Praxis. Heidelberg: 2000
- Mayring, Philipp: Einführung in die qualitative Sozialforschung- Eine Anleitung zu qualitativem Denken, 5. Auflage, Weinheim und Basel: 2002
- Mayring, Philipp: Qualitative Inhaltsanalyse - In: Flick, Uwe/ von Kardorff, Ernst/ Steinke, Ines (Hrsg.): Qualitative Forschung - ein Handbuch, 5. Auflage, S. 468-475, Reinbek bei Hamburg 2007
- Mayring, Philipp: Qualitative Inhaltsanalyse - Grundlagen und Techniken, 10. Auflage, Weinheim und Basel 2008.
- Meuser, Michael/ Nagel, Ulrike: ExpertInneninterviews- vielfach erprobt, wenig bedacht - Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion - In: Bogner, Alexander/ Littig, Beate/ Menz, Wolfgang (Hrsg.): Das Experteninterview: Theorie, Methode, Anwendung, 2. Auflage, S. 71-93, Wiesbaden: 2005
- Michler, Elisabeth: Der Nahverkehr in Landsberg am Lech. Istzustand - Perspektiven - Konzepte, München 2014

- Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.): Leitfaden Naturtourismus, Brandenburg: 2008
- Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt (Hrsg.): Tourismus für alle, Tourismus-Studien Sachsen-Anhalt Heft 11, Magdeburg: 2002
- Miles-Paul, Ottmar: Paragraphen mit Biss verändern das Bewusstsein. Gleichstellungsgesetze in den USA und anderen Ländern. - In: Heiden, Hans-Günter (Hrsg.): Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Grundrecht und Alltag - eine Bestandsaufnahme, S. 198-209, Reinbek: 1996
- Nationale Koordinierungsstelle Tourismus für Alle e.V. (2015): Selbstdarstellung der Nationalen Koordinierungsstelle Tourismus für Alle
 URL: http://www.natko.de/index.php/wir_ueber_uns
 Datum: 22.10.2015
- Nerdinger, Friedemann W./ Blickle, Gerhard / Schaper, Niclas: Arbeits- und Organisationspsychologie, Berlin/ Heidelberg: 2014
- Neumann, Peter/ Zeimet, Anita (Hrsg.): Attraktiv und Barrierefrei - Städte planen und gestalten für Alle, Münster: 2000
- Neumann, Peter (Hrsg.): Barrierefreie Städte und Regionen, Münster: 2003
- Neumann, Peter/ Reuber, Paul (Hrsg.): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für Alle. Langfassung einer Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit, Münstersche Geographische Arbeiten, Heft 47, Münster: 2004a
- Neumann, Peter/ Reuber, Paul (Hrsg.): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für Alle. Eine Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie. Kurzfassung der Untersuchungsergebnisse. Berlin: 2004b
- Neumann, Peter/ Pagenkopf, Kai/ Schiefer, Jan/ Lorenz, Andreas: Barrierefreier Tourismus für Alle in Deutschland – Erfolgsfaktoren und Maßnahmen zur Qualitätssteigerung. Gutachten für das BMWi, Berlin: 2008
- NeumannConsult (2014): Barrierefreies Gestalten/ Design für Alle
 URL: <http://www.neumann-consult.com/19006.html>
 Datum: 22.10.2015
- Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt, Nr. 37/2007, 61. Jahrgang, Hannover: 04.12.2007
- Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt, Nr. Nr.7/2014, 68. Jahrgang, Hannover: 17.04.2014
- Nohl, Arnd-Michael: Interview und dokumentarische Methode - Anleitung für die Forschungspraxis, 3. Auflage, Wiesbaden: 2009
- Nordiska Handikappolitiska Rådet (Hrsg.): Aktuell i Norden. Tourism för alla. Rosersberg: 2002

- Paffrath, Hartmut F./ Salzmann, Alexandra/ Scholz, Martin (Hrsg.): Wissenschaftliche Forschung in der Erlebnispädagogik, Augsburg: 1999
- Passini, Romedi: Wayfinding in architecture, Band 4, New York: 1984
- Peiser, Wolfram: Anwesenheitseffekte als Indikator sozial erwünschter Antwortverhalten im Interview. Eine Untersuchung der Verzerrung von Angaben zur Mediennutzung, Vortrag auf der Jahrestagung der Fachgruppe Methoden der Deutsche Gesellschaft für Publizistik- und Kommunikationswissenschaft, Mainz: 2002
- Przyborski, Aglaja, Wohlrab-Sahr, Monika: Qualitative Sozialforschung, 2. Auflage, München: 2010
- Pütz, Berndt (Hrsg.): Kulturelle Geographien. Zur Beschäftigung mit Raum und Ort nach dem Cultural Turn, Bielefeld: 2007
- Razum, Oliver, Breckenkamp, Jürgen, Brzoska, Patrick: Epidemiologische Verfahren in den Gesundheitswissenschaften, In: Hurrelmann, Klaus, Razum, Oliver: Handbuch Gesundheitswissenschaften, S. 275-322, Weinheim und Basel: 2012
- RBS - Rollstuhlfahrer Braunschweig (2015): Vorstellung
 URL: http://www.rollstuhlfahrer-braunschweig.de/rbs_vorstellung.htm
 Datum: 02.01.2016
- Reisen für Alle (2015): Einführung des Kennzeichnungssystems „Reisen für Alle“
 URL: http://www.reisen-fuer-alle.de/zahlen_fakten_263.html
 Datum: 27.12.2015
- Reuber, Paul/ Schnell, Peter (Hrsg.): Postmoderne Freizeitstile und Freizeiträume. Neue Angebote im Tourismus. (Schriften zu Tourismus und Freizeit, Bd. 5), Berlin: 2005
- Reuter, Dieter: Anmerkung zu AG Flensburg, Urteil vom 11.08.1992 - 63C 265/92 =NJW-RR 1993, 272 (Flensburger Behindertenurteil) – In: Schleswig-Holsteinische Anzeigen XII/ 1992, o. O.: 1992
- Sander, Alfred: Behinderungsbegriffe und ihre Integrationsrelevanz - In: Eberwein, Hans/ Knauer, Sabine (Hrsg.): Integrationspädagogik, 6. Aufl., S. 99-108, Basel: 2002
- Schnell, Rainer/ Hill, Paul B./ Esser, Elke: Methoden der empirischen Sozialforschung, München: 1992
- Schott, Thomas: Wahrnehmen und Erleben - In: Paffrath, Hartmut F./ Salzmann, Alexandra/ Scholz, Martin (Hrsg.): Wissenschaftliche Forschung in der Erlebnispädagogik, S. 129-136, Augsburg: 1999
- Seale, Clive: The Quality of Qualitative Research, London: 1999
- Seidman, Irving E.: Interviewing as qualitative research, New York: 1991
- Smith, Kelan: Make a good first impression with signage - In: Buildings, Vol. 102, Issue 9 (2008), S. 32, o. O.: 2008

- Stadt Basel - Erziehungsdepartement des Kantons: Leitbild Erwachsene Menschen mit einer Behinderung, Basel: 2015
- Statistisches Bundesamt (2015): Bevölkerung in Deutschland
 URL: <https://www.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2008&v=2&g>
 Datum: 19.01.2016
- Steinke, Ines: Kriterien qualitativer Forschung. Ansätze zur Bewertung qualitativ-empirischer Sozialforschung, Weinheim: 1999
- Stier, Winfried: Empirische Forschungsmethoden, 2. Auflage, Berlin/ Heidelberg: 1999
- Stöhr, Manuela: Kognitive Karten - In: von Richter, Peter G. (Hrsg.): Architekturpsychologie – eine Einführung, 3.Auflage, S. 113-140, Lengerich: 2008
- Strack, Fritz: Zur Psychologie der standardisierten Befragung, Berlin: 1994
- Thibaud, Jean-Paul: Une approche pragmatique des ambiances urbaines - In: Amphoux, Pascal/ Thibaud, Jean-Paul/ Chelkoff, Grégoire (Hrsg.): Ambiances en débats, 145-161, Bernin: 2004
- Timp, Sabine: Ontologies of wayfinding: a traveler's perspective - In: Networks and spatial economics, Vol. 2, Nr 1 (2002), S. 9-33, Zürich: 2002
- TourismusMarketing Niedersachsen (2015): Tourismus für Alle. Mehr Service und Komfort.
 URL: <http://www.tourismuspartner-niedersachsen.de/reisen-fuer-alle>
 Datum: 20.10.2015
- von Buber, Renate / Holzmüller, Hartmut H., (Hrsg.): Qualitative Marktforschung, Wiesbaden 2007
- von Mertens, Klaus: Inhaltsanalyse: Einführung in Theorie, Methode und Praxis, 2. Auflage, Wiesbaden: 1995
- von Richter, Peter G. (Hrsg.): Architekturpsychologie – eine Einführung, 3.Auflage, Lengerich: 2008
- Wilken, Udo (Hrsg.): Tourismus und Behinderung. Ein sozial-didaktisches Kursbuch zum Reisen von Menschen mit Handicaps, Neuwied: 2002
- Williams, Daniel R.: Recreation Settings, Scenery, and Visitor Experiences: A Research Assessment. In: Kruger, Linda E./ Mazza, Rhonda/ Lawrence, Kelly (Hrsg.) : Proceedings: National workshop on recreation research and management. Gen. Tech. Rep. PNW-GTR-698, S. 29-41, Portland: 2007
- Zeimetz, Anita/ Neumann, Peter: Vorteile einer barrierefreien Umwelt für Alle - In: Neumann, Peter/ Zeimetz, Anita (Hrsg.): Attraktiv und Barrierefrei - Städte planen und gestalten für Alle, S. 87-91 (= Arbeitsberichte der AAG 32), Münster: 2000
- Zilch, Konrad/ Diederichs, Claus Jürgen/ Katzenbach, Rolf/ Beckmann, Klaus J.: Raumordnung und Städtebau, Öffentliches Baurecht / Verkehrssysteme und Verkehrsanlagen, Band 6 von Handbuch für Bauingenieure, 2. Auflage, Berlin/ Heidelberg: 2014

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Masterarbeit selbständig angefertigt habe.
Es wurden nur die in der Arbeit ausdrücklich benannten Quellen und Hilfsmittel benutzt.
Wörtlich oder sinngemäß übernommenes Gedankengut habe ich als solches
kenntlich gemacht.

Ort, Datum

Unterschrift

Anhang I: Begleitfragebogen

Befragung der Probanden zur Masterarbeit von Luna Baumgarten zu dem Thema *Ansprüche von Rollstuhlfahrenden an die Zugänglichkeit von Innenstädten am Beispiel Braunschweigs*

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich führe im Rahmen meiner Masterarbeit eine Umfrage zu dem Thema *Ansprüche von Rollstuhlfahrenden an die Zugänglichkeit von Innenstädten am Beispiel Braunschweigs* durch. Mit dieser Arbeit möchte ich Handlungsempfehlungen für den Innenstadtbereich der Stadt Braunschweig in Hinblick auf die Barrierefreiheit erarbeiten. Der Fragebogen dient zur Erfassung von Informationen über die teilnehmenden Probanden. Daher bitte ich Sie, sich etwas Zeit zu nehmen, um diesen Fragebogen zu beantworten. Die Umfrage sollte nur zehn Minuten in Anspruch nehmen und Ihre Antworten werden gänzlich anonymisiert. Bitte füllen Sie nachfolgende Fragen gewissenhaft und ehrlich aus.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Mit besten Grüßen

Luna Baumgarten

Für Rückfragen stehe ich Ihnen unter lu.baumgarten@ostfalia.de zur Verfügung.

Allgemeine Daten

(Nr.:)

Name, Vorname : _____

Datum : _____

Geburtsdatum : _____

1. Behinderung erworben

- von Geburt durch Unfall durch Krankheit nicht bekannt
seit: _____ seit: _____

2. Art der vorwiegenden Behinderung hinsichtlich der Fortbewegung

- Wesentliche körperliche Behinderung, aber mit eigener Fortbewegungsfähigkeit
 Fortbewegung nur mit Hilfe eines Rollstuhl möglich
 ohne eigene Fortbewegungsmöglichkeit

3. Wesentliche Sinnesbehinderung, darunter (Mehrfachnennung möglich)

- Sehbehinderung
- Schwerhörigkeit
- Sprachbehinderung
- Blindheit
- Gehörlosigkeit
- keine Sinnesbehinderung
- keine Angaben

4. Wesentliche geistige Behinderung, darunter

- erhebliche Einschränkungen selbständiger und selbstbestimmter Lebensführung
- mit fortlaufender Selbst- oder Fremdgefährdung
- keine geistige Behinderung
- keine Angaben

5. Wesentliche seelische Behinderung, darunter

- chronisch psychische Erkrankung
- Abhängigkeitserkrankungen / suchtkrank
- keine seelischen Behinderungen
- keine Angaben

6. Zusätzliche / begleitende Behinderungen

7. Vermittelt Braunschweig Ihrer Meinung nach den Eindruck eine barrierefreie Innenstadt zu haben?

- Ja
- Nein

Wenn ja, weshalb?

Wenn nein, weshalb nicht?

8. Weitere Bemerkungen

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit !

Anhang II: Ergebnisse des Fragebogens

	Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Frage 6	Frage 7	Frage 8
P 1	Krankheit (seit 2002)	nur mit Rollstuhl	Sehbehinderung	keine	keine	ohne Angaben	Nein, denn das Stadtmarketing hat dies nicht in seine Todo-Liste aufgenommen.	ohne Angaben
P 2	Geburt	nur mit Rollstuhl	Sehbehinderung	keine	keine	Kleinwuchs	Ja, denn 90 % der Läden sind ohne Eingangsstufen o.Ä.. Aber Auch nein, denn es gibt schwergängige Ladentüren und es ist Kopfsteinpflasterlastig.	Beschilderung/ leichter Rundgang durch die Innenstadt hinsichtlich Steigung/ Gefälle/ Bepflasterung ist notwendig. Auch besseres Pflaster, mehr Toiletten und automatische Türen.
P 3	Krankheit (seit 1952)	nur mit Rollstuhl	keine	keine	keine	ohne Angaben	Ja, ist aber nicht immer richtig. Zum Beispiel das Kopfsteinpflaster.	Mehr Behinderten-WCs mit Euroschlüssel und Gaststätten mit Behinderten-WCs werden benötigt. Auch kein Kopfsteinpflaster mehr und komplette Absenkungen von Gullys usw.
P 4	Unfall (seit 1999)	nur mit Rollstuhl	Sehbehinderung, Schwerhörigkeit	ohne Angaben	ohne Angaben	Epilepsie, Depressionen	Nein. Sie hängen zu sehr an der „historischen Stadt“.	Reduzierung des Kopfsteinpflasters Gehwegabsenkungen, Barrierefrei Eingänge zu Geschäften und Behörden.
P 5	Krankheit (seit 1999)	nur mit Rollstuhl	Schwerhörigkeit	keine	chronisch psychisch	Arthrose, Bandscheibenvorfälle	Nein, wegen der Wegbeschaffenheit.	Es muss mehr auf die mangelnde Barrierefreiheit aufmerksam gemacht werden! Und vor allem auch etwas passieren. Es gibt auch zu wenig Niederflurbahnen, um in die Stadt zu kommen.
P 6	Geburt	nur mit Rollstuhl	Sehbehinderung	keine	keine	Hydrocephalus	Nein. Sie bauen zwar hier und da Barrieren ab, die Infos fehlen aber.	Man braucht mehr Ansprechpartner, die sich mit barrierefreiem Leben in Braunschweig auskennen. Vielleicht auch mehr barrierefreien Wohnraum.
P 7	Geburt	nur mit Rollstuhl	Sehbehinderung, Schwerhörigkeit	keine	keine	ohne Angaben	Ja.	ohne Angaben

Anhang III: Transkripte

Aufgrund der Länge befinden sich die vollständigen Transkripte auf der CD zum Nachlesen und Ausdrucken.

Anhang IV: Codierungen

Aufgrund der Länge befinden sich die vollständigen Codierungen auf der CD zum Nachlesen und Ausdrucken.

Anhang V: Einverständniserklärung der Probanden

Einverständniserklärung zum Interview und zur Datenübergabe

Forschungsprojekt:

Masterarbeit zu dem Thema *Ansprüche von Rollstuhlfahrenden an die Zugänglichkeit von Innenstädten am Beispiel Braunschweigs* von Luna Baumgarten

Durchführende Institution: Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften

Interviewer: Luna Baumgarten

Interviewdatum:

(Trägt der Interviewer ein.)

Ich ***Name des Probanden*** erkläre mich dazu bereit, im Rahmen des genannten Forschungsprojekts an einem Interview teilzunehmen. Ich wurde über das Ziel und den Verlauf des Forschungsprojekts informiert. Ich kann das Interview jederzeit abbrechen, weitere Interviews ablehnen .

Ich bin damit einverstanden, dass das Interview mit einem Aufnahmegerät aufgezeichnet und sodann von Luna Baumgarten in Schriftform gebracht wird. Für die weitere wissenschaftliche Auswertung des Interviewtextes werden alle Angaben zu meiner Person aus dem Text entfernt und/oder anonymisiert.

Braunschweig, den

Unterschrift