

# Inklusions-Stadtführungen durch Berliner Kieze für Menschen mit und ohne Beeinträchtigungen

Eine Dokumentation über Barrieren im öffentlichen Raum und Erfahrungen aus der modellhaften Durchführung inklusiver Stadtführungen in den Berliner Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln und Mitte.

Ein Projekt der:

Stiftung **SPI**

Sozialpädagogisches Institut Berlin »Walter May«  
Stadtentwicklung, Ausnahme & Regel  
Gemeinnützige Stiftung des bürgerlichen Rechts  
der Arbeiterwohlfahrt Landesverband Berlin e.V.



Gefördert durch die

**AKTION**  
MENSCH

# Danksagung

Unser besonderer Dank gilt den Projektpartnern, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Projektteams, unseren Unterstützerinnen und Unterstützern, den Gastgeberinnen und Gastgebern der einzelnen Tour-Stationen und nicht zuletzt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern, durch deren Zusammenwirken das Projekt möglich gemacht, spannend, lehrreich und erfolgreich wurde.

## **Insbesondere danken wir für die Unterstützung durch:**

Humanistischer Verband, LV Berlin-Brandenburg e.V.,  
Mobilitätshilfedienst Mitte

Mobilitätshilfedienste von Kreuzberg-Friedrichshain  
(Deutsches Rotes Kreuz)

Humanistischer Verband Berlin Mitte,  
Abteilung Gesundheit und Soziales und Projekt  
„Menschenkind“

Förderverband e.V. - Kulturinitiative Berlin

Sozialverband VDK Berlin-Brandenburg e.V.,  
Mobilitätshilfedienst Neukölln

Zentrum Pflegeengagement

Der Paritätische Wohlfahrtsverband,  
Landesverband Berlin e.V.

Die Behindertenbeauftragten von Berlin Mitte und  
Neukölln

# Inhalt

|  |    |
|--|----|
| <b>Einleitung</b>  | 4  |
| <b>Allgemein ableitbare Ergebnisse der Touren</b>                                      | 5  |
| Inkludierende Faktoren mit Blick auf die Barrierefreiheit                              | 5  |
| Exkludierende Faktoren mit Blick auf die Barrierefreiheit                              | 6  |
| <b>Die Touren im Überblick</b>   | 8  |
| Tour am 29. Juni 2015 durch den Blücherkiez  | 8  |
| Tour am 14. September 2015 durch den Blücherkiez                                       | 9  |
| Tour am 28. September 2015 durch Friedrichshain  | 11 |
| Tour am 30. September 2015 durch Neukölln Rixdorf                                      | 13 |
| Tour am 13. Oktober 2015 durch Mitte   | 14 |
| <b>Handlungsempfehlungen mit Blick auf die Barrierefreiheit</b>                        | 17 |
| <b>Ergebnisse der Supervision und Evaluation</b>                                       | 18 |
| Vorgehen und Methodik  | 18 |
| Wahrnehmung der beeinträchtigten Teilnehmenden   | 18 |
| Wahrnehmung der nicht-beeinträchtigten Teilnehmenden                                   | 18 |
| Die Interaktion zwischen den beeinträchtigten und nicht-beeinträchtigten Teilnehmenden | 19 |
| Rahmung und Ablauf der Touren  | 20 |
| Zusammenfassende Ergebnisse der Supervision und Evaluation                             | 22 |
| <b>Abschluss und Ausblick</b>  | 23 |
| <b>Impressum</b>   | 24 |



# Einleitung

Menschen mit Behinderung (darunter mobilitäts- eingeschränkte Personen, Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer sowie seh- und gehöreingeschränkte Personen) und Menschen ohne Behinderung nahmen von Juni bis Oktober 2015 gemeinsam an ausgewählten Stadtführungen aus dem Angebot von Stadt-Spur Berlin, einem Arbeitsbereich der Stiftung SPI, in Kooperation mit verschiedenen Partnerinstitutionen an insgesamt fünf zwei- bis dreistündigen Inklusions-Stadtführungen teil.

Während dieser Stadtführungen durch verschiedene Berliner Kieze lernten Menschen ohne Behinderung die Sichtweise derjenigen mit Behinderung kennen und erfuhren, wie sie ihre Stadt auf den Touren sowie an den unterschiedlichen Stationen erlebten. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Behinderung unterstützten bzw. begleiteten dabei diejenigen mit Behinderung, wobei beide Gruppen gleichberechtigte Teilnehmende waren.

Der durch das gemeinsame Erleben angestoßene Perspektivenwechsel gab sowohl den beteiligten Stadtführerinnen und Stadtführern, wie auch den Teilnehmenden ohne Behinderung interessante Impulse und spiegelte die besondere sinnliche Wahrnehmung des städtischen Raumes eines Menschen mit Behinderung bzw. mit einer Mobilitätseinschränkung wider. Auch saßen einige Teilnehmende ohne Mobilitätseinschränkung einmal im Rollstuhl oder schoben unter Anweisung von Fachpersonal zum ersten Mal eine Person im Rollstuhl. Während der Touren waren alle Teilnehmende als kritische Beobachtende gefragt, sowohl auf Barrieren zu achten, als auch fördernde oder hemmende Aspekte in Bezug auf die Interaktion zwischen den verschiedenen Teilnehmergruppen und das gemeinsame Erleben während der Touren zu benennen.

Die Altersgruppe der Teilnehmerinnen und Teilnehmer reichte von jugendlichen Schülerinnen und Schülern über junge Erwachsene bis hin zu Personen im höheren Alter. Die Teilnehmerzahl wurde pro Tour jeweils auf ca. 14 beschränkt, jeweils sieben Personen mit und ebenso viele ohne Behinderung. Da an den Stationen der Touren ausreichend Platz vor allem für die Personen im Rollstuhl benötigt wird, sollte sich die Gruppengröße in diesem Rahmen bewegen.

Um die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung im Stadtbild zukünftig besser zu berücksichtigen, zeigt diese Dokumentation an den Beispielen von Kieztouren durch die Berliner Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln und Mitte Stolpersteine und städtebauliche Barrieren sowie positive und negative Erfahrungen der Teilnehmenden mit Blick auf die Barrierefreiheit und damit sowohl inkludierende als auch exkludierende Faktoren im Straßenalltag auf. Es wird ebenfalls dargestellt worauf beim gemeinsamen Umgang innerhalb einer solchen heterogenen Teilnehmergruppen Rücksicht genommen werden sollte und Empfehlungen für diejenigen formuliert, die in Zukunft barrierefreie Stadtführungen organisieren und in ähnlicher Weise durchführen möchten.



Tour im Friedrichshain



Perspektivenwechsel

# Allgemein ableitbare Ergebnisse der Touren

Während der Stadtführungen waren alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer als kritische Beobachter gefragt, Punkte der Exklusion und Inklusion auf den jeweiligen Parcours durch die Kieze zu benennen. Begleitpersonen befragten die Teilnehmenden und dokumentierten die Stolpersteine aber auch die Positivbeispiele mit Blick auf die Barrierefreiheit. Als sehr aufmerksame Beobachter gaben die Teilnehmenden zahlreiche Hinweise und machten somit die inkludierenden als auch exkludierenden Faktoren während den Führungen sichtbar.



Tour im Blücherkiez: Zugang zur Passionskirche



Türöffner für Personen im Rollstuhl

An dieser Stelle werden zunächst die allgemeinen Ergebnisse und Feststellungen, die auf allen Touren von Bedeutung waren, vorgestellt, bevor im Anschluss die jeweiligen Ergebnisse und zentralen Barrieren jeder der fünf Stadtführungen im Einzelnen aufgeführt werden.

## Inkludierende Faktoren mit Blick auf die Barrierefreiheit

Auf den Touren fiel auf, dass es in den Kiezen neben einigen deutlichen Stolpersteinen, die das Vorankommen der Gruppe hinderten, zahlreiche positive, inkludierende Aspekte des Straßenalltags gab, welche die erfolgreiche Durchführung der Touren möglich machten. Besonders auffällig war, dass die meisten der Gehwege sehr breit waren, so dass kaum Engpässe entstanden. Die Mehrzahl der genutzten Gehwege hatte einen gut befahrbaren Fahrbelag, so dass ein problemloses Vorankommen möglich war. Wenn es jedoch Problemstellen gab, waren diese meist schwerwiegend und nur mit Mühen zu überwinden. Im Stadtbild sind bereits vereinzelt abgesenkte Bordsteine und blindengerechte Straßenübergänge vorhanden, welche von den Betroffenen geschätzt, im Verlauf der Touren als unabdingbar benannt, jedoch teilweise auch als ausbaufähig bemängelt wurden. Auch die Blindenleitsysteme an Ampelübergängen waren positive, inkludierende Elemente im Berliner Stadtbild, die von den sehbeeinträchtigten Teilnehmenden während der Touren genutzt wurden.

Hinzu kommt, dass es auf den Strecken wenige und wenn dann nur sehr geringe Steigungen bzw. Gefälle gab, die weder den Personen im Rollstuhl noch den Rollstuhl-Schiebern größere Probleme bereiteten. Mit einigen Ausnahmen waren alle Stationen der Touren gut zugänglich, sei es durch feste oder mobile Rampen, ebenerdige Eingänge oder abgesenkte Türschwellen.



Gut befahrbarer Untergrund



## Exkludierende Faktoren mit Blick auf die Barrierefreiheit

Neben den positiven Erlebnissen, gab es auf den Touren auch zentrale Stolpersteine, die als exkludierende Faktoren im Straßenalltag sichtbar wurden und somit eine chancengerechte Teilhabe am städtischen Raum in Frage stellen. Dazu gehörten:

### Verstellte, nicht instandgehaltene öffentliche Wege

Öffentliche Wege können durch Dreck, Fahrräder, Autos, Motorräder, Stühle oder Bänke der Gastronomie verstellt sein, die dann Barrieren darstellen. Auf den Touren waren es hauptsächlich Autos, die den Gehweg so verstellten bzw. so weit auf den Gehweg ragten, dass ein Vorankommen schwierig war und von den beeinträchtigten Teilnehmern Umwege genommen werden mussten. Teilweise parkten Autos auch so eng nebeneinander, dass es zum Überqueren der Straßen keine ausreichend großen Lücken zum Hindurchkommen für Rollstühle gab. Außerdem gab es einige Stellen nicht instandgehaltener Bürgersteige mit Gehwegschäden, an denen die mobilitätseingeschränkten Personen im Rollstuhl teilweise auf die Straße ausweichen mussten.

### Mangelhafte Bodenbeläge und unebene Granitbodenplatten

Auf allen Touren fiel auf, dass die Bodenbeläge der Gehwege variierten. Es gab geteerte und auch klein- bis großteilig gepflasterte Wege. Besonders problematisch waren dabei die Gehwege, die mit Granitbodenplatten gepflastert waren. Dort war das Vorankommen aufgrund der durch die Querrillen verursachten Erschütterungen sowohl für die Schieber als auch die Person im Rollstuhl erschwert, insbesondere, wenn es sich um Schmerzpatienten handelte. Die Schieber bemängelten, dass sie aufgrund der Unebenheiten oftmals Schmerzen in den Handgelenken bekamen.

### Zu hohe oder nicht vorhandene Bordsteinabsenkungen

Spontane Überquerungen von Straßen waren auf allen Touren kaum möglich, da die meisten Bordsteine nicht bzw. nicht ausreichend abgesenkt waren. Oftmals waren diese zu hoch, um sie problemlos zu überwinden, weshalb die Rollstuhl-Schieber den Bordstein rückwärts herab und vorwärts herauf mit einer Hebelbewegung überwinden mussten. Hinzu kommt, dass auch vor Zebrastreifen oder an Kreuzungen oftmals zwar Absenkungen existierten, diese jedoch nicht ausreichend abgeflacht waren.

An diesen Stellen wurden meist alternative Routen über abgeflachte Fahrradwege gefahren. Dies ist jedoch sehr risikoreich, zumal abbiegende Autos und Fahrradfahrer die Rollstuhlfahrer dort nicht gut sehen können. An den Ampeln und Kreuzungen an denen es keine ausreichend abgesenkten Bordsteine gab, verzögerte sich das Vorankommen der Teilnehmerinnen und Teilnehmern, so dass die Gruppe auseinandergerissen wurde. An den Stellen an denen keine spezifischen Übergänge vorhanden waren, wurde auf allen Touren meist die Strategie gefahren, die Straßen zwischen zwei gegenüberliegenden Einfahrten zu überqueren.

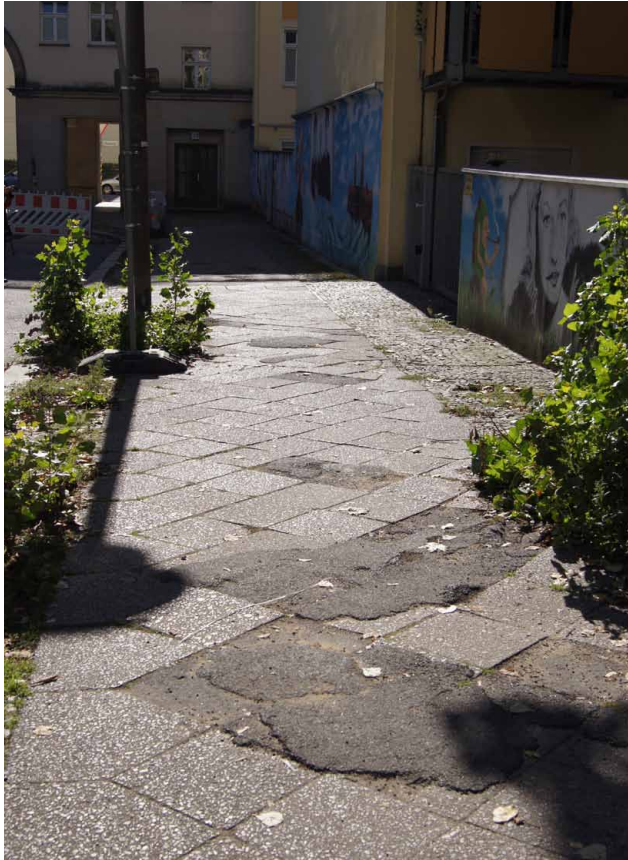


Sehr hohe Bordsteinkante im Blücherkiez



Nicht vollständig abgesenkter Bordstein in Mitte





Eckertstraße Friedrichshain: Unebener Fahrbelag



Eckertstraße: Stufe nur durch Hebeln zu überwinden



Nicht instandgehaltener Bürgersteig in Mitte



Dicht parkende Fahrzeuge in der Neuen Jakobstraße



Mögliche Hindernisse (besonders bei Dunkelheit)



# Die Touren im Überblick

Auf den Stadtführungen wurden gemeinsam verschiedene Berliner Kieze in Kreuzberg, Friedrichshain, Neukölln und Mitte erkundet. Dabei führten erfahrene Stadtführerinnen und Stadtführer die Gruppen zu unterschiedlichen Stationen und teilten ihr Expertenwissen mit den interessierten Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Neben der inhaltlichen Stadtführung wurden spezifische positive und negative Aspekte mit Blick auf die Barrierefreiheit beobachtet, benannt und dokumentiert.

## Tour am 29. Juni 2015 durch den Blücherkiez

### Stationen der Tour

- Heilig Kreuz Kirche
- ehemalige Zollstation, Landwehrkanal
- Carl-Herz-Ufer
- Baerwaldbad
- Nachbarschaftshaus Urbanstraße
- Carl-von-Ossietsky-Schule
- House of Life
- Unterkunft für Asylbewerber und Flüchtlinge (Heinrich-Plett-Haus)
- Passionskirche
- Marheineke-Markthalle

### Teilnehmerstruktur

- Sieben mobilitätseingeschränkte Personen mittleren und höheren Alters im Rollstuhl und
- je sieben erfahrene Begleitpersonen vom Mobi-Dienst des DRK,
- ein Freiwilliger der Kirchengemeinde Heilig Kreuz Passion und
- vier jugendliche Schüler einer 9. Klasse der Carl-von-Ossietsky-Schule als unerfahrene Rollstuhlschieber sowie
- ein Schulangehöriger.

Die Einweisung in den Umgang mit den Rollstühlen erfolgte durch zwei Begleiter des MobiDienstes des DRK.

Gesamtgruppengröße: 20 Teilnehmende

### Kooperationspartner

Deutsches Rotes Kreuz Südwest gGmbH,  
Mobi-Dienst - Mobilitätshilfesdienst Friedrichshain-Kreuzberg

### Positive Aspekte mit Blick auf die Barrierefreiheit

Die Gehwege auf der Tour waren überwiegend in gutem Zustand und am Eingang zur Unterkunft für Asylbewerber und Flüchtlinge (Heinrich-Plett-Haus) gab es eine Rampe für Rollstuhlfahrende.

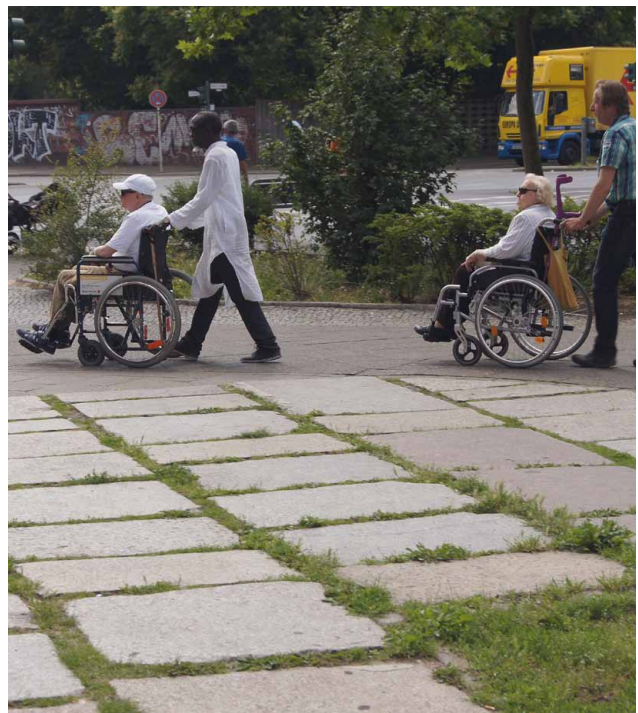
### Zentrale Barrieren

#### Platz vor der Heilig Kreuz Kirche:

Die Bodenplatten lagen in zu großem Abstand um problemlos mit dem Rollstuhl voran zu kommen. Es gab jedoch einen alternativen, gepflasterten Weg, der von den Rollstuhl-Schiebern genutzt wurde.

#### Carl-Herz-Ufer, kurz vor der Baerwaldbrücke:

Das Überqueren der Straße von der Parkseite zur bebauten Seite des Carl-Herz-Ufers gestaltet sich sehr schwierig, da die Bordsteine jeweils sehr hoch sind. Die Rollstühle mussten von den Schiebern rückwärts herunter „gehebelt“ und vorwärts herauf „gehebelt“ werden.



Platz vor der Heilig Kreuz Kirche



Carl-Herz-Ufer, kurz vor der Baerwaldbrücke



## Tour am 14. September 2015 durch den Blücherkiez

### Stationen der Tour

- Carl-von-Ossietzky-Schule
- Türkiyemspor Berlin 1978 e.V.
- House of Life
- Unterkunft für Asylbewerber und Flüchtlinge (Heinrich-Plett-Haus)
- Atelierhof Kunst in Kreuzberg, Schleiermacherstraße
- Passionskirche
- Marheineke-Markthalle

### Teilnehmerstruktur

- Sieben mobilitätseingeschränkte Personen höheren Alters im Rollstuhl, davon eine Person im Elektrorollstuhl und
- zwei Schülerinnen im Rollstuhl, davon eine im Elektrorollstuhl,
- sechs Personen mittleren Alters als erfahrene Begleitpersonen vom MobiDienst des DRK,
- sowie eine jugendliche Schülerin der Carl-von-Ossietzky-Schule testweise im Rollstuhl,
- ein Schulangehöriger und
- drei unerfahrene Rollstuhl-Schieber.

Die Einweisung in den Umgang mit den Rollstühlen erfolgte durch einen Begleiter des MobiDienstes des DRK.

Gesamtgruppengröße: 20 Teilnehmende

### Kooperationspartner

Deutsches Rotes Kreuz Südwest gGmbH,  
Mobi-Dienst - Mobilitätshilfesdienst Friedrichshain-Kreuzberg



Auf dem Gelände der Carl-von-Ossietzky-Schule

### Positive Aspekte mit Blick auf die Barrierefreiheit

Die Gehwege auf der Tour waren überwiegend in gut zu befahrendem Zustand und am Eingang zur Unterkunft für Asylbewerber und Flüchtlinge (Heinrich-Plett-Haus) gab es eine Rampe für Rollstuhlfahrende.

### Zentrale Barrieren

#### Kreuzung Blücherstraße/Baerwaldstraße:

Die Kreuzung war aufgrund nicht ausreichend abgesenkter Bordsteine schwierig zu überwinden, weshalb die Gruppe nicht geschlossen über die Kreuzung kam und dadurch auseinandergerissen wurde.

#### Schleiermacherstraße:

Der Gehweguntergrund bereitete den Rollstuhlschiebern Schwierigkeiten. Problematisch waren die Granitplatten mit den quer verlaufenden Rillen, Kan-



Gut befahrbarer Gehweg



Rampe am Heinrich-Plett-Haus



Kreuzung Blücherstraße/Baerwaldstraße



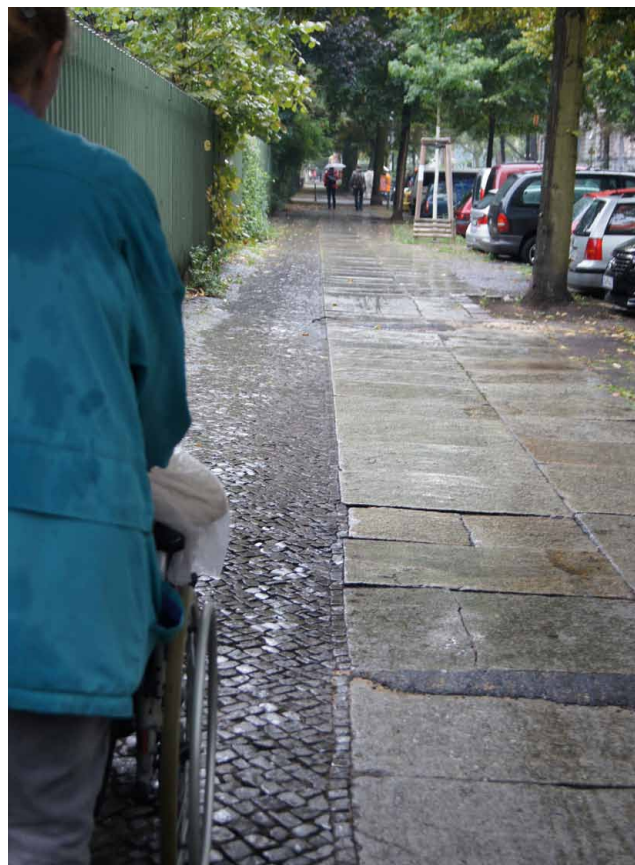
ten und Unebenheiten, die den gesamten Gehweg der Straße entlang verlegt waren. Dieser Fahrbelag erschwerte das Schieben und die Erschütterungen waren insbesondere für Schmerzpatienten problematisch. Viele Rollstuhl-Schieber wichen auf die kleinen gepflasterten Steine neben den Granitplatten aus.

Schleiermacherstraße/Gneisenaustraße:

Das Überqueren der Straße gestaltete sich gefährlich und schwierig, da weder Bordsteinabsenkungen noch Zebrastreifen vorhanden waren. Hinzu kam die Gefahr durch schnelle Autos auf der Fahrbahn sowie abbiegende Autos. An dieser Stelle sollte das Überqueren der Straße vereinfacht werden, z.B. durch Bordsteinabsenkungen, Zebrastreifen oder auch eine Ampel.



Kreuzung Blücherstraße/Baerwaldstraße



Schleiermacherstraße



Schleiermacherstraße/Gneisenaustraße



Straßenüberquerung von Einfahrt zu Einfahrt



## Tour am 28. September 2015 durch Friedrichshain

### Stationen der Tour

- Frankfurter Tor 1
- Petersburger Straße
- Rathaus
- Besarinplatz, Pflegeheim
- Georg-Werth-Sekundarschule, Eckertstraße
- Holzkirche, Christuskirche, Richard-Sorge-Straße
- Fritz-Schiff-Weg
- Kino Kosmos
- Karl-Marx-Allee 105
- Laubenganghäuser
- Park Weberwiese
- Hochhaus Marchlewskistraße 25
- Memelfeuerwache
- Straße der Pariser Kommune/Karl-Marx-Allee
- Café Sibylle, Karl-Marx-Allee

### Teilnehmerstruktur

- Neun Personen mittleren und höheren Alters im Rollstuhl, davon drei Personen im Elektrorollstuhl,
- drei mobilitätseingeschränkte Personen ohne Rollstuhl und
- sechs erfahrene Begleiter mittleren Alters vom Mobilitätshilfedienst und der Kontaktstelle Pflege-Engagement sowie
- zwei unerfahrene Rollstuhl-Schieber.

Die Einweisung in den Umgang mit den Rollstühlen erfolgte durch einen Begleiter des Mobilitätsdienstes des DRK.

Gesamtgruppengröße: 20 Teilnehmende

### Kooperationspartner

Deutsches Rotes Kreuz Südwest gGmbH,  
Mobilitätshilfedienst Friedrichshain-Kreuzberg

Kontaktstelle PflegeEngagement Friedrichshain-Kreuzberg

### Positive Aspekte mit Blick auf die Barrierefreiheit

#### Karl-Marx-Allee:

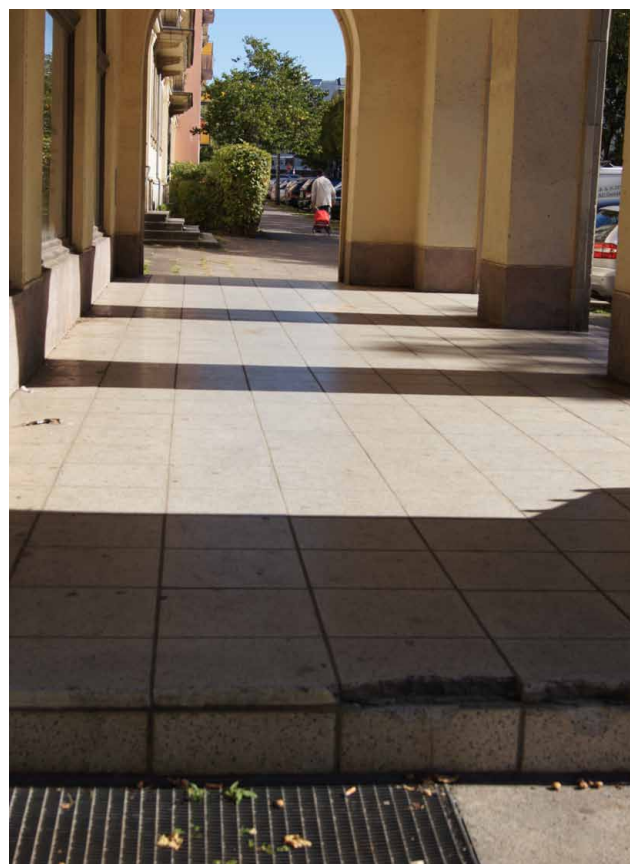
Der Übergang auf Höhe des Fahrstuhls zur U-Bahnlinie 5 gestaltete sich problemlos, da die Bordsteine dort komplett abgesenkt waren.



Karl-Marx-Allee: barrierefreier Straßenübergang



Straßenüberquerung von Einfahrt zu Einfahrt



Arkaden-Durchgang Weidenweg/Richard-Sorge-Straße

## Zentrale Barrieren

### Weidenweg:

Das Überqueren der Straße war nur von Einfahrt zu Einfahrt möglich, da die Bordsteine überall zu hoch und mit parkenden Autos verstellt waren.

### Eckertstraße:

Der insgesamt schlechte Gehweg mit vielen durch Wurzeln verursachten Bodenwellen sowie flickenartiger Fahrbelag (als Gehwegschäden ausgewiesen) erschwerten das Vorankommen und zwangen den Großteil der Gruppe dazu, auf die Straße auszuweichen.

### Weidenweg/Richard-Sorge-Straße:

An dieser Stelle war es sehr eng, da die parkenden Autos sehr weit auf den Gehweg ragten und dadurch der Platz auf dem Gehsteig für Rollstühle zum Hindurchkommen zu schmal war. Hinzu kamen drei sehr unebene Stellen, die mit dem Rollstuhl nicht zu überwinden waren. Alle Schieber mussten umdrehen und mit den Rollstühlen auf die Straße ausweichen. Parallel zu dieser Stelle gab es einen Arkaden-Durchgang mit einer niedrigen, überwindbaren Schwelle auf der einen Seite, jedoch mit einer sehr hohen, für Rollstuhlfahrer nicht zu überwindenden Schwelle auf der anderen Seite zur Richard-Sorge-Straße.

### Richard-Sorge-Straße:

Insgesamt wurden die Granitbodenplatten als sehr schlechter Fahrbelag auf dem Gehweg benannt. Erschwerend kam hinzu, dass es kaum Ausweichmöglichkeiten gab und es in Nähe der Häuserwände/-Kanten meist sehr uneben war. Einige Rollstuhlfahrer, insbesondere im Elektrorollstuhl, wichen alternativ auf die Straße aus.

### Straße der Pariser Kommune/Karl-Marx-Allee:

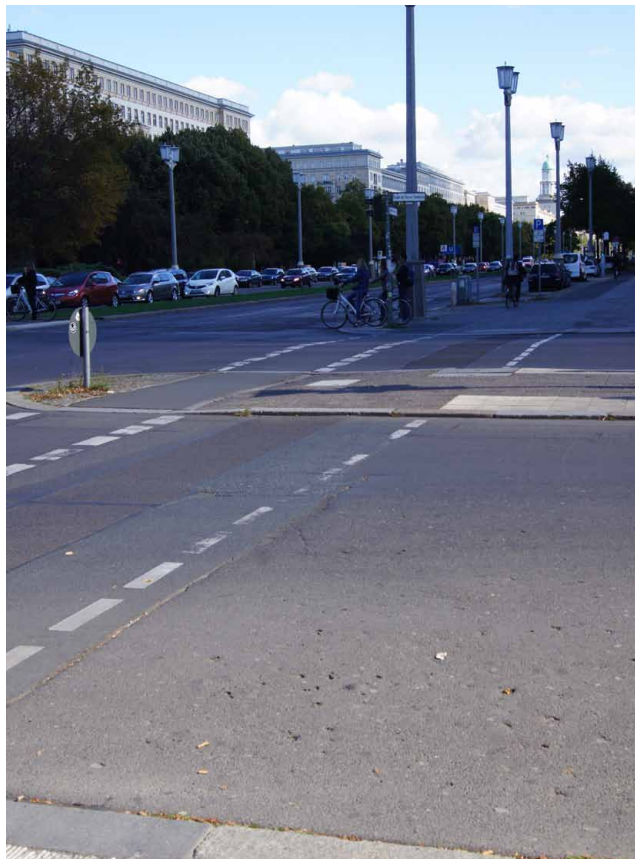
Die Kreuzung wurde als schwer zu überqueren bemängelt, da die Übergänge nicht vollständig abgesenkt waren und der Rollstuhl bei einer Ampelüberquerung an insgesamt vier Stellen sehr stark erschütterte. Das Umfahren der Kanten über die Radwege war für die Rollstuhlfahrer sehr gefährlich. Es wurde vorgeschlagen, die Gehwege ebenso wie die Radwege abzusenken.



Weidenweg/Richard-Sorge-Straße



Richard-Sorge-Straße



Straße der Pariser Kommune/Karl-Marx-Allee



## Tour am 30. September 2015 durch Neukölln Rixdorf

### Stationen der Tour

- Gasthaus Villa Rixdorf (Bauernmuseum)
- Richardplatz mit Schmiede
- Richardstraße 76
- Standbild Friedrich-Wilhelm I und altes Schulhaus
- Comeniusgarten, Richardstraße 35
- Richardstraße 80 (altes Haus)
- Kleine Kapelle, Richardstraße 97
- Bewag-Umspannwerk, Richardstraße 20
- Neuköllner Oper
- Passage zur Karl-Marx-Straße
- Café Rix, Karl-Marx-Straße

### Teilnehmerstruktur

- Sieben Personen mit Mobilitätseinschränkungen im Rollstuhl, davon eine Seheingeschränkte sowie eine Person im Elektrorollstuhl,
- eine seheingeschränkte Person höheren und zwei mobilitätseingeschränkte Person mittleren Alters ohne Rollstuhl und
- acht erfahrene Begleiter mittleren Alters vom Sozialverband VDK, sowie
- drei unerfahrene Rollstuhl-Schieber und Begleitpersonen,
- die Behindertenbeauftragte von Neukölln und
- ihre Auszubildende.



Richardplatz



Schmiede am Richardplatz



Straßenüberquerung

Die Einweisung in den Umgang mit den Rollstühlen erfolgte durch eine Begleiterin des Sozialverbandes VDK.

Gesamtgruppengröße: 23 Teilnehmende

### Kooperationspartner

Sozialverband VDK Berlin-Brandenburg e.V. ,  
Mobilitätshilfedienst Neukölln

### Positive Aspekte mit Blick auf die Barrierefreiheit

Die Teilnehmenden der Führung beurteilten das Vorkommen insgesamt als problemlos, da es neben den markanten Problemstellen auf der Tour keine weiteren großen Hindernisse gab.

### Zentrale Barrieren

#### Richardplatz:

Am Richardplatz gab es vereinzelt Probleme mit dem Kopfsteinpflaster auf den Gehwegen und der Straße - vor allem beim Überqueren von Einfahrten. Die Einfahrt zur Schmiede war aufgrund des historischen Kopfsteinpflasters sehr schwierig zu befahren,

insbesondere für Rollstühle mit sehr schmalen Vorderrädern. Die meisten Rollstuhl-Schieber zogen die Rollstühle rückwärts über das Kopfsteinpflaster.

#### Comeniusgarten - Richardstr. 35:

Der Zugang zum Garten gestaltete sich aufgrund zwei hoher Schwellen schwierig. Frau Smaldino, die Behindertenbeauftragte von Neukölln, regte an, den Eingang ebenerdig zu gestalten und leitet die Information an das Tiefbauamt weiter. Eine sehbeeinträchtigte Teilnehmerin wünschte sich ein Geländer an der Brücke über den Teich im Comeniusgarten, da die Brücke keinerlei Begrenzung aufwies.

#### Kleine Kapelle - Richardstraße 97:

Der Zugang zur Kirche war aufgrund zweier Stufen schwierig. Die Person im Elektrorollstuhl kam nicht in das Gebäude und es passten immer nur zwei Rollstühle gleichzeitig in das kleine Gebäude hinein.



Eingang Comeniusgarten - Richardstr. 35



Eingang Kleine Kapelle - Richardstraße 97

## Tour am 13. Oktober 2015 durch Mitte

### Stationen der Tour

- Heinrich-Heine Denkmal, Köpenicker Straße
- Schultze-Delitzsch-Platz
- Berolina Mietergärten
- Park an der Jakobstraße
- Kontorhaus am Spittelmarkt, Alte Jakobstraße mit Durchgang zur Grünstraße
- Grünstraßenbrücke über den Spreekanal
- entlang des Spreekanal zum Kreativhaus e.V.,
- Fischerinsel 3
- Petriplatz und Ausgrabungsstätte
- Gertraudenbrücke mit der heiligen Gertraude
- Friedrichsgracht
- Schinkelplatz am Stadtschloss

### Teilnehmerstruktur

- Drei Personen höheren Alters im Rollstuhl, davon eine Person im Elektrorollstuhl sowie
- eine sehingeschränkte Person ohne Rollstuhl mit Begleiter und
- zwei Begleiter jüngeren und mittleren Alters vom Humanistischen Verband Berlin, sowie
- zwei jugendliche Personen als unerfahrene Rollstuhl-Schieber bzw. testweise im Rollstuhl.

Die Einweisung in den Umgang mit den Rollstühlen erfolgte durch eine Begleiterin des Sozialverbandes VDK.

Gesamtgruppengröße: 9 Teilnehmende

### Kooperationspartner

Humanistischer Verband, LV Berlin-Brandenburg e.V.,  
Mobilitätshilfedienst Mitte

### Positive Aspekte mit Blick auf die Barrierefreiheit

Neue Jakobstraße/ Neue Jakobstraße (entlang der Berolina Mietergärten):

Die abgesenkten Bordsteine machten das Überqueren der Straße leicht, jedoch erschwerten Sperrpfosten auf dem Gehweg das Durchkommen.

### Alte Jakobstraße/ Sebastianstraße:

Der Übergang und Zugang zum Park an der Jakobstraße war problemlos möglich, da die Bordsteine abgesenkt waren.





Köpenicker Straße/Neue Jakobstraße



Sperrpfosten auf dem Gehweg



Kontorhaus am Spittelmarkt, Durchgang zur Grünstraße

### Kontorhaus am Spittelmarkt, Alte Jakobstraße mit Durchgang zur Grünstraße:

Es gab eine Rampe um durch das Eingangstor zu kommen. Diese war jedoch etwas schmal, was für etwas breitere Rollstühle ein Hindurch kommen unmöglich machen würde.

### Grünstraßenbrücke Richtung Roßstraßenbrücke:

Der Fahrbelag des Weges entlang des Spreekanal war einwandfrei befahrbar und die leichten Steigungen gut zu überwinden.

### **Zentrale Barrieren**

Auffallend waren mehrere sehr kurze Ampelphasen auf dem Parcours der Stadtführung:

- Annenstraße/ Neue Jakobstraße:  
An dieser Stelle befand sich die Gruppe auf der Mitte der Fahrbahn, als die Ampel auf Rot sprang.
- Fischerinsel Höhe Roßstraßenbrücke (temporäre Baustellenampel)  
An dieser Stelle kam das Ende der Gruppe über die Straße, als die Ampel schon wieder auf Rot sprang.
- Fischerinsel/ Gertraudenstraße:  
An dieser Stelle kam die Gruppe nicht geschlossen über die Straße, so dass ein Großteil der Gruppe auf der Mittelinsel zwischen den vorbeifahrenden Autos auf erneutes Grün warten musste.

### Köpenicker Straße/Neue Jakobstraße:

Die Straße war aufgrund sehr hoher Bordsteinkanten und nicht vorhandener Borsteinabsenkungen sehr schwer zu überqueren. Es gab keine Ampel, keinen Zebrastreifen, weshalb die Teilnehmer sehr schwer auf den Schultze-Delitzsch-Platz kamen. Es wurden alternative Routen gesucht, z.B. fuhr der Elektrorollstuhl bis zu einem geeigneten, abgesenkten Bordstein auf der Straße.

### Köpenicker Straße/Neue Jakobstraße:

In der Neuen Jakobstraße auf Höhe der Nigerianischen Botschaft gab es keine Überquerungsmöglichkeiten, da die Autos sehr nah nebeneinander parkten. Es gab weder Lücken zum Hindurch kommen noch waren die Bordsteine abgesenkt. Das Überqueren der Straße zwischen parkenden Autos wurde von den Personen im Rollstuhl als sehr gefährlich eingestuft.

### Fischerinsel/Gertraudenstraße:

Die Ampelübergänge vor allem im Bereich der Mittelinsel waren nicht ausreichend abgeflacht, was vor allem den Rollstuhlfahrerinnen bzw. Rollstuhlfahrern mit Rollstühlen mit kleinen Vorderrädern Schwierigkeiten bereitete und die Gruppe auseinander riss.

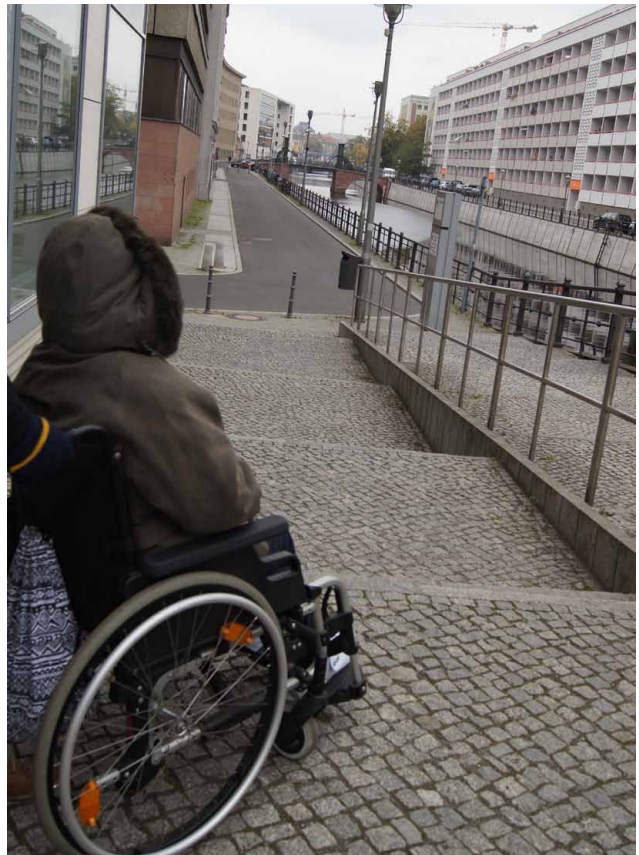


Gertraudenbrücke/Oberwasserstraße:

Hinter der Gertraudenbrücke gab es keinen direkten Weg entlang des Ufers. Dort gab es zwar breite Treppenstufen in zwei unterschiedlichen Höhen, jedoch keine Rampe. Die Rollstuhlfahrer mussten einen Umweg um das Gebäude nehmen. Geht man am Gebäude den Arkadengang entlang befanden sich am Ende des Durchgangs drei mit dem Rollstuhl nicht zu überwindende Treppenstufen. Diese Barriere war zunächst nicht ersichtlich, da der Zugang zu den Arkaden stufenlos war. Auch dort mussten die Schieber mit den Rollstühlen umdrehen.

Zugang Schinkelplatz vom Kupfergraben:

Es gab keine frei zugänglichen, abgesenkten Bordsteine am Zugang zum Schinkelplatz. Die Person im Elektrorollstuhl kam nicht auf den Platz herauf und fuhr alternativ bis zur Bordsteinkante zwischen zwei parkende Autos soweit es ging an die Gruppe heran. Die einzige Bordsteinabsenkung war zugeparkt und es gab dort kein entsprechendes Parkverbotsschild.



Treppenstufen an der Gertraudenbrücke



Fischerinsel/Gertraudenstraße: Kurze Ampelphase



Zugang Schinkelplatz vom Kupfergraben



Arkadengang mit Treppenstufen



Zugeparkte Bordsteinabsenkung



# Handlungsempfehlungen mit Blick auf die Barrierefreiheit

Im Rahmen der Inklusions-Stadtführungen wurde deutlich, dass es auf städtebaulicher Ebene einen großen Verbesserungsbedarf gibt, um eine gleichwertige Teilhabe von Personen mit Beeinträchtigung an Stadtführungen und am Stadtleben insgesamt zu gewährleisten. Es gibt zwar bereits zahlreiche Maßnahmen und inkludierende Faktoren, welche jedoch verstärkt ausgebaut und unter Berücksichtigung der Alltagserfahrungen von Menschen mit Beeinträchtigungen stetig weiterentwickelt werden müssen. Dies sollte unter Einbindung der Behindertenbeauftragten sowie der Ordnungs- und Tiefbauämter der Bezirke geschehen. Es sollten vermehrt Verkehrsinseln, Zebrastreifen und Ampeln an kritischen Stellen geschaffen werden bzw. die bereits existierenden Übergänge z.B. durch vollständig abgesenkte Bordsteine oder andere Verbesserungsmaßnahmen optimiert werden. Beispielsweise könnten barrierefreie Straßenübergänge noch deutlicher gekennzeichnet werden. Eine Idee wäre, ein einheitliches Beschilderungssystem mit Wiedererkennungswert zu schaffen.

Neben städtebaulichen Maßnahmen gilt es, nachhaltige, inhaltliche Lösungskonzepte zu entwickeln, wie Berlin langfristig eine lebenswerte, barrierefreie Stadt für alle Berlinerinnen und Berliner sowie Besucherinnen und Besucher sein kann. Außerdem wäre es wünschenswert, wenn Anbieter professioneller Stadttouren auch gezielt gemeinsame Touren für Menschen mit und ohne Beeinträchtigungen organisieren würden, um weitere inklusive sowie exklusive Faktoren im Berliner Stadtbild ausfindig zu machen und einen nachhaltigen Effekt für ein respektvolles Miteinander in der Stadt zu schaffen. In diesem Zusammenhang könnte auch der intergenerationelle Austausch gefördert werden, in dem Kooperationsmöglichkeiten zwischen Schulen und Mobilitätshilfediensten geschaffen werden.



Auf dem Weg zu einer barrierefreien Stadt



Nachhaltige Effekte ausdrücklich erwünscht

# Ergebnisse der Supervision und Evaluation

Im Folgenden sollen die Ergebnisse der begleitenden Supervision und Evaluation der Stadtführungen verdichtet auf zentrale Aspekte vorgestellt werden. Hauptfokus der Supervision und Evaluation war das Erleben der verschiedenen Teilnehmergruppen (Menschen mit und ohne Behinderung) und insbesondere die Interaktion zwischen diesen.

## Vorgehen und Methodik

Die Supervision und Evaluation wurde auf Basis eines gemeinsam mit der Projektleitung konzipierten einheitlichen Erhebungsschemas durchgeführt, welches durch die jeweilige beobachtende Begleitperson genutzt wurde, um eigene Eindrücke und Statements von Teilnehmenden aufzunehmen. Dabei gesammelte Eindrücke, „Good-Practice“ und Verbesserungsanregungen wurden in der Auswertung gemeinsam mit der Tour- und Projektleitung besprochen, um daraus für zukünftige Projekte zu lernen.

## Wahrnehmung der beeinträchtigten Teilnehmenden

Die durchgeführten Beobachtungen und Befragungen haben ergeben, dass das Angebot der inklusiven Stadtführungen unter den beeinträchtigten Teilnehmenden insgesamt sehr gut an- und aufgenommen worden ist. Da scheinbar ein Mangel an entsprechenden organisierten Freizeitangeboten besteht, haben es die Teilnehmenden sehr genossen, „überhaupt einmal raus“ und mit anderen Menschen in Kontakt zu kommen. Oft können Menschen mit Mobilitätseinschränkung, die sich - zumindest auf längeren Strecken außerhalb der eigenen Wohnung - nur mit Rollstuhl fortbewegen können, nur auf ein sehr geringes Kontingent an Unterstützungsstunden durch Mobilitätsdienste zurückgreifen, die häufig für die Teilnahme an einer solchen Tour oder anderen gemeinschaftsorientierten Freizeit-Angeboten nicht ausreichen. Außerdem scheint insgesamt ein Mangel an Angeboten bzw. ein Mangel an Information über mögliche Angebote zu bestehen.

Neben dem positiven Aspekt, dass überhaupt ein Freizeitangebot gemacht wird, wurde auch das konkrete Format von den befragten eingeschränkten

Teilnehmenden insgesamt positiv bewertet. Unter anderem wurden als positive Aspekte genannt, dass

- man draußen an der frischen Luft ist;
- man interessante Orte und Geschichten kennenlernt;
- man selbst als Anwohner eines Stadtteils noch neue Aspekte und Facetten aufgezeigt bekommt;
- man sowohl mit anderen beeinträchtigten Personen als auch mit nicht-beeinträchtigten Teilnehmenden zusammen ist.

## Wahrnehmung der nicht-beeinträchtigten Teilnehmenden

Auch die nicht-beeinträchtigten Teilnehmenden haben das Angebot insgesamt positiv an- und aufgenommen, auch wenn insgesamt im Verhältnis (Mobilitätsdienst-Mitarbeitende und professionelle Tourbegleiter herausgerechnet) weniger „Laien“ als körperlich Beeinträchtigte an den Touren teilgenommen haben. Hier müsste für Folge- bzw. Nachahmer-Vorhaben noch einmal der Aspekt der Werbung bzw. Bekanntmachung besonders in den Fokus genommen werden. Unter den Teilnehmenden fanden sich sowohl Menschen, die bereits einen persönlichen Bezug zum Thema „Leben mit Beeinträchtigungen“ hatten, als auch Teilnehmende, die bisher noch



Positive Reaktionen auf das Tour-Angebot



Kennenlernen neuer Aspekte und Facetten des Stadtteils



keinen oder nur wenig direkten Kontakt mit Menschen hatten, die mit einer körperlichen Beeinträchtigung leben.



Interaktion zwischen den Teilnehmenden

Entsprechend der unterschiedlichen Vorerfahrungen fiel auch unsere Befragung bezüglich des Perspektivenwechsels und Erkenntnisgewinns durch die Tour bei den nicht-beeinträchtigten Teilnehmenden stark unterschiedlich aus. Während für einige Teilnehmende der Kontakt mit körperlich Beeinträchtigten und auch das Schieben eines Rollstuhls keine neue Erfahrung war, war für andere Teilnehmende das gemeinsame Erkunden der Stadt mit Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern und anderweitig eingeschränkten Personen eine neue Erfahrung, die als Veränderung und Erweiterung der eigenen Perspektive erlebt wurde.

Insbesondere die Möglichkeit selbst einmal zu erleben, wie es sich anfühlt mit einem Rollstuhl geschoben zu werden, haben befragte Teilnehmende als sehr eindrücklich geschildert: Die Höhenveränderung zwischen dem aufrechten Stehen bzw. Gehen und dem Sitzen bzw. Geschoben-werden im Rollstuhl verändert die Perspektive auf die Stadt radikal, da vieles, was aus aufrechter Perspektive gut zu sehen ist und gut überschaubar scheint, für Rollstuhlfahrer nur sehr eingeschränkt oder ausschnitthaft wahrnehmbar ist.



Perspektivenwechsel und Erkenntnisgewinn

## Die Interaktion zwischen den beeinträchtigten und nicht-beeinträchtigten Teilnehmenden

Der inklusive Charakter der Stadttouren steht und fällt mit Rahmung des Erlebnisses, der Schaffung von Kommunikationsräumen (räumlich und zeitlich) während der Tour sowie der Anleitung bzw. Moderation durch die Tourleitung. Eine gute und ausführliche Begrüßung und Anmoderation, ein Transparentmachen der verschiedenen vertretenden Teilnehmergruppen und -rollen, eine spezifische Ansprache sowie wiederholte Anreize zur Interaktion durch entsprechende Fragen und Anweisungen zu setzen - dies alles kann dafür sorgen, dass die Teilnehmenden intensiver miteinander in Kontakt treten und damit die inklusive Dimension des Erlebnisses möglichst weitgehend erschlossen wird.



Moderation durch die Tourleitung

Bei den verschiedenen Touren konnten die genannten Aspekte in unterschiedlicher Ausprägung und unterschiedlichem Ausmaß beobachtet werden. Im Folgenden soll nun auf einige Aspekte, die bei der

Supervision und Evaluation der Touren besonders aufgefallen sind und als wichtige Themenkomplexe für die Weiterentwicklung des Konzepts und der Praxis herausstachen, etwas ausführlicher dargestellt werden.

## Rahmung und Ablauf der Touren

### Begrüßung und Einführung

Einer ausführlichen Einführung in das Projekt und seine Ziele sollte am Beginn jeder Tour ausreichend Raum gemacht werden, um die Teilnehmenden miteinander in Kontakt zu bringen. In jedem Fall macht es Sinn, die unterschiedlichen Teilnehmergruppen (beeinträchtigte und nicht-beeinträchtigte Teilnehmende, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Mobilitätsdiensten, Beobachtende sowie Experteninnen und Experten) am Anfang der Tour sichtbar zu machen - beispielsweise durch Handzeichen - und kurz zu erläutern, wer woher kommt und mit welcher Motivation an der Tour teilnimmt. Dies schafft Orientierung und bietet Anknüpfungspunkte für die weitere Interaktion.

Wenn sich während einer Tour Tandems von Laien-Schieberinnen und -Schiebern und Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern bilden sollen, sollte in jedem Fall eine Einführung ins Rollstuhlschieben durch eine entsprechende Fachkraft für alle Beteiligten vor Beginn der Tour gegeben werden. Dabei kann die Tandem-Bildung bereits angeregt und das Ganze interaktiv erprobt werden. Dies wurde gemäß der Beobachtungen und Befragungen als sehr hilfreich empfunden. Es scheint auch für die teilnehmenden Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer kein Problem darzustellen, wenn nicht-beeinträchtigte Teilnehmende die Rolle des bzw. der Geschobenen in einem zusätzlichen Rollstuhl einnehmen. Insgesamt haben wir den Umgang unter den Teilnehmenden als sehr offen und interessiert wahrgenommen.

### Stationen und Dauer

In Bezug auf die Routenplanung der Tour ergibt sich ein Spannungsverhältnis aus den vielfältigen Zielen (Stadt erfahrbar machen, Neues kennen lernen, Sensibilisierung der nicht-beeinträchtigten Teilnehmenden für die Belange von mobilitäts- oder anderweitig eingeschränkten Personen, Aufmerksam machen auf Aspekte von Barrierefreiheit, gemeinsamer Austausch) und dem zeitlichen Rahmen. Es hat sich gezeigt, dass insbesondere für viele der älteren und beeinträchtigten Teilnehmenden eine Zeitspanne



Begrüßung der Teilnehmenden



Einweisung in den Umgang mit dem Rollstuhl



Stadt für alle Teilnehmenden erfahrbar machen





Gemeinsam den Kiez erkunden



Versteckte Ecken entdecken

von zwei Stunden die maximale Dauer für eine solche Tour darstellt. Hierbei ist auch auf eine gute Abstimmung mit der Arbeitsplanung der Mitarbeitenden der Mobilitätsdienste zu achten.

Auch wenn es aus der Perspektive der Interaktion und des inhaltlichen Austauschs zwischen den Teilnehmenden vielleicht sinnvoll wäre, mehr Zeit auf den gemeinsamen Dialog in der Gruppe gegenüber der Präsentation einzelner Stationen zu verwenden, stellt natürlich das inhaltliche Erlebnis „Stadtführung“ - insbesondere für viele der beeinträchtigten Teilnehmenden - den zentralen Aspekt einer solchen Tour dar und sollte in keinem Fall in den Hintergrund treten.

Diese unterschiedlichen Aspekte und Blickwinkel gilt es bei der Planung zukünftiger Touren zu berücksichtigen und auszubalancieren. Eine Anregung hierfür könnte sein, lieber die Anzahl der einzelnen Stationen zugunsten eines intensiveren Austauschs und eines stärkeren Erlebnischarakters bzgl. der inklusiven Aspekte zu reduzieren. In jedem Fall ist bei Stationen, an denen dort ansässige Akteure die Gruppe begrüßen und etwas präsentieren, eine gute vorherige Abstimmung und eine Vorbereitung auf die Zielgruppe von Nöten.

### **Gruppengröße und Fortbewegung der Gruppe**

Die Gruppengröße für inklusive Stadtführungen sollte nicht zu klein und nicht zu groß sein und hat Auswirkungen auf die Wahl der Route beziehungsweise der Stationen. Es sollte bei der Planung von Touren trotz des Gedankens der Sensibilisierung für Barrierefreiheit darauf geachtet werden, dass keine Frusterlebnisse oder gefährlichen Situationen für die Teilnehmenden entstehen. Das heißt, alle besuchten Orte sollten von allen Teilnehmenden mit vertretbarem Aufwand erreicht werden können und immer da, wo es einen Input gibt, sollte auch eine ausreichend große Fläche vorhanden sein, damit die gesamte Gruppe sicher beisammen stehen kann. Auch vor diesem Hintergrund macht eine nicht zu große Gruppe (Empfehlung wären 15 bis maximal 20 Personen) Sinn, da bei den beobachteten Touren die Akustik auf Grund von Umgebungsgeräuschen und Höreinschränkungen der Teilnehmenden einen kritischen Punkt darstellte. Weiterhin sollte darauf geachtet werden, dass die Gruppe sich bei der Fortbewegung nicht zu sehr zerstreut, sondern das Tempo möglichst immer an die langsamsten Teilnehmenden angepasst wird, gerade wenn Barrieren auf dem Weg dazu führen, dass Umwege genommen werden müssen.

### **Gemeinsamer Abschluss**

Um sich noch einmal in der großen Gruppe auszutauschen und das Erlebte auszuwerten empfiehlt sich ein gemeinsamer Abschluss in einem barrierefreien Café, Restaurant oder einer anderen Einrichtung, wo möglichst alle Teilnehmenden gemeinsam sitzen und miteinander sprechen können. Hier bietet sich die Gelegenheit einen schönen, gemeinsamen Schlusspunkt zu setzen. In jedem Fall sollte darauf geachtet werden, dass vom Ort des Abschlusses aus auch für Rollstuhlfahrende eine gute ÖPNV-Anbindung gewährleistet ist.

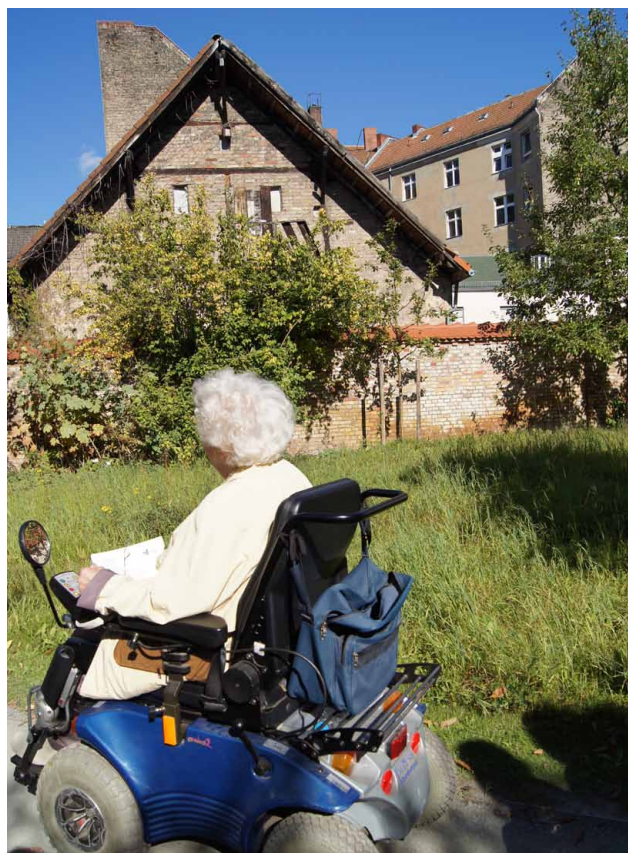
### **Umgang mit verschiedenen Typen von Einschränkungen**

Eine besondere Herausforderung stellt sicherlich die gleichzeitige Adressierung verschiedener Teilnehmergruppen mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen dar. Bei den durchgeführten Touren waren mehrfach sowohl Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer (mit Schiebe-Rollstuhl und Elektro-Rollstuhl) als auch blinde und gehör-beeinträchtigte Teilnehmende vertreten. Die Touren fokussierten jedoch verhältnismäßig stark auf den Aspekt der Mobilitätseinschränkung. Die Touren wurden zwar dennoch auch von den blinden Teilnehmenden als interessantes und angenehmes Erlebnis empfunden, will man jedoch Inklusion

hinsichtlich verschiedener Typen von Einschränkungen ernsthaft leben, thematisieren und erfahrbar machen, so müssten die unterschiedlichen Beeinträchtigungen auch in gleichem Umfang adressiert, thematisiert und erfahrbar gemacht werden. Bei blinden Teilnehmenden würde dies eine besondere Ansprache und Sprachwahl ebenso beinhalten, wie die verstärkte Möglichkeit Elemente der Tour (bspw. Denkmäler, Gedenktafeln etc.) haptisch erfahrbar zu machen. Analog dazu, dass „Laien“ ausprobieren können, wie es ist, einen Rollstuhl zu schieben bzw. geschoben zu werden, könnte man auch versuchen einen Perspektivwechsel in Bezug auf Seheinschränkungen als Erfahrungsmöglichkeit (bspw. durch das Ausgeben von Augenbinden und das Geführtwerden über einen gewissen Streckenabschnitt) stärker in die Planung der Touren einzubauen.

## Zusammenfassende Ergebnisse der Supervision und Evaluation

Es hat sich gezeigt, dass bei der Vielfältigkeit der Zielstellungen und Aspekte in jedem Fall eine gute Vorbereitung und ein gutes Zusammenspiel aller beteiligten Akteure zentral für die Qualität des Erlebnisses für die Teilnehmenden und den Output im Sinne der Sensibilisierung für Aspekte der Inklusion und Barrierefreiheit ist. Spannend war, bei einzelnen Touren direkt auch mit verantwortlichen Ansprechpartnern (Behindertenbeauftragten) ins Gespräch zu kommen. In Bezug auf die angesprochene Vielfältigkeit wäre es für Folge- bzw. Nachahmerprojekte ggf. interessant das Angebot weiter, bspw. nach unterschiedlichen Formen von Beeinträchtigung (Stadt aus Perspektive Blinder, Gehörloser, Rollstuhlfahrender) oder nach unterschiedlichen inhaltlichen Aspekten des Sozialraums Stadt, zu differenzieren, um aus dem allgemeinen Angebot „Stadtführung“ fokussiertere Angebote zu entwickeln. In jedem Fall hat das Projekt für die Teilnehmenden einen wertvollen Beitrag zur Neuentdeckung der jeweiligen Kieze/Stadtteile, das Zusammenkommen und den Austausch mit anderen Menschen im Allgemeinen und für den Abbau von Berührungängsten von Menschen ohne Beeinträchtigung mit körperlich Beeinträchtigten geleistet.



Neuentdeckung des Kiezes



Breites Angebot für alle Teilnehmenden



Gemeinsam Neues erfahren



## Abschluss und Ausblick

Die Besonderheit des hier vorgestellten Projekts in Abgrenzung zu ähnlichen Angeboten wie kommerziellen Stadtführungen für beeinträchtigte Zielgruppen oder Stadtteilbegehungen durch Betroffenen Gruppen liegt auf dem explizit inklusiven Charakter des Formats und der Verbindung mehrerer Aspekte des Lernens und Erlebens. Beeinträchtigte und nicht-beeinträchtigte Teilnehmende lernen gemeinsam ihre Stadt auf neue Weise kennen, kommen dabei miteinander in Kontakt und werden für die besonderen Bedürfnisse und Perspektiven von Menschen mit verschiedenen körperlichen Beeinträchtigungen sensibilisiert. Hierfür kann das Projekt als ein insgesamt gelungener Modellversuch betrachtet werden.

Für Folge- bzw. Nachahmerprojekte sei explizit darauf hingewiesen, dass die Realisierung eines solchen Formats einen erheblichen Aufwand in der Vorbereitung insgesamt und insbesondere in der Planung der einzelnen Touren bedeutet, wobei neben den inhaltlichen Aspekten speziell die Erstellung von möglichst barrierefreien Routen im Vorfeld (idealerweise bereits gemeinsam mit Betroffenen) einen Schwerpunkt der Arbeiten bildet. Die Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen und Expertinnen und Experten stellt in jedem Fall einen Schlüsselfaktor für das Gelingen eines solchen Projekts dar.

Eine weitere Herausforderung für die Weiterentwicklung des Konzepts ist sicher die noch bessere Adressierung von Menschen mit verschiedenartigen Typen von körperlichen Beeinträchtigungen, ebenso wie die Schaffung von Angeboten für Teilnehmende mit darüber hinausgehenden Beeinträchtigungen.

Die Ergebnisse der Evaluation zeigen in jedem Fall deutlich, dass ein Bedarf für derartige oder vergleichbare Angebote besteht und sowohl die beeinträchtigten wie auch die nicht-beeinträchtigten Teilnehmenden viel aus einem solchen Projekt mitnehmen können.



Ein gelungener Modellversuch



Ausbaufähiges Angebot für ein barrierefreies Berlin

# Impressum

## **Herausgeber**

Stiftung SPI

Sozialpädagogisches Institut Berlin - Walter May  
Rechtsfähige Stiftung des bürgerlichen Rechts, Sitz  
Berlin.

Anerkannt durch die Senatsverwaltung für Justiz. Sie  
unterliegt nach dem Berliner Stiftungsgesetz der  
Stiftungsaufsicht Berlins.

Der Gerichtsstand der Stiftung ist Berlin.

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE136725416

## **Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes**

Dr. Birgit Hoppe, Vorstandsvorsitzende/Direktorin  
Müllerstraße 74

13349 Berlin

Fon: 030.45 97 93 - 0

Fax: 030.45 97 93 - 66

info@stiftung-spi.de

## **Redaktion**

Karin Bremer,

Stiftung Sozialpädagogisches Institut - Walter May  
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Ausnahme  
& Regel

Projektbereich Partizipation & Politische Bildung

## **Konzept und Koordinierung**

Stiftung SPI und Paula Mett

## **Dokumentation & Supervision**

Paula Mett, Stadtplanerin, Berlin

Marc Schmieder, Soziologe, Berlin

## **Gestaltung und Satz**

Paula Mett, Berlin

## **Bildnachweis**

Alle Fotos: Paula Mett, Berlin

außer S. 8: Jens Heimendahl, Berlin



