

## **Leitlinien zum Ausbau Berlins als behindertengerechte Stadt**

### **Präambel**

Ziel der Leitlinien für eine behindertengerechte Stadt ist die menschengerechte Stadt, die allen behinderten und nichtbehinderten Bürgern und Besuchern die gleichberechtigte Teilnahme am vielfältigen sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Leben in unserer Stadt ermöglichen soll.

Hierfür müssen die realen Voraussetzungen, durch die Beseitigung bestehender Mobilitätshindernisse und bauliche Barrieren, geschaffen werden.

Das Land Berlin wird in den Bereich, in denen es keine originäre Regelungskompetenz hat, für die Realisierung der Leitlinien eintreten.

Bestehende rechtliche Schranken, die die Umsetzung der nachfolgenden Leitlinien behindern, sollen abgebaut werden.

Die Fortentwicklung und zwingende Anwendung der DIN-Normen 18 024 und 18 025 im Rahmen der Bauordnung ist anzustreben.

Parallel dazu gilt es, auch die vorhandenen sozialen und psychologischen Schranken und Diskriminierungen im öffentlichen Leben zu beseitigen, die ebenfalls einer selbstbestimmten Lebensgestaltung der Behinderten entgegenstehen. Diese Einschränkungen gelten vor allem auch für Menschen mit geistiger und psychischer Behinderung, deren Bedürfnisse oft nicht mit baulichen oder technischen Mitteln zu bewältigen sind. Hierzu müssen weitere Überlegungen angestellt werden.

Aus Sicht der Betroffenen haben sich einige Sicherheitsstandards zum Teil - im Verhältnis zum technischen Fortschritt - veraltete technische Normen und Anforderungen, die ursprünglich den Interessen und dem Wohle aller Menschen dienen sollten, in der nicht nur subjektiv als immer unsicherer empfundenen Umwelt als Elemente angeblich regelungsfähiger Bereiche des öffentlichen Lebens erhalten und sich damit zugleich objektiv gegen die Mobilitätsinteressen einer ganzen Bevölkerungsgruppe durchgesetzt.

Dies gilt ebenfalls aus Sicht der Betroffenen z.B. auch bei der aus Sicherheitsgründen vorgesehenen und allzu oft auch vollstreckten strengen Limitierung der Zahl von Rollstuhlbenutzern in Gebäuden und Veranstaltungsorten.

Das auf der anderen Seite inzwischen gewachsene Problembewusstsein für die Mobilitätsinteressen der Behinderten in den Verwaltungen und in der Öffentlichkeit, muss daher gerade hier auch auf der rechtlichen und handlungspraktischen Ebene seinen Niederschlag finden.

Bei der Weiterentwicklung rechtlicher Normen sind die sich verändernden Mobilitätsbedingungen und Interessen der Behinderten zu berücksichtigen.

Die Olympia- und Paralympicsbewerbung, die Hauptstadtfunction und der mit der Entwicklung zur Metropole einhergehende Bauboom bieten die einmalige Chance, die notwendigen Voraussetzungen für eine behindertengerechte Stadt zu schaffen.

Bei der Entwicklung städtebaulicher Konzepte und des Neu- und Umbaus ganzer Stadtviertel muss behindertengerechte Bauweise in allen Bereichen realisiert werden. Die entsprechenden Gesetze und Verordnungen sind dahingehend weiterzuentwickeln.

Mit den Leitlinien wird versucht, nicht nur den Anforderungen und Bedürfnissen aller Behinderten (insb. Blinden, Rollstuhlbenutzern, Geh-, Seh- und Hörbehinderten) gerecht zu werden, sondern auch die Interessen der zeitweise Mobilitätsbehinderten (Kindern, Eltern mit Kinderwagen, Unfallverletzten etc.) und der alten Menschen Rechnung zu tragen.

Darüber hinaus erfüllt die Umsetzung dieser Leitlinien u.a. eine wichtige Funktion für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in unserer Stadt, in dem die Benutzbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs für die Allgemeinheit erleichtert und - über mehr Komfort und Attraktivität - die Akzeptanz erhöht wird.

Ebenso liegen die Vorteile behindertengerechten Bauens und behindertengerechter Stadtraumgestaltung für die Lebensqualität der Allgemeinheit auf der Hand.

Die soziale und ökologische Dimension der Leitlinien erfordert politische Grundsatzentscheidungen, die über die hier formulierten Zielprojektionen hinaus Umsetzungsstrategien erfordern, die dann - über die Erarbeitung von Durchführungsrichtlinien - direkte praktische Relevanz erhalten müssen.

Die Einsetzung einer ständigen Kommission, die sich die Konkretisierung (Durchführungsrichtlinien, Prioritätensetzungen) und Weiterentwicklung der Leitlinien zur laufenden Aufgabe macht, ist daher unabdingbare Voraussetzung für ein Gelingen dieses großen Vorhabens.

Die Kommission setzt sich aus Vertretern der betroffenen Senats- und Bezirksverwaltungen unter Beteiligung von Behindertenvertretern zusammen.

## 1. Öffentlicher Personennahverkehr

### 1.1 Zugängigkeit von Bahnhöfen und Haltestellen

#### 1.1.1 U-Bahnhöfe

In Berlin sind insgesamt 160 U-Bahnhöfe vorhanden.

Von diesen 160 U-Bahnhöfen sind insgesamt nur 21 U-Bahnhöfe rollstuhlgerecht zugänglich:

davon sind 12 U-Bahnhöfe mit Aufzügen und  
9 U-Bahnhöfe mit Rampen ausgestattet.

Weitere Aufzugsanlagen befinden sich zur Zeit im Bau (auf 10 U-Bahnhöfen; Inbetriebnahme September 1992 bis ca. Oktober 1994) bzw. sind geplant (auf 7 U-Bahnhöfen; Baubeginn ab 92/93), wie z.B. im Rahmen von Bahnsteigverlängerungen auf der U 6.

Die Ausstattungsmerkmale der behindertengerechten Aufzüge sind in einem verbindlichen Pflichtenheft festgelegt. Im Normalfall sind die Abmessungen der Aufzüge (140 x 210 cm) auch auf die Möglichkeit des Fahrradtransportes ausgerichtet.

Regelblätter für ein Leit- und Orientierungssystem sind vorhanden und werden ständig den technischen Entwicklungen und neuesten Erkenntnissen angepasst.

Gemäß Senatsbeschluss Nr. 2830/88 vom 19. April 1988 „werden alle neuen Bahnhöfe der U-Bahn für Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte, ältere Menschen und Fahrgäste mit Koffern und mit Kinderwagen insbesondere durch den Einbau von Aufzügen behindertengerecht ausgebaut. Die alten Bahnhöfe werden Zug um Zug umgerüstet.“

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 6. Dezember 1991 ebenfalls beschlossen:

„Der Senat wird ersucht, dafür Sorge zu tragen, dass alle neu zu bauenden U- und S-Bahnhöfe stufenlos zugänglich sind und alle in Betrieb befindlichen U- und S-Bahnhöfe schrittweise umgerüstet werden.“

Hierüber soll jährlich berichtet werden.

Zwischen Bahnsteig und Wagenboden ist jeweils eine Stufe von durchschnittlich ca. 15 cm vorhanden.

Auf nur 3 Umsteigebahnhöfen im U-Bahnnetz sind behindertengerechte Toiletten vorhanden.

Auf den U-Bahnhöfen Innsbrucker Platz (U 4), Hermannplatz (Bahnsteige der U 8), Paradesstraße (U 6) und Rathaus Steglitz (U 9) laufen zur Zeit Modellversuche für ein taktiles Leit- und Orientierungssystem für Blinde und Sehbehinderte.

Alle neuen U-Bahnhöfe müssen grundsätzlich so gebaut werden, dass sie und die dazugehörigen Einrichtungen von Menschen mit Behinderung, einschließlich von Menschen im Rollstuhl, ohne fremde Hilfe erreicht und genutzt werden können.

Bei Grundsanierung, Umbau, Rekonstruktion oder Wiederinbetriebnahme vorhandener U-Bahnhöfe soll Satz 1 entsprechend gelten.

Das Informations-, Leit- und Orientierungssystem auf den U-Bahnhöfen soll den Anforderungen von Menschen mit Behinderung, insbesondere von Blinden, Sehbehinderten und Gehörlosen, entsprechen:

- Ansage von Station und Fahrtrichtung
- kontrastreich vergrößerte und soweit möglich taktile Netz- und Bahnplanspläne,
- kontrastreiche und taktile Blindenleitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder einschließlich schwarz/weiß markierter Bahnsteigkanten,
- kontrastreiche Markierung von Treppenanfängen (1. und letzte Stufe) und von Fahrtreppen,
- Ausschilderung in großer, kontrastreicher Negativschrift sowie helle und blendfreie Beleuchtung im gesamten Bahnhofsbereich.

Entsprechend den rechtlichen Vorschriften und dem Stand der Technik muss zwischen dem Bahnsteig und dem Wagenfußboden Niveaugleichheit angestrebt werden.

Auf Umsteigebahnhöfen oder in deren unmittelbarer Nähe sollten behindertengerechte Toiletten vorgesehen werden.

## 1.1.2 S-Bahnhöfe

Im Berliner Nahverkehrsnetz sind insgesamt 123 S-Bahnhöfe vorhanden.

Von diesen 123 S-Bahnhöfen sind insgesamt 35 S-Bahnhöfe rollstuhlgerecht zugänglich; davon sind

- 7 S-Bahnhöfe mit Aufzügen (Selbstfahrer),
- 22 S-Bahnhöfe mit Rampen ausgestattet und
- 6 S-Bahnhöfe ohne Hindernisse zugänglich.

Weitere 13 S-Bahnhöfe sind bedingt zugänglich (Lastenaufzüge; Fahrstuhlführer erforderlich, die nur zeitlich eingeschränkt verfügbar sind).

Weitere Aufzugsanlagen befinden sich zur Zeit im Bau (auf ca. 20 S-Bahnhöfen; Inbetriebnahme Frühjahr 1992 bis 1994) bzw. sind geplant (auf 12 S-Bahnhöfen; Baubeginn ab 92/93 oder später).

Die Ausstattungsmerkmale der behindertengerechten Aufzüge sind in einem verbindlichen Pflichtenheft festgelegt.

Im Normalfall sind die Abmessungen der Aufzüge (140 x 210 cm) auch auf die Möglichkeit des Fahrradtransportes ausgerichtet.

Alle neuen S-Bahnhöfe müssen grundsätzlich so gebaut werden, dass sie und die dazugehörigen Einrichtungen von Menschen mit Behinderung, einschließlich von Menschen im Rollstuhl, ohne fremde Hilfe erreicht und genutzt werden können. Bei Grundsanierung, Umbau, Rekonstruktion oder Wiederinbetriebnahme vorhandener Bahnhöfe soll Satz 1 entsprechend gelten.

Das Informations-, Leit- und Orientierungssystem auf den Bahnhöfen soll den Anforderungen von Menschen mit Behinderung, insbesondere von Blinden, Sehbehinderten und Gehörlosen, entsprechen:

- Ansage von Station und Fahrtrichtung,
- kontrastreich vergrößerte und soweit möglich taktile Netz- und Bahnhofspläne,
- kontrastreiche und taktile Blindenleitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder einschließlich schwarz/weiß markierter Bahnsteigkanten,
- kontrastreiche Markierung von Treppenanfängen (1. und letzte Stufe) und von Fahrtreppen.

Regelblätter für ein Leit- und Orientierungssystem sind vorhanden und werden ständig den technischen Entwicklungen und neuesten Erkenntnissen angepasst.

Gemäß Senatsbeschluss Nr. 2830/88 vom 19. April 1988 „werden alle neu zu bauenden S-Bahnhöfe behindertengerecht ausgestattet, insbesondere werden Aufzüge bzw. Rampen installiert.

Die bestehenden Bahnhöfe werden nach und nach entsprechend umgerüstet, sofern die konstruktiven Gegebenheiten dies zulassen.“

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 6. Dezember 1991 ebenfalls beschlossen:

„Der Senat wird ersucht, dafür Sorge zu tragen, dass alle neu zu bauenden U- und S-Bahnhöfe stufenlos zugänglich sind und alle in Betrieb befindlichen U- und S-Bahnhöfe schrittweise umgerüstet werden.“

Hierüber soll jährlich berichtet werden.

Zwischen Bahnsteig und Wagenboden ist jeweils eine Stufe von fast Null bis 15 cm - am häufigsten von ca. 13 cm - vorhanden.

Im Berliner S-Bahnnetz hat die Reichsbahn im Jahre 1986 im Ausnahmewege die Bahnsteighöhe auf 103 cm festgelegt. Der Senat hält nach einer entsprechenden Ausnahmegenehmigung bei Bahnsteigneubauten ebenfalls diese Höhe ein. Die maximale Stufenhöhe beträgt damit 7 cm.

Auf nur 4 Umsteigebahnhöfen im S-Bahnbereich sind behindertengerechte Toiletten vorhanden.

Auf dem S-Bahnhof Priesterweg (S 2) läuft zur Zeit ein Modellversuch für ein taktiles Leit- und Informationssystem für Blinde und Sehbehinderte.

- Ausschilderung in großer, kontrastreicher Negativschrift sowie helle und blendfreie Beleuchtung im gesamten Bahnhofsbereich.

Entsprechend den rechtlichen Vorschriften und dem Stand der Technik muss zwischen dem Bahnsteig und dem Wagenfußboden Niveaugleichheit angestrebt werden.

Auf Umsteigebahnhöfen oder in deren unmittelbarer Nähe sollten behindertengerechte Toiletten vorgesehen werden.

### 1.1.3 Straßenbahnhaltestellen

In Berlin sind insgesamt 798 Straßenbahnhaltestellen vorhanden (Tagesnetz); der darin enthaltene Anteil von Haltestelleninseln ist noch nicht erfasst.

Die Haltestelleninseln haben eine Höhe von 22 cm über Schienenoberkante.

Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen müssen so beschaffen sein, dass sie von Menschen mit Behinderung, einschließlich von Menschen im Rollstuhl, gefahrlos und ohne Hilfe erreicht und genutzt werden können.

Für Blinde und Sehbehinderte soll durch taktile und kontrastreiche Bodeninformationen eine eindeutige und gefahrlose Hinführung zur Haltestellensäule gewährleistet werden.

Eine deutliche Abgrenzung zwischen dem Aufenthaltsbereich der Haltestelle und einen gegebenenfalls vorhandenen Radweg soll im Sinne von Satz 1 und 2 hergestellt werden.

Haltestelleninseln sollen im Sinne von Satz 1 hergestellt werden und durch beidseitige Bordsteinabsenkungen im Haltestellenbereich auch für Rollstuhlbenutzer erreichbar sein.

Haltestelleninseln sollen fahrbahnseitig durch Schutzgitter und gleisseitig durch schwarz/weiße Quadrate und taktile Bodeninformationen abgesichert sein.

### 1.1.4 Bushaltestellen

In Berlin sind insgesamt 6.601 Bushaltestellen vorhanden (Tagesnetz).

Von diesen 6.601 Bushaltestellen sind insgesamt 14 Haltestellen als Buskap angelegt worden, die jeweils eine Bordsteinhöhe von 12 bis 15 cm aufweisen.

Bushaltestellen müssen grundsätzlich so angelegt werden, dass sie von Menschen mit Behinderung, einschließlich von Menschen im Rollstuhl, gefahrlos erreicht werden können.

Bushaltestellen sollen durch geeignete bauliche oder verkehrstechnische Maßnahmen so gestaltet werden, dass ein schnelles und bequemes Aus- und Einsteigen der Fahrgäste, einschließlich von Menschen im Rollstuhl und anderer mobilitätsbehinderter Menschen, ermöglicht wird.

Für Blinde und Sehbehinderte soll durch taktile und kontrastreiche Bodeninformationen eine eindeutige und gefahrlose Hinführung zum Haltestellenmast gewährleistet werden.

Eine deutliche Abgrenzung zwischen dem Aufenthaltsbereich der Haltestelle und einem gegebenenfalls vorhandenen Radweg soll im Sinne von Satz 1 und 3 hergestellt werden.

## **1.2 Beförderungsmittel**

### **1.2.1 Behindertengerechte U-Bahnzüge**

Die BVG verfügt zur Zeit über einen Gesamtbestand von 1.592 U-Bahnwagen.

Davon sind die 70 neuen U-Bahnwagen (Einsatz auf den Linien U 4 und U 7) und die bisher von der BVB eingesetzten 486 U-Bahnwagen mit akustischer und optischer Türschließvorwarnung für Sehbehinderte, Blinde und Hörbehinderte ausgestattet.

Bei dem derzeitigen Wagenpark ist zwischen Bahnsteig und Wagenboden jeweils eine Stufe von durchschnittlich ca. 15 cm vorhanden.

Es wird eine neuer behindertengerechter U-Bahnwagen entwickelt und dann ausschließlich beschafft werden, der wagenseitig dem niveaugleichen Einstieg näher kommt, über eine benutzerfreundliche und behindertengerechte, insbesondere sehbehindertengerechte Innenausstattung (Farbgebung, Haltestangensystem, Stellplätze) verfügt und dessen Türen durch farbliche und taktile Merkmale (z.B. Türgriffe oder Tastlippen) von Sehbehinderten und Blinden leicht gefunden werden können.

Die vorhandenen U-Bahnwagen sollen in Abhängigkeit von ihrer Restnutzungsdauer mit akustischer und optischer Türschließvorwarnung, Display-Anzeige und Ansage des nächsten Bahnhofs und bei Bedarf der Ausstiegsseite ausgestattet werden.

### **1.2.2 Behindertengerechte S-Bahnzüge**

Die Deutsche Reichsbahn (DR) verfügt zur Zeit über einen Gesamtbestand von 1.170 S-Bahnwagen; davon sind 272 S-Bahnwagen von der Baureihe 270.

Die BVG verfügt zur Zeit über einen Gesamtbestand von 308 S-Bahnwagen; davon sind 80 S-Bahnwagen von der Baureihe 480, die auf den Linien S 1 und S 2 eingesetzt werden.

Die alten S-Bahnwagen der DR und BVG

- sind provisorisch über anlegbare Einstiegshilfen (mobile Handrampen) zugänglich,
- haben am Anfang, in der Mitte und am Ende eines jeden Zuges Dienstabteile, die über einen vergrößerten Stellraum für Rollstuhlbenutzer, Kinderwagen und Fahrräder verfügen.

Die S-Bahnwagen der DR

- sind bereits mit akustischen (Klingeln) und optischen (rotes Lichtsignal) Türschließvorwarnsystemen ausgestattet.

Bei dem derzeitigen Wagenpark ist (bahnsteigabhängig) zwischen Bahnsteig und Wagenboden jeweils eine Stufe von fast Null bis 15 cm - am häufigsten mit ca. 13 cm - vorhanden.

Die neuen S-Bahnwagen der Baureihe 480, die seit Ende 1990 schrittweise ausgeliefert werden, verfügen jeweils am Wagenende über ein sogenanntes Mehrzweckabteil, das Stellplätze für Rollstuhlbenutzer, aber auch für Kinderwagen und Fahrräder bereithält.

Darüber hinaus verfügen diese S-Bahnwagen über folgende behindertenrelevante Ausstattungsmerkmale:

- erhabene Tastleiste an der Tür als Hilfe für Sehbehinderte und Blinde,
- hellere Beleuchtung im Wageninnern,
- Notsprechstelle an jedem Türeinstieg, der im Zusammenhang mit der Funktion der Notbremse wirkt,
- optische (gelbes Blinklicht) und akustische (Gong) Türschließvorwarnung,
- digitalisierte Sprachbausteine mit Display-Anzeige des nächsten Bahnhofes inkl. optischer Anzeige der Ausstiegsseite (es fehlt die akustische Ansage der Ein-/Ausstiegsseite).
- die Klapprampe (KLARA) hat sich nach Aussage der Behinderten in der Praxis als wenig hilfreich erwiesen.

Es wird der neue S-Bahnwagen der Baureihe 481 weiterentwickelt und dann ausschließlich beschafft werden, der waghseitig dem niveaugleichen Einstieg näher kommt, über eine benutzerfreundliche und behindertengerechte, insbesondere sehbehindertengerechte Innenausstattung (Farbgebung, Haltestangensystem, Stellplätze) verfügt und Türen bekommt, die durch farbliche und taktile Merkmale (z.B. Türgriffe oder Tastlippen) von Gehbehinderten und Blinden leicht gefunden werden können.

Die vorhandenen S-Bahnwagen sollen in Abhängigkeit von ihrer Restnutzungsdauer, soweit noch nicht geschehen, mit akustischer und optischer Türschließvorwarnung, Display-Anzeige und Ansage des nächsten Bahnhofes und bei Bedarf der Ausstiegsseite ausgestattet werden.

### 1.2.3 Behindertengerechte Straßenbahnzüge

Die BVG hat zur Zeit 1.067 nicht behindertengerechte Straßenbahnwagen im Einsatz (Wagenbodenhöhe 90 cm über Schienenoberkante, Einsteig über 3 Stufen, Auftrittshöhe der ersten Stufe 36 cm über Schienenoberkante).

Die Beschaffung von rollstuhlgerechten Niederflur-Straßenbahnwagen ist frühestens ab 1994 geplant.

Momentan sind 176 km Gesamtstreckenlänge in Ostberlin in Betrieb.

Geplant ist die Streckenerweiterung in den Westteil Berlins.

Eine rollstuhlgerechte Umrüstung der vorhandenen Tatra-Straßenbahnwagen ist technisch nicht möglich.

Die Nachrüstung der Tatra-Straßenbahnwagen mit akustischen Display-Anzeigen wird zur Zeit noch geprüft.

Die neuen Straßenbahnwagen müssen über eine benutzerfreundliche und behindertengerechte, insbesondere sehbehindertengerechte Innenausstattung (Farbgebung, Haltestangensystem inkl. Türöffnungstasten, Stellplätze) sowie über akustische Warnhinweise beim Einsatz der Hubplattform verfügen und Türen bekommen, die durch farbliche und taktile Merkmale (z.B. Türgriffe oder Tastlippen) von Sehbehinderten und Blinden leicht gefunden werden können.

Die ausschließliche Beschaffung von neuen Niederflur-Straßenbahnwagen mit Hubplattform soll sichergestellt werden.

Alle vorhandenen - in Abhängigkeit von ihrer Restnutzungsdauer - und neuen Straßenbahnwagen sollen, soweit noch nicht geschehen, mit akustischer und optischer Türschließvorwarnung sowie mit Display-Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle ausgestattet werden.

Fahrtziel und Liniennummer sollen an der Frontseite und neben der Eingangstür in großer, kontrastreicher Negativschrift angebracht werden.

Im Rahmen eines Modellversuchs soll die Außenanlage von Fahrtziel und Liniennummer für Blinde und Sehbehinderte erprobt und gegebenenfalls nach Abschluss der Erprobungsphase eingeführt werden.

### 1.2.4 Behindertengerechte Eindecker-Busse

Die BVG verfügt zur Zeit über einen Gesamtbestand von 580 Eindecker-Bussen im Linienverkehr.

Davon sind zur Zeit

- 189 rollstuhlgerechte Niederflur-Eindecker-Busse mit Hubplattform an der Vordertür und Kneeling (80 Busse haben zusätzlich eine Rampe an der Mitteltür) und
- 43 rollstuhlfreundliche Niederflur-Eindecker-Busse zum Teil mit Rampen und Kneeling

Im Jahr 1992 sollen insgesamt weitere 70 rollstuhlgerechte Niederflur-Busse an die BVG ausgeliefert werden. Diese 70 rollstuhlgerechten Niederflur-Eindecker-Busse sind alle mit einer Hubplattform an der Vordertür und einer Rampe an der Mitteltür ausgestattet.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 26. Oktober 1990 folgendes beschlossen:

„Der Senat wird ersucht, bei der BVG nachdrücklich darauf hinzuwirken, dass bei der Beschaffung von Eindeckerbussen nur noch Busse mit Hubplattform für Rollstuhlfahrer beschafft werden.“

Seit 1991 erhält die BVG nur noch Niederflur-Eindecker-Busse mit Hubplattform.

Die BVG hat die Hubplattform für Rollstuhlbenutzer in die Ausrüstungsliste (Pflichtenheft) aufgenommen.

Die serienmäßige Ausstattung mit digitalisierten Sprachbausteinen und Display-Anzeige hat begonnen.

Die neuen behindertengerechten Busse müssen über eine benutzerfreundliche und behindertengerechte, insbesondere sehbehindertengerechte Innenausstattung (Farbgebung, Haltestangensystem inkl. Haltewunschtasten, Stellplätze) sowie über akustische Warnhinweise beim Einsatz der Hubplattform verfügen.

Es werden ausschließlich Niederflur-Eindecker-Busse mit Hubplattform an der Vordertür angeschafft, solange es keine bessere und von den Behinderten akzeptierte technische Lösung gibt.

Der Einsatz dieser behindertengerechten Busse erfolgt grundsätzlich linienweise komplett.

Alle vorhandenen - in Abhängigkeit von ihrer Restnutzungsdauer - und neuen Eindecker-Busse sollen, soweit noch nicht geschehen, mit Display-Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle ausgestattet werden.

Fahrtziel und Liniennummer sollen an der Frontseite und an der Einstiegstürseite in großer, kontrastreicher Schrift angebracht werden.

Im Rahmen eines Modellversuchs soll die Außenansage von Fahrtziel und Liniennummer für Blinde und Sehbehinderte erprobt und gegebenenfalls nach Abschluss der Erprobungsphase eingeführt werden.

Für privatisierte Buslinien gelten Satz 1 bis 6 entsprechend.

### 1.2.5 Behindertengerechte Eindeckergelenk-Busse

Im Bestand der BVG befinden sich 416 nicht behindertengerechte Eindeckergelenk-Busse des Typs „Ikarus“ (Ungarn) im Linienverkehr.

Bis 1998 ist der schrittweise Ersatz der Ikarus-Busse durch rollstuhlgerechte Busse vorgesehen.

Eine rollstuhlgerechte Umrüstung der vorhandenen Ikarus-Busse ist technisch nicht möglich.

Im Jahr 1992 werden insgesamt 35 und 1993 werden 38 rollstuhlgerechte Niederflur-Eindeckergelenk-Busse an die BVG ausgeliefert.

Die neuen behindertengerechten Busse müssen über eine benutzerfreundliche und behindertengerechte, insbesondere sehbehindertengerechte Innenausstattung (Farbgebung, Haltestangensystem inkl. Haltewunschtasten, Stellplätze) sowie über akustische Warnhinweise beim Einsatz der Hubplattform verfügen.

Es werden ausschließlich Niederflur-Eindeckergelenkbusse mit Hubplattform an der Vordertür angeschafft, solange es keine bessere und von den Behinderten akzeptierte technische Lösung gibt.

Diese 73 rollstuhlgerechten Niederflur-Eindecker-Gelenk-Busse sind alle mit einer Hubplattform an der Vordertür und Kneeling der Vorderachse ausgestattet.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 26. Oktober 1990 und am 6. Dezember 1991 folgendes beschlossen:

„Der Senat wird ersucht, bei der BVG nachdrücklich darauf hinzuwirken, dass bei der Beschaffung von Eindeckerbussen nur noch Busse mit Hubplattform für Rollstuhlfahrer beschafft werden.“

Die BVG hat die Hubplattform für Rollstuhlbenutzer in die Ausrüstungslisten (Pflichtenheft) aufgenommen.

Digitalisierte Sprachbausteine mit Display-Anzeige sind bisher nicht vorhanden.

Der behindertengerechte Niederflur-Eindeckergelenk-Bus stellt grundsätzlich eine Alternative zum Doppeldecker-Bus dar, falls dieser nicht in behindertengerechter Version mit Hubplattform einsatzbereit ist.

Der Einsatz der behindertengerechten Eindeckergelenk-Busse erfolgt grundsätzlich linienweise komplett.

Alle vorhandenen - in Abhängigkeit von ihrer Restnutzungsdauer - und neuen Eindecker-Busse sollen, soweit noch nicht geschehen, mit Display-Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle ausgestattet werden.

Fahrtziel und Liniennummer sollen an der Frontseite und an der Einstiegstürseite in großer, kontrastreicher Schrift angebracht werden.

Im Rahmen eines Modellversuchs soll die Außenansage von Fahrtziel und Liniennummer für Blinde und Sehbehinderte erprobt und gegebenenfalls nach Abschluss der Erprobungsphase eingeführt werden.

Für privatisierte Buslinien gelten Satz 1 bis 7 entsprechend.

### 1.2.6 Behindertengerechte Doppeldecker-Busse

Die BVG verfügt zur Zeit über einen Gesamtbestand von

1.032 Doppeldecker-Bussen im Linienverkehr.

Davon sind zur Zeit

- 283 sogenannte „behindertenfreundliche“ Doppeldecker-Busse mit
  - 1 Stufe (34 cm)
  - vergrößerter Stellfläche (80 x 140 cm)
  - Rufknopf und Gurt
  - keine Mittelstange an der Mitteltür.

Durch die 34 cm hohe Stufe sind diese Busse für Rollstuhlbenutzer mit Faltrollstühlen nur mit Hilfe benutzbar. Die Mitnahme von Elektrorollstühlen ist praktisch ausgeschlossen.

Im Jahr 1992 werden insgesamt 40 rollstuhlfreundliche Doppeldecker-Busse an die BVG ausgeliefert.

4 Fahrzeuge sind als Prototypen mit Hublift bestellt worden.

Bisher nur Modellversuche mit digitalisierten Sprachbausteinen mit Display-Anzeige.

Die neu zu entwickelnden behindertengerechten Doppeldecker-Busse müssen über eine benutzerfreundliche und behindertengerechte, insbesondere sehbehindertengerechte Innenausstattung (Farbgebung, Haltestangensystem inkl. Haltewunschtasten, Stellplätze) sowie über akustische Warnhinweise beim Einsatz der Hubplattform verfügen.

Der behindertengerechte Niederflur-Eindeckergelenk-Bus stellt grundsätzlich eine Alternative zum Doppeldecker-Bus dar, falls dieser nicht in behindertengerechter Version mit Hubplattform einsatzbereit ist.

Alle vorhandenen - in Abhängigkeit von ihrer Restnutzungsdauer - und neuen Doppeldecker-Busse sollen, soweit noch nicht geschehen, mit Display-Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle ausgestattet werden.

Fahrtziel und Liniennummer sollen an der Frontseite und an der Einstiegstürseite in großer, kontrastreicher Schrift angebracht werden.

Im Rahmen eines Modellversuchs soll die Außenansage von Fahrtziel und Liniennummer für Blinde und Sehbehinderte erprobt und gegebenenfalls nach Abschluss der Erprobungsphase eingeführt werden.

Für privatisierte Buslinien gelten Satz 1 bis 5 entsprechend.

### 1.2.7 Behindertengerechte Taxen

In Berlin gibt es gegenwärtig ca. 7.300 Taxen.

Etwa 90 % davon sind Limousinen, der Rest Kombi-Taxen und Berlin-Taxen.

Limousinen und Kombi-Taxen sind nur für umsetzbare Rollstuhlbenutzer geeignet.

Insgesamt stehen nur 52 Fahrzeuge zur Verfügung, in die man auch mit einem Elektrorollstuhl hineinrollen kann. Diese sogenannten Berlin-Taxen stehen allerdings auf Grund ihrer geringen Zahl häufig nicht auf Abruf zur Verfügung.

Zur Zeit hat jeder Telebusberechtigte die Möglichkeit, nach dem Prinzip der Vorleistung für 300,- DM im Monat mit dem Taxi zu fahren.

Die Entwicklung eines „Taxis für alle“ in Zusammenarbeit mit der Industrie steckt noch in den Anfängen.

Die Taxi-Beförderung als grundsätzliche Ergänzung und/oder Alternative zum übrigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) soll so gestaltet werden, dass sie von Menschen mit Behinderung problemlos in Anspruch genommen werden kann.

Dazu wird ein Fahrzeug gebraucht, das als „Taxi für alle“ von allen Fahrgästen akzeptiert wird:

Es soll auch für Elektro-Rollstuhlbenutzer zugänglich sein, ohne sich umsetzen zu müssen.

Es soll als „normale“ Taxe laufen.

Es soll in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen - nach heutigen Bedarfsschätzungen ca. 10 % des Wagenbestandes (für Berlin also gegenwärtig 700 bis 800 Stück).

### 1.2.8 Taxi-Bestellung durch die BVG

Seit 1. November 1990 besteht für Schwerbehinderte unter Vorlage ihres Behindertenausweises die Möglichkeit, auf allen U-Bahnhöfen der BVG über den Zugabfertiger (jedoch zur Zeit nur am Zielbahnhof) ein Taxi zur Weiterbeförderung rufen zu lassen.

Diese Serviceleistung (Taxi-Ruf-System) wird täglich in der Zeit von 20.00 Uhr bis Betriebsschluss angeboten.

Auf Linien mit durchgehenden Nachtverkehr (U 1 und U 9 - Freitag- und Samstagnacht) werden Bestellungen bis 6.00 Uhr des nächsten Tages angenommen.

In Verhandlungen zwischen der BVG und der Taxi-Innung sind die jeweiligen Haltepunkte der Taxen, die sich in unmittelbarer Nähe von U-Bahnhofausgängen befinden, festgelegt worden; Auskünfte erteilen ebenfalls die Zugabfertiger.

Auf Bahnhöfen im City-Bereich (wie z.B. Zoologischer Garten) wird dieser Service nicht angeboten, da sich hier direkt an den Ausgängen Taxi-Halteplätze befinden, die auch nachts nach von Taxen ständig angefahren werden.

Ab 31. Mai 1992 bietet die BVG als weitere Stufe eines bei der U-Bahn schon bestehenden Kundendienstes in Zusammenarbeit mit dem Taxigewerbe, auch im Omnibus- und Straßenbahnbetrieb, einen Taxiservice für weibliche und schwerbehinderte Fahrgäste an.

Hier kann die Bestellung des Taxis allerdings nur erfolgen, wenn der Fahrgast das bei der Bestellung benutzte Verkehrsmittel nicht mehr wechselt und zwischen Taxibestellung und gewünschter Anschlussfahrt mindestens 15 Minuten Fahrzeit liegen.

Das Taxi-Ruf-System soll - bei Vorliegen der technischen Voraussetzungen - im gesamten Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs

- von jedem Bahnhof
  - von jeder Haltestelle
  - während der Fahrt aus jedem Bus
  - vor, während und nach Beendigung der Fahrt
  - während der gesamten Betriebszeit
- gewährleistet sein.

### 1.2.9 Servicedienste der Verkehrsträger

Die für die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für Behinderte notwendigen Servicedienste der Verkehrsträger stehen bisher nur bedingt zur Verfügung.

Die Verfügbarkeit der technischen Hilfsmittel (z.B. Aufzüge) kann über den Kundendienst der BVG telefonisch abgefragt werden.

Ein technischer Service stellt die Funktion der technischen Einrichtungen (z.B. Aufzüge, Fahrtreppen) sicher.

Die Benutzbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch Behinderte erfordert u.a. folgende Servicedienste der Verkehrsträger:

Auskünfte jeglicher Art, insbesondere über Störungen (z.B. Aufzüge, Fahrtunterbrechungen, Ersatzverkehr, Umleitungen) sollten abrufbar sein.

Daneben sollen z.B. die Störinformationen auch über Rundfunk und Medien verbreitet werden.

Fahrplanauskünfte individueller Art und Ausdruck auch in Großdruck und gegebenenfalls Disketten (z.B. wegen Ausdrucksmöglichkeiten in Blindenschrift) sollen erhältlich sein.

Ein unterstützender personeller Service insbesondere auf Fernbahnhöfen, Flughäfen und an großen Knotenpunkten der BVG sollte gewährleistet sein.

### 1.2.10 Fährschiffsverkehr und Ausflugsschiffahrt

Insgesamt gibt es 43 Berliner Fahrgastschiffe; davon ist ein Fahrgastschiff als rollstuhlgerecht anzusehen (Raddampfer FMS Havel Queen) und 5 Fahrgastschiffe können als rollstuhlfreundlich bezeichnet werden.

Die Berliner Fahrgastschiffe verkehren zwischen insgesamt 52 Schiffsanlegestellen, wovon sich 11 Anlegestellen im Berliner Umland befinden.

Von diesen 52 Schiffsanlegestellen sind 22 Anlegestellen stufenlos zugänglich (14 Anlegestellen im Berliner Stadtgebiet und 8 Anlegestellen im Berliner Umland).

Die Fahrgastbrücken (Stege) zwischen den Anlegestellen und den Schiffen sind max. 70 cm breit und damit zu schmal. Dies gilt auch für die meisten Türen und Wege auf den Schiffen. Die Decks der Fahrgastschiffe sind durch steile Treppen verbunden (Ausnahme: Havel Queen hat einen Behindertenaufzug). Die Toiletten befinden sich fast immer im Unterdeck (Ausnahme: Havel Queen hat eine berollbare Toilette). Orientierungshilfen für Blinde und Sehbehinderte sind nicht vorhanden.

Anlegestellen für den öffentlichen Fährverkehr müssen grundsätzlich so gebaut werden, dass sie und die dazugehörigen Einrichtungen von Menschen im Rollstuhl, ohne fremde Hilfe erreicht und genutzt werden können.

Bei Grundsanierung, Umbau, Rekonstruktion oder Wiederinbetriebnahme vorhandener Anlegestellen soll Satz 1 entsprechend gelten.

Rollstuhlbenutzer können nur durch tatkräftige Hilfe der Besatzungen die Fahrgastschiffe nutzen.

Problemlos nutzbar, auch mit Elektrorollstuhl, sind nur die Autofähren, da für Pkws die stufenlose Berollbarkeit selbstverständlich ist!

## 2. Überregionale Verkehrsverbindungen

### 2.1 Fernbahnhöfe

#### Fernbahnhof Zoologischer Garten

- rollstuhlgerecht zugänglich (ebenerdig)
- es ist jeweils ein rollstuhlgerechter Aufzug zum Auskunfts- und Abfahrtsbahnsteig vorhanden
- es ist im Erdgeschoss eine behindertengerechte öffentliche Toilette (kein BSR-WC) vorhanden; durch die Monitorüberwachung und Fernentriegelung soll ein Missbrauch ausgeschlossen werden
- als Einstiegshilfe in die Fernzüge steht eine fahrbare Rampe zur Verfügung; die Einstiegssituation ist aber auch nach wie vor unbefriedigend
- mit dem Sommerfahrplanwechsel 1991 wurde ein Serviceteam eingerichtet, durch das Ein- und Ausstiegshilfeleistungen für behinderte Fahrgäste gewährleistet werden sollten

#### Fernbahnhof Spandau

- Gebäude über Rampe zugänglich
- Lastenaufzug (kein Selbstfahrer) vorhanden

#### Fernbahnhof Wannsee

#### Fernbahnhof Friedrichstraße

#### Fernbahnhof Schöneweide

- rollstuhlgerecht zugänglich (ebenerdig)
- Lastenaufzug (kein Selbstfahrer) vorhanden

#### Fernbahnhof Hauptbahnhof

#### Fernbahnhof Lichtenberg

#### Fernbahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld

- rollstuhlgerecht zugänglich
- es sind rollstuhlgerechte Rampen zu allen Bahnsteigen vorhanden

- es sind in diesen Fernbahnhöfen öffentliche behindertenberechte Toiletten, die täglich 24 Stunden geöffnet haben (Pachttoiletten mit ca. 0,50 DM Benutzungsentgelt), vorhanden
- als Einstiegshilfe in die Fernzüge stehen Rollstuhlhubgeräte zur Verfügung; die Einstiegssituation ist aber nach wie vor unbefriedigend

Das Land Berlin wird auf die Reichsbahn einwirken, damit alle neuen Fernbahnhöfe grundsätzlich so gebaut werden, dass sie und die dazugehörigen Einrichtungen von Menschen mit Behinderung, einschließlich von Menschen im Rollstuhl, ohne fremde Hilfe erreicht und genutzt werden können.

Alle bestehenden Fernbahnhöfe sollen im Sinne von Satz 1 ausgestattet werden.

Das Informations-, Leit- und Orientierungssystem auf allen Fernbahnhöfen muss einheitlich sein und den Anforderungen von Menschen mit Behinderung, insbesondere von Blinden, Sehbehinderten und Gehörlosen entsprechen:

- Ansage von Station und Fahrtrichtung
- kontrastreich vergrößerte und soweit möglich taktile Netz- und Bahnhofspläne,
- kontrastreiche und taktile Blindenleitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder einschließlich schwarz/weiß markierter Bahnsteigkanten,
- kontrastreiche Markierung von Treppenanfängen (1. und letzte Stufe) und von Fahrtreppen,
- Ausschilderung in großer, kontrastreicher Negativschrift sowie helle und blendfreie Beleuchtung im gesamten Bahnhofsbereich.

Die Zugängigkeit in die Züge muss durch die Bereitstellung geeigneter Vorrichtungen (einschließlich personeller Hilfestellung) sichergestellt werden.

Auf Fernbahnhöfen oder in deren unmittelbarer Nähe müssen behindertengerechte Toiletten vorhanden sein. Bei Neubauten von Fernbahnhöfen ist der Einbau von behindertengerechten Toiletten grundsätzlich zu berücksichtigen.

Auf Fernbahnhöfen sollen behindertengerechte Fernsprecheinrichtungen vorhanden sein.

## 2.2 Flughäfen

### Flughafen Tegel

- rollstuhlgerecht zugänglich (ebenerdig)
- es ist jeweils eine behindertengerechte Toilette am Gate 1 und am Gate 16 vorhanden; das Untergeschoss ist von außen direkt rollstuhlgerecht zugänglich
- teilweise Bordsteinabsenkungen
- Parkplätze für Behinderte (jedoch **nur** Kurzzeitparkplätze)
- Telefonhauben

Alle neuen Flughäfen müssen grundsätzlich so gebaut werden, dass sie und die dazugehörigen Einrichtungen (z.B. Abfertigungsanlagen, Gaststätten, Besucher-Terrassen) von Menschen mit Behinderung, einschließlich von Menschen im Rollstuhl, ohne fremde Hilfe erreicht und genutzt werden können.

Auch der Flughafen Schönefeld soll im Sinne von Satz 1 ausgestattet werden. Das Land Berlin wird in diesem Sinne auf das Land Brandenburg einwirken.

Das Informations-, Leit- und Orientierungssystem auf allen Flughäfen muss einheitlich sein und den Anforderungen von Menschen mit Behinderung, insbesondere von Blinden, Sehbehinderten und Gehörlosen, entsprechen:

- die Besucherterrasse ist **nicht** rollstuhlgerecht zugänglich
- die Beförderung der behinderten Fluggäste zum Flugfeld übernimmt die aircraft-handling
- Einstiegshilfe in die Maschine leistet der airport-service
- es erfolgt eine Weitermeldung an den Zielflughafen

### Flughafen Tempelhof

- das Abfertigungsgebäude ist **nicht** rollstuhlgerecht zugänglich und verfügt über keine behindertengerechten Toiletten
- die Beförderung der behinderten Fluggäste von der Abfertigung bis zum Flugfeld wird von der aircraft-handling ausgeführt
- Einstiegshilfe in die Maschine leisten die Sanitäter der Sanitätsstation des Flughafen Tempelhof
- es erfolgt eine Weitermeldung an den Zielflughafen

## Flughafen Schönefeld

- rollstuhlgerecht zugänglich
  - die Abflughalle im 1. Obergeschoss ist über einen Lastenaufzug zugänglich
  - gegenüber dem rechten Eingang des Abfertigungsgebäudes ist ein Kurzzeitparkplatz für Behinderte eingerichtet
  - es ist keine behindertengerechte Toilette vorhanden
- (Zuständigkeit des Landes Brandenburg)
- Ansage von sämtlichen Flügen,
  - kontrastreich vergrößerte und soweit möglich taktile Pläne des Flughafens einschließlich eines kontrastreichen und taktilen Modells der Gesamtanlage,
  - kontrastreiche Markierung von Treppenanfängen (1. und letzte Stufe) und von Fahrtreppen,
  - Ausschilderung in großer, kontrastreicher Negativschrift sowie helle und blendfreie Beleuchtung im gesamten Flughafenbereich

Die Zugängigkeit in die Flugzeuge muss durch die Bereitstellung geeigneter Vorrichtungen (einschließlich personeller Hilfestellung) sichergestellt werden.

Auf Flughäfen müssen behindertengerechte Toiletten vorhanden sein. Bei Neubauten von Flughäfen ist der Einbau von behindertengerechten Toiletten grundsätzlich zu berücksichtigen.

Auf Flughäfen sollen behindertengerechte Fernsprecheinrichtungen vorhanden sein.

Kurzzeit- und Langzeitparkplätze für Behinderte sollen gemäß DIN 18 024 vorhanden sein.

### 2.3 Busbahnhöfe

#### Busbahnhof am Funkturm

In der Wartehalle des Zentralen Omnibus-Bahnhofs ist eine behindertengerechte Toilette vorhanden. In der Zeit von 5.00 bis 22.00 Uhr ist der dazugehörige Schlüssel am Schalter 1 in der Wartehalle auszuleihen.

Alle neuen Busbahnhöfe müssen grundsätzlich so gebaut werden, dass sie und die dazugehörigen Einrichtungen von Menschen mit Behinderung, einschließlich von Menschen im Rollstuhl, ohne fremde Hilfe erreicht und genutzt werden können.

Das Informations-, Leit- und Orientierungssystem auf allen Busbahnhöfen muss einheitlich sein und den Anforderungen von Menschen mit Behinderung, insbesondere von Blinden, Sehbehinderten und Gehörlosen, entsprechen:

- Ansage von Fahrtziel und gegebenenfalls Liniennummer,
- kontrastreich vergrößerte und soweit möglich taktile Pläne des Busbahnhofs einschließlich eines kontrastreichen und taktilen Modells der Gesamtlage,
- kontrastreiche und taktile Blindenleitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder,
- kontrastreiche Markierung von Treppenanfängen (1. und letzte Stufe) und von Fahrtreppen,
- Ausschilderung in großer, kontrastreicher Negativschrift sowie helle und blendfreie Beleuchtung im gesamten Bahnhofsbereich.

Die Zugängigkeit in die Busse muss durch die Bereitstellung geeigneter Vorrichtungen (einschließlich personeller Hilfestellung) sichergestellt werden.

Auf Busbahnhöfen müssen behindertengerechte Toiletten vorhanden sein. Bei Neubauten von Busbahnhöfen ist der Einbau von behindertengerechten Toiletten grundsätzlich zu berücksichtigen.

Auf Busbahnhöfen sollen behindertengerechte Fernsprecheinrichtungen vorhanden sein.

### 3. Öffentliches Straßenland sowie öffentliche Grün- und Erholungsanlagen

#### 3.1 Gehweggestaltung

Die ursprünglich vorhandene Altberliner Gehwegstruktur mit dem haus- und dem straßenseitigen Hindernisstreifen (Mosaikpflasterung bzw. unbefestigt), sowie der mittigen Gehbahn bietet eine „natürliche“ Leitlinie für Sehbehinderte, Blinde und ältere Menschen. Die für die Befestigung der Hindernisstreifen häufig verwendeten Verbundsteine sind taktil nicht von Gehwegplatten zu unterscheiden.

Bei den jetzt vorhandenen Gehwegplatten können wir nicht mehr von einer einheitlichen Gehwegstruktur sprechen. Dadurch ergeben sich u.a. für Blinde erhebliche Orientierungsprobleme.

Die Abgrenzung zwischen dem Geh- und Radweg ist unzureichend, da sie oft nur durch eine Markierungslinie oder einen niveaugleichen Kantenstein vorgenommen wird.

Darüber hinaus befinden sich im Gehwegbereich häufig Straßenmöbel, wie Poller, Telefonhäuschen, Litfasssäulen etc.. Die Grundmaße für Verkehrsräume des Fußgängerverkehrs (Gehwegbreite, Lichtraumprofil) nach den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen sind einzuhalten. Eine Reduzierung des Gehweges durch Gehwegparken oder Radwegbau kann nur in Ausnahmefällen erfolgen, da sie die Mobilität von Behinderten einschränkt. Dabei ist insbesondere die Gehwegbreite und das Fußgängerverkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Die Gehbahn sollte so breit sein, dass ein Überholen, Nebeneinandergehen/-fahren und Begegnen auch von Rollstuhlbenutzern möglich ist. Auslagen, Rampen, Verkehrszeichen, Straßenbeleuchtung, Baumscheiben, Fahrradständer etc. sollen nicht in die Gehbahn ragen.

Die Altberliner Gehwegstruktur mit dem hausseitigen und dem straßenseitigen Hindernisstreifen (in Mosaik bzw. unbefestigt) sowie der mittigen Gehbahn (Kunststein bzw. Granitplatten) ist eine optisch und taktile Leitlinie für Blinde, Sehbehinderte und ältere Menschen. Sie ist in dieser gewachsenen Form zu erhalten bzw. herzustellen.

Auch bei großflächigen Befestigung wie Plätzen, Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen sollen Gehbahnen und Hindernisstreifen einheitlich und eindeutig angeordnet sein, um Blinden und Sehbehinderten eine Orientierungshilfe zu geben. Poller im Gehbereich sollen aus Sicherheitsgründen für Blinde und Sehbehinderte vermieden werden. Radwege sollen von der Gehbahn durch einen taktile zu unterscheidenden Streifen abgegrenzt werden z.B. sind Baumreihen, Hecken, Mosaikpflaster geeignete Trennelemente. Abgrenzungen durch farbige Trennlinien (markierte Radwege) oder niveaugleiche Kantensteine sollen vermieden werden. Radwegrampen sollen so angelegt werden, dass eine Mitbenutzung durch Rollstuhlbenutzer möglich ist. Sie sollen ebenso wie die Gehwege bei der Winterreinigung höhere Priorität als bisher haben. Es sollten keine gemeinsamen Geh- und Radwege ausgewiesen werden.

### ***3.2 Bordsteinabsenkung mit Gehwegsicherung***

Alle Verwaltungen sind durch die Ausführungsvorschriften z § 7 des Berliner Straßengesetzes über die Anlegung von Geh- und Radwegen (AV Geh- und Radwege) von 1981 - seit 1991 allerdings außer Kraft - verpflichtet, bei Tiefbaumaßnahmen Bordsteine an Fußgängerüberwegen auf 4 bzw. 3 cm abzusenken.

Der Interessenkonflikt zwischen Rollstuhlbenutzern und Blinden führte im Dezember 1990 zu einer seitens der Behindertenorganisationen initiierten und von der Senatsverwaltung für Soziales mitgetragenen Interimslösung Bordstein-Kennzeichnung-/absenkung, die in eine Empfehlung an alle Bezirksämter umgesetzt wurde und bei Bordsteinabsenkungen im Fahrdambereich die Option auf Verlegung von taktilen Sinusrillen-

Platten durch einen 70 cm tiefen Schutzstreifen mit vorläufiger Mosaikpflasterung (auch an Mittelinseln) vorsieht.

Die endgültige Breite und Beschaffenheit dieses Schutzstreifens wird nach Auswertung des derzeitigen laufenden Modellversuchs an der Kant-/Ecke Schlüterstraße festgelegt.

Die Zahl der bisher durchgeführten Bordsteinabsenkungen ist in den einzelnen Bezirken sehr unterschiedlich. Auch hinsichtlich der geforderten Höhe von 3 cm gibt es in der Praxis Abweichungen nach oben und unten.

Bordsteine sollen an Kreuzungen, Einmündungen, Mittelstreifen und Querungsstellen mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin verlegt werden. An der Bordsteinkante sollen taktile Leitplatten (ca. 105 cm tief) eingebaut werden, die besonders gründlich zu reinigen sind.

Fußgängerüberwege sollen durch geeignete bauliche (Gehwegvorstreckungen) oder verkehrliche Maßnahmen (VZ Fußgänger, Rollstuhlbenutzer) barrierefrei gehalten werden und möglichst kurz sein sowie geradlinig in Verlängerung der Gehbahn über die Fahrbahn geführt werden.

Ausrundungsradien sollen klein sein, damit Blinde zur besseren Orientierung von einer geraden Bordsteinkante aus die Fahrbahn überqueren können. Falls dies nicht möglich ist, sollen taktile Leitelemente in Breite der Gehbahn vorgesehen werden.

Querungsstellen sollen in geeigneten Abständen vorgesehen werden, damit lange Wegestrecken zwischen Ausgangs- und Zielpunkten für umwegeempfindliche Mobilitätsbehinderte entfallen.

Mittel- und Schutzinseln sind eine wichtige Überquerungshilfe für Mobilitätsbehinderte. Sie sollen ausreichend tief und breit sein, um genügend Schutzfläche zu bieten. Kleinwüchsige und Rollstuhlbenutzer sollten durch Verkehrszeichen, Bepflanzung und andere Straßenmöbel nicht verdeckt werden können.

### **3.3 Lichtsignalanlagen (LSA)**

Zur Zeit gibt es in Berlin 1.659 Lichtsignalanlagen. Davon sind ca. 13 % wie folgt mit Zusatzgeräten für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet:

- 22 LSA mit akustischer Anzeige der Grünphase (Altanlagen)
- 227 LSA mit taktilen Vibrationspfeil am Ampelmast.

Beide Lösungen sind nicht blindengerecht, weil die Ampelmasten nicht selbständig aufgefunden werden können.

Im Ostteil der Stadt sind ca. 190 LSA mit dem grünen Pfeilschild ausgestattet, ohne dass die Straßenüberquerung für Blinde und Sehbehinderte abgesichert ist.

Bei Neubauten von LSA werden seit ca. Mitte 1991 keine blindengerechten Zusatzeinrichtungen angebracht; LSA-Schaltgeräte und Verkabelungen werden seitdem in Bezug auf eine spätere Nachrüstung entsprechend einem zwischen den Senatsverwaltungen für Verkehr und Betriebe und den Blindenverbänden abgestimmten Prioritätenkatalog dimensioniert.

Gegenwärtig werden in Zusammenarbeit mit den Blindenverbänden - im Rahmen eines Modellversuchs an der Kant-/Ecke Schlüterstraße - Kombinationen von taktilen und akustischen Zusatzeinrichtungen für Lichtsignalanlagen erprobt, die eine Erweiterung der Anwendungsmöglichkeiten zur behindertengerechten Ausstattung von LSA ermöglichen sollen.

Schwerpunkt dieses Versuchs ist das selbständige Auffinden des Ampelmastes (akustisches Dauersignal) und ein elektronischer Intervallton, der dem Blinden die zur Überquerung notwendige Grünphase anzeigt. Zusätzliche Orientierung hierbei ist der schon bekannte taktile Vibrationspfeil am Ampelmast.

Senatsbeschluss Nr. 2830/88 vom 19. April 1988:

„Alle neuen Fußgänger-Anforderungsampeln werden mit Blindeneinrichtungen versehen; bei allen sonstigen Neu- und Ersatzbauten wird in ständiger Abstimmung mit dem Allgemeinen Blindenverein Berlin und dem Bund der Kriegsblinden geprüft, inwieweit ein Erfordernis für eine blindengerechte Ausstattung besteht. Über die fortschreitende Realisierung wird der Senat jährlich von der Beschlussfassung über den Haushalt unterrichtet.“

Gemäß Verordnung über die vorübergehende Weiterverwendung des grünen Pfeilschildes an Lichtzeichenanlagen vom 20. Dezember 1991 ist die Weiterverwendung des grünen Pfeilschildes bis zum 31. Dezember 1996 gestattet.

Neu- und Ersatzbauten von Lichtsignalanlagen sollten - unter Berücksichtigung der zur Zeit noch ausstehenden Ergebnisse des Modellversuchs in der Kantstraße/Ecke Schlüterstraße - entsprechend dem abgestimmten Prioritätenkatalog mit blindengerechten Einrichtungen ausgestattet werden.

Das selbständige Auffinden des Ampelmastes sowie die akustische Anzeige der Grünphase soll für Blinde gewährleistet sein.

Darüber hinaus sollen bereits vorhandene LSA, nach einem von der Kommission (unter Beteiligung der Behinderten) zu erstellenden Prioritätenkatalog mit blindengerechten Zusatzeinrichtungen nachgerüstet werden.

Kreuzungen und Einmündungen mit LSA sollen auch signalgerechte Fußgängerfurten haben.

Die Lichtsignalanlagen sollen hinsichtlich der blendfreien Erkennbarkeit, insbesondere für Sehbehinderte, weiterentwickelt werden.

Ampelmasten sollen von Papierkörben u.ä. freigehalten werden.

Da Lichtsignalanlagen mit grünem Pfeil für Behinderte, insbesondere für Blinde und Sehbehinderte, gefährlich sein können, soll nach Lösungen gesucht werden, die die Sicherheit von Blinden und Sehbehinderten gewährleisten.

Lichtsignalanlagen, an denen in Absprache mit den Blindenverbänden besondere Überquerungshilfen installiert sind oder werden sollen, dürfen nicht mit Schildern mit grünem Abbiegepfeil ausgestattet sein, da sonst Gefährdungen der sehbehinderten Fußgänger zu befürchten wären.

### **3.4 Baustellensicherungen (RSA)**

Der Polizeipräsident von Berlin ist im Vorgriff auf den bisher unveröffentlichten Entwurf von „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)“ des Bundesministeriums für Verkehr angewiesen worden, entsprechende Anordnungen zu deren Durchführung zu treffen und in Berlin schon jetzt nach diesen Richtlinien zu verfahren (Senatsbeschluss Nr. 1471/92 vom 10. März 1992). Dieser Entwurf schließt rot-weiße Warnbänder als Absicherung bei Baustellen aus und schreibt eine zusätzliche Tastleiste in Höhe von 25 cm vor.

In der Praxis wird die Absicherung von Baustellen nach wie vor allerdings sehr unterschiedlich gehandhabt.

Die Einhaltung der „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“, die u.a. als Absicherung von Baustellen eine zusätzliche Tastleiste in Höhe von 25 cm und den Ausschuss von rot-weißen Warnbändern

(Flutterleinen) vorsehen, muss entsprechend dem Senatsbeschluss 1471/92 sofort umgesetzt und kontrolliert werden.

Unabhängig davon müssen Baustellen auch von Behinderten gefahrlos jederzeit passierbar sein.

### ***3.5 Absicherung von Straßen- und Stadtbahntrassen***

Die Straßen- und Stadtbahntrassen unterteilen sich in:

- straßenbündige Bahnkörper (Bahnkörper ist in den Autoverkehrsbereich integriert und zum Teil durch eine andere Pflasterung zwischen den Gleisen gekennzeichnet) und
- besonders Bahnkörper (die Gleise liegen ebenfalls im Straßenland, sind aber nicht Bestandteil des Autoverkehrsbereichs und sind als eigene Trasse erkennbar).

Querungsstellen sind in ausreichender Anzahl und unter Berücksichtigung betrieblicher Erwägungen herzustellen. Warnsignale - an den Übergängen - sind optisch und akustisch bei Herannahen eines Zuges automatisch in Betrieb zu setzen.

Im Überquerungsbereich ist der Spalt zwischen Schiene und Belag so klein wie möglich zu halten.

Maßgeblich sind die „Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-O)“ und die „Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)“, deren Auslegung sich aber dann an den jeweils vorhandenen Straßensituationen orientiert.

Es gibt keine vorgeschriebenen Absicherungsmaßnahmen. Angestrebt wird die Anlegung von besonderen Bahnkörpern. An den Haltestellen und entlang der Trassenführung befinden sich zum Teil Schutzgitter.

Für die Bau- bzw. Absicherungsmaßnahmen sind die Tiefbauämter der Bezirke in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen und der BVG zuständig.

### ***3.6 Parkplätze für Behinderte***

Es gibt bisher keine verbindliche Regelung für die Einrichtung von Behindertenparkplätzen. In der Straßenverkehrsordnung § 45 wird lediglich darauf hingewiesen, dass die Einrichtung von Behindertenparkplätzen im Ermessen der Straßenverkehrsbehörden liegt.

Es wird nicht nach DIN 18 024 verfahren.

Die Zahl der vorhandenen Behindertenparkplätze ist nicht bekannt.

Die Anzahl, Lage und Ausstattung dieser Parkplätze muss insgesamt als unzureichend eingeschätzt werden. Insbesondere die zweckgebundene Nutzung dieser Parkplätze wird nicht ausreichend sichergestellt.

Die Festlegung von Anzahl, Lage und Ausstattung der Behindertenparkplätze soll gemäß DIN 18 024 erfolgen.

Behindertenparkplätze sind an allen öffentlichen und öffentlich zugängigen Gebäuden, in der Nähe von behindertengerechten Zugängen, anzulegen. Von den Behindertenparkplätzen sollte der Gehweg über abgesenkte Bordsteine zu erreichen sein. Bei Längsparkplätzen soll nach Möglichkeit eine ausreichende Sicherung gegen den fließenden Kraftfahrzeugverkehr bzw. gegen Radfahrer vorhanden sein.

Die zweckgebundene Nutzung dieser Parkplätze muss durch Überwachung sichergestellt werden. Bei Verstoß soll eine konsequente Ahndung erfolgen.

### ***3.7 Behindertengerechte Briefkästen, Fernsprechhäuschen und -hauben***

#### **Briefkästen**

Die Richtlinien für Briefkästen werden vom Posttechnischen Zentralamt in Darmstadt erlassen (Posttechnische Information lfd. Nr. 270/Okttober 1971). Danach muss die Höhe der Einwurföffnung zwischen 110 und 145 cm betragen.

#### **Fernsprechhäuschen und -hauben**

Nach Angaben der Deutschen Bundespost Telekom gibt es in Berlin zur Zeit 898 behindertengerechte öffentliche Telefonstellen.

Die Telefonhäuschen für Rollstuhlbenutzer sind nicht mehr in Betrieb.

Die Deutsche Bundespost Telekom hat mit dem Austausch der bekannten gelben Telefonhäuschen gegen graue Telefonhäuschen begonnen.

Das Land Berlin wird gemäß folgender Leitlinien auf die Bundespost einwirken:

Briefkästen, Telefonhäuschen und -hauben sollen sich nicht in der Gehbahn befinden.

Freihängende Briefkästen und Telefonhauben sollen für Blinde durch eine am Bonden befindliche Tastleiste gesichert werden. Die Einwurf-/Bedienungseinrichtungen sollen sich nicht höher als 80 cm vom Bodenniveau befinden.

Die bereits eingeleitete neue Farbgebung (grau) für öffentliche Fernsprecheinrichtungen ist im Interesse der Sehbehinderten abzulehnen, da sich das bisherige Signalgelb - nicht nur für Sehbehinderte - als sehr gut auffindbare Farbe erwiesen hat.

Für die nächste Generation öffentlicher Fernsprecheinrichtungen soll seitens der Länder und Kommunen rechtzeitig auf komplett behindertengerechte Ausstattung Einfluss genommen werden.

### ***3.8 Behindertengerechte öffentliche Toiletten***

In Berlin sind insgesamt 286 öffentliche Toilettenanlagen vorhanden.

211 Anlagen liegen im Zuständigkeitsbereich der Berliner Stadtreinigungs-Betriebe (BSR), davon sind in 26 Anlagen behindertengerechte Toiletten vorhanden. Alle 26 behindertengerechten Toiletten sind mit dem Einheitsschließsystem, das auch bundesweit und an den Autobahnraststätten installiert ist, ausgestattet.

75 Toilettenanlagen liegen im Zuständigkeitsbereich der Stadtreinigung Berlin (SB), davon sind in 8 Anlagen behindertengerechte Toiletten vorhanden. Die behindertengerechten Toiletten werden privat bewirtschaftet und sind werktags bis ca. 18.00 Uhr geöffnet.

Die BSR unterhält darüber hinaus 7 behindertengerechte Container-Toiletten, die in der Zeit von Ostern bis Oktober benutzbar sind.

Alle neu zu errichtenden Toiletten sind grundsätzlich behindertengerecht herzustellen.

Für die räumlich-technische Ausstattung sind, über die DIN-Norm 18 024 Teil 2 hinausreichend, aus der Sicht der betroffenen folgende Anforderungen zu stellen:

- Der WC-Stuhl muss grundsätzlich von rechts und von links erreichbar sein,
- Die Toilettenspülung muss für alle Behinderten gut erreichbar und bedienbar sein (Lichtschranken und Sensortasten sind dafür nicht zu verwenden).

- Wegen der erforderlichen Bewegungsflächen seitlich und vor dem WC-Stuhl sollte die Raumgröße ca. 250 cm x 250 cm betragen.
- Sämtliche Beschriftungen und Symbole sind in erhabener Schrift bzw. taktil erkennbar auszuführen.

Im U-/S-/F-Bahnnetz sind insgesamt 5 behindertengerechte Toiletten auf Umsteigebahnhöfen vorhanden:

Fehrbelliner Platz	U-Bahnhof
Zoologischer Garten	U-/S-/F-Bahnhof
Lichtenberg	U-/S-/F-Bahnhof
Hauptbahnhof	S-/F-Bahnhof
Flughafen Berlin-Schönefeld	S-/F-Bahnhof

Im Westteil der Stadt sind nach bisherigen Ermittlungen in ca. 300 öffentlichen, öffentlich zugängigen privaten Gebäuden behindertengerechte Toiletten vorhanden, die zum Teil auch mit dem Einheitsschließsystem ausgestattet sind.

Vollautomatische Toiletten von privaten Anbietern dürfen auf öffentlichem Straßenland nur noch in behindertengerechter Ausführung vom Senat und den Bezirken genehmigt werden, sofern an einem Standort nicht mehrere vollautomatische Toilettenanlagen aufgestellt werden oder in unmittelbarer Nähe des Standorts bereits eine behindertengerechte Toilette vorhanden ist.

Ausstattungsmerkmale insbesondere für Automatik-Toiletten:

- Notrufanlage: Vom WC-Stuhl aus zu bedienen,
- Zugang für Behinderte mit Schlüssel per bundesweitem Einheitsschließsystem,
- Unterfahrbare Handwaschplatz mit berührungslos arbeitendem Wasser- und Seifenspender sowie Händetrockner,
- Umlaufendes Spiegelband an der Stirnseite des Innenraums für rückwärtsfahrende Rollstuhlbenutzer,
- Verlängerungsmöglichkeit der - per Zugang mit Einheitsschlüssel erweiterten - Benutzungszeit,
- Akustisches und optisches Warnsignal über bevorstehende Türöffnung vor Ende der Benutzungszeit.

### ***3.9 Parkanlagen, Grünanlagen, Spielplätze, Wanderwege***

Die Barrierefreiheit von Grünanlagen, Spielplätzen und Wanderwegen ist für Rollstuhlbenutzer häufig nicht ausreichend sichergestellt, insbesondere versperren oft zu enge Durchgangssperren die Wege, außerdem sind die Eingangsbereiche oft nicht von allen Seiten zugänglich.

Für Blinde und Sehbehinderte fehlen an den Eingängen abtastbare Übersichtspläne.

An den Wegen fehlt häufig ein ausreichender Schutz (taktile Abgrenzung oder Geländer) zum angrenzenden Grünanlagen- bzw. Gewässerbereich.

Das Gelände des Britzer Gartens und der Botanische Garten sind, in Teilen, als behindertengerecht zu bezeichnen.

Die ebenerdige, berollbare Zugänglichkeit ist von den umliegenden Straßen zu gewährleisten.

An den Hauptzugängen sind Orientierungstafeln, die auch für Blinde und Sehbehinderte tastbar bzw. gut erkennbar sind, aufzustellen.

Sie sollen Auskünfte über besondere gestalterische Situationen, Erholungsangebote, Wegeführung und -beschaffenheit (z.B. Treppen oder Steigungen über 6 %, Gefahrenstellen) sowie behindertengerechte Einrichtungen (Toiletten, Gastronomie) geben.

Durchgangssperren im Eingangsbereich sind so einzubauen, dass sie mit Rollstühlen passierbar sind.

Wege sollten frei von Hindernissen begehbar und berollbar sein.

Gewässer sind taktil, an Gefahrenstellen durch Geländer, abzusichern.

Sitzplätze sind in ausreichender Anzahl und so anzulegen, dass neben den Bänken Stellplätze für Rollstühle vorhanden sind.

Spielplätze haben in ihrer Anlage und Ausstattung den Bedürfnissen behinderter Kinder Rechnung zu tragen.

## 4. Baulichkeiten

### 4.1 Öffentliche und öffentlich zugängige Gebäude

Unter öffentlichen und öffentlich zugängigen Gebäuden versteht man z.B.

#### **Verwaltungsgebäude**

(u.a. Rathäuser, Bezirksämter, Senatsdienststellen, Arbeitsämter, Finanzämter, Gerichte, Beratungsstellen, Versorgungsämter, Polizeidienststellen, Postämter, Verkehrsbüros, Geschäftsstellen von Kranken- und Sozialversicherungen, Pfarrämter)

**hierzu:**

Von einer Vielzahl von Verwaltungsgebäuden sind lediglich 27 öffentliche landeseigene Dienstgebäude und 20 angemietete Dienstgebäude rollstuhlgerecht zugänglich.

Alle Neubauten öffentlicher und öffentlich zugänglicher Gebäude müssen behindertengerecht gebaut werden und alle vorhandenen Gebäude sollen nach einem von einer Kommission (unter Beteiligung der Behinderten) zu erstellenden Ausbauplan (obligatorisch bei Umbauten, Modernisierungen und Sanierungen) so umgestaltet werden, dass sie von Behinderten, insbesondere Rollstuhlbenutzern, möglichst auf direktem Wege zweckentsprechend besucht und genutzt werden können.

Die Park- und Haltemöglichkeiten, die Zugängigkeit der Gebäude und Einrichtungen, die Bewegungsflächen innerhalb des Gebäudes, die Sanitarräume sowie gegebenenfalls die Benutzbarkeit öffentlicher Fernsprecheinrichtungen sind mindestens entsprechend der DIN 18 024 Teil 2 bzw. in Anlehnung an neuere Erkenntnisse herzustellen und zu unterhalten.

### **Ausbildungsstätten**

(u.a. Hochschulen, Schulen, Lehrwerkstätten)

**zu Hochschulen:**

- Die Hochschulen sind verpflichtet, die besonderen Bedürfnisse behinderter Studenten zu berücksichtigen und in allen Bereichen die erforderlichen Maßnahmen zur Integration der behinderten Studenten zu treffen; bei der Umsetzung dieser Verpflichtung besteht jedoch weiterhin Handlungsbedarf
- Zwischen den einzelnen Hochschulen existiert ein unterschiedliches Ausgangsniveau; das „Ost-West-Gefälle“ ist noch gravierend, jedoch werden im Ostteil der Stadt erste Untersuchungen und Planungen in Angriff genommen
- Stufenprogramme für eine behindertengerechte Gestaltung liegen zum Teil vor
- Restriktionen ergeben sich vor allem aus dem angespannten Finanzrahmen der Hochschulhaushalte

**zu Schulen:**

(Angaben liegen zur Zeit noch nicht vor)

**zu Lehrwerkstätten:**

(Angaben liegen zur Zeit noch nicht vor)

• **Kindertagesstätten**

**hierzu:**

Seit 1975 sind alle Kindertagesstätten (in Berlin-West) im Erdgeschoss gemäß DIN 18 024 behindertengerecht hergestellt worden. Das im Raumprogramm der Kindertagesstätten vorgesehene Eltern-WC ist im Regelfall ebenfalls behindertengerecht nutzbar.

Es gibt in Berlin-West in 41 Kindertagesstätten 1.565 Plätze für Behinderte.

In Berlin-Ost gibt es 22 Sondereinrichtungen für Behinderte mit insgesamt 861 Plätzen

**·Krankenhäuser, Kliniken, Kureinrichtungen****hierzu:**

Bauliche Anforderungen an Krankenhäuser werden über die BauOBln - § 51 - hinausgehend in der Krankenhausbetriebsverordnung (KhbetrVO) Abschnitt VI §§ 18 bis 20 gestellt (Toiletten-, Fernsprech-, Aufzugsanlagen). Bei der zur Zeit durchgeführten Überarbeitung der KhbetrVO wird geprüft, inwieweit zusätzliche behindertengerechte Anforderungen einzuarbeiten sind (z.B. an Bettenzimmer, Untersuchungs- und Behandlungsräume, Umkleidekabinen u.a.).

Die in Krankenhäusern erforderlichen Voraussetzungen für den Krankentransport ermöglichen weitestgehend auch den (selbständigen) Verkehr/Transport Behinderter, zudem steht in der Regel Personal für Hilfsdienste zur Verfügung.

Bei jüngsten Neubauten im Westteil der Stadt sind die o.a. Anforderungen weitestgehend erfüllt. Neuplanungen werden in der Regel mit den Vertretern/-innen der Behindertenverbände abgestimmt. Dabei stellen die Selbstständigkeitsansprüche Behinderter mit Elektrorollstühlen sowie die Quantifizierung der Behinderteneinrichtungen und -ausstattungen in Krankenhäusern besondere Probleme dar.

In bestehenden Krankenhaus-Altbauten, besonders im Ostteil der Stadt, besteht an behindertengerechten Einrichtungen und Ausstattungen ein großer Nachholbedarf.

Sicherheitsfragen und die Interessen des Denkmalschutzes müssen mit den Grundrechten der Behinderten in Einklang gebracht werden, ohne dass die Sicherheitsanforderungen für Behinderte und beteiligte Nichtbehinderte zurückstehen.

Alle Zuschauer-, Besucher- und für Behinderte denkbaren Arbeitsbereiche in öffentlichen und öffentlich zugänglichen Gebäuden sollen entsprechend der Raumkapazität erreichbar und nutzbar sein.

**Spezielle Anforderungen an bestimmte Gebäude und Einrichtungen:**

**-Schulen und Hochschulen**

- Bereitstellung entsprechender technischer Hilfsmittel und Studiausrüstungen (PC-Hardware auch für Blinde und Körperbehinderte, Leit- und Orientierungssysteme für Blinde und Sehbehinderte, Hilfsmittel für Hörbehinderte)
- Sicherstellung einer kompetenten Beratung und Betreuung durch begleitende Studiendienste (Beratungsstellen, Serviceeinrichtungen usw.)

**-Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen**

- Diagnostik, Therapie und Pflege muss in allen Disziplinen räumlich und ausstattungsmäßig für alle Behindertengruppen gewährleistet werden; dies muss durch entsprechende Personalschulung sichergestellt werden
- Die Infrastruktur des Klinikgeländes muss behindertengerecht gestaltet werden (siehe Kapitel 3 der Leitlinien)

**-Raststätten****hierzu:**

Es existieren in Berlin 3 Autobahnraststätten, die mit behindertengerechten Toiletten, Parkplätzen für Behinderte und behindertengerechten Fernsprecheinrichtungen ausgestattet sind.

**-Parkhäuser****hierzu:**

keine Angaben vorhanden.

Der völlig unbefriedigende Anteil von behindertengerechten Gebäuden am Gesamtbestand ist nicht zuletzt Resultat unzureichender gesetzlicher Regelungen zum behindertengerechten Bauen bzw. Nachrüsten von Gebäuden.

## **4.2 Kulturelle Einrichtungen und Veranstaltungsorte**

Unter kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungsorten versteht man z.B.:

Theater, Kongresshallen, Museen, Kinos, Kirchen, Gemeindesäle, Messebauten, Bibliotheken, Freizeitstätten.

Im „Theater am Kurfürstendamm“, bedingt im „Hebbel-Theater“, „Schiller-Theater“ und eingeschränkt in weiteren Bühnen und Veranstaltungsorten sind die Besucherbereiche durch

- niveaugleichen Zugang bzw. Rampe bzw. Plattformlift
  - gestreute Rollstuhlbenutzer-Plätze
  - behindertengerechte Toilette
- für Rollstuhlbenutzer geeignet.

Dies wird auch durch den Bericht „Verbesserung der Zugänglichkeit und Teilnahme Behinderter an Theater- und Konzertveranstaltungen“ (inkl. Ermittlung der Defizite, Möglichkeiten der baulichen Verbesserungen sowie Rohschätzung der Kosten) der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen an den Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses vom 5. September 1990 dokumentiert.

Vor allem die Großveranstaltungsorte sind nur in einzelnen Besucherbereichen für Rollstuhlbenutzer geeignet; diese Veranstaltungsorte sind überwiegend mit Sonderlogen mit z.T. unzulänglichen Sicht- und Hörbedingungen ausgestattet (z.B. ICC, Deutschlandhalle Deutsche Oper, Theater des Westens, Philharmonie, Kammermusiksaal, Waldbühne).

Eine Vielzahl von kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungsorten sind überhaupt nicht bzw. nur mit Hilfe zugänglich oder es existieren **keine** ausgewiesenen Stellplätze für Rollstuhlbenutzer.

Von den mehr als 250 öffentlichen allgemeinen Bibliotheken der Stadt sind 57 Bibliotheken für Rollstuhlbenutzer zugänglich.

Eine sehbehinderten- bzw. blindengerechte Ausstattung ist weder bei kulturellen Einrichtungen noch bei Veranstaltungsorten vorhanden.

Der völlig unbefriedigte Anteil von behindertengerechten kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungsorten am Gesamtbestand ist nicht zuletzt Resultat unzureichender gesetzlicher Regelungen zum behindertengerechten Bauen bzw. Nachrüsten von Gebäuden.

Alle Neubauten kultureller Einrichtungen und Veranstaltungsorte müssen behindertengerecht gebaut werden und alle vorhandenen kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungsorte sollen nach einem von einer Kommission (unter Beteiligung der Behinderten) zu erstellenden Ausbauplan (obligatorisch bei Umbauten, Modernisierungen und Sanierungen) so umgestaltet werden, dass sie von Behinderten, insbesondere Rollstuhlbenutzern, möglichst auf direktem Wege zweckentsprechend besucht und genutzt werden können.

Die Park- und Haltemöglichkeiten, die Zugänglichkeit der Gebäude und Einrichtungen, die Bewegungsflächen innerhalb des Gebäudes, die Sanitärräume sowie gegebenenfalls die Benutzbarkeit öffentlicher

Fernsprecheinrichtungen sind mindestens entsprechend der DIN 18 024 Teil 2 bzw. in Anlehnung an neuere Erkenntnisse, herauszustellen und zu unterhalten.

Alle Zuschauer-, Besucher- und für Behinderte denkbaren Arbeitsbereiche in kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungsorten sollen entsprechend der Raumkapazität für Behinderte, insbesondere Rollstuhlbenutzer erreichbar und nutzbar sein.

Die Anordnung der Zuschauerplätze ist grundsätzlich so zu gestalten, dass auch für Behinderte, insbesondere Rollstuhlbenutzer, eine differenzierte Platzwahl (z.B. bei Plätzen mit verschiedenen Preiskategorien) möglich ist.

Für Hörbehinderte müssen Verstärkeranlagen (Kopfhörer-, Induktions- oder Infrarotanlagen) vorgesehen werden.

Sicherheitsfragen und die Interessen des Denkmalschutzes müssen mit den Grundrechten der Behinderten in Einklang gebracht werden, ohne dass die Sicherheitsanforderungen für Behinderte und beteiligte Nichtbehinderte zurückstehen.

## **4.3 Sportanlagen**

### **4.3.1 Sporthallen**

Von insgesamt 997 Sporthallen liegen zur Zeit nur für den Westteil der Stadt folgende Angaben vor:

- 32 Sporthallen sind für Rollstuhlbenutzer als gesamte Anlage nutzbar,
- 5 Sporthallen sind für Rollstuhlbenutzer nur in den Teilen, die dem allgemeinen Besucherverkehr dienen, zweckentsprechend nutzbar,
- 1 Sporthalle ist blindengerecht ausgestattet,
- 2 Sporthallen sind mit spezifischen Einrichtungen für Gehörlose ausgestattet,
- 17 Sporthallen sind rollstuhlgängig, verfügen aber über keine spezielle behindertengerechte Ausstattung.

Für den Ostteil Berlins liegen momentan noch keine Angaben vor. Die Senatsverwaltung für Schule und Sport befasst sich zur Zeit mit einer Erfassung der Sportanlagen, die noch 1992 ausgewertet wird.

Des weiteren gibt es in Berlin ca. 70 überwiegend private Tennishallen. Hierüber liegen keine näheren Angaben vor.

Alle geplanten Vorhaben im Rahmen des Sportanlagenanierungsprogramms sehen einen behindertengerechten Um- oder Neubau vor.

Bei dem Neubau von Sporthallen bzw. dem Umbau (Grundinstandsetzung, Rekonstruktion) oder der Erweiterung bestehender Sporthallen sind grundsätzlich die Park- und Haltemöglichkeiten, Zugängigkeit der Gebäude und Einrichtungen, die Bewegungsflächen innerhalb der Gebäude und Einrichtungen, die Bewegungsflächen innerhalb der Gebäude, die Umkleide-, Dusch- und Sanitärräume, gegebenenfalls die Kraftsporträume, Mehrzweckräume und gastronomischen Einrichtungen sowie gegebenenfalls die Benutzbarkeit öffentlicher Fernsprecheinrichtungen entsprechend der DIN 18 024, Teil 2, in der jeweils gültigen Fassung herzustellen. Bei Um- und Erweiterungsmaßnahmen erfolgte dies nach Maßgabe der grundstücksmäßigen und baulichen Möglichkeiten (Bausubstanz, Baukörperspezifik).

Notwendige Hilfsmittel zur zweckentsprechenden Nutzung der Einrichtung sind bereitzustellen.

Die erforderlichen Planungsgrundlagen werden zwischen den Senatsfachverwaltungen unter Beteiligung Behinderter erarbeitet und festgelegt und bei Bedarf aktualisiert.

Die Planungsvorhaben (Neubau, Umbau) werden in dem jeweiligen Bezirk von einer Fachkommission unter Beteiligung Behinderter beratend begleitet.

Die Sporthallen müssen im aktiven und passiven Bereich behindertengerechten (z.B. rollstuhl- und blindenspezifischen) Anforderungen, die bei jedem einzelnen Planungsvorhaben zu konkretisieren sind, unter Beachtung der DIN 18 024 Teil 1 und 2 und der DIN 18 032 gerecht werden.

Die Anordnung der Zuschauerplätze muss nach Maßgabe der sicherheitstechnischen Möglichkeiten der Gebäude auch für Behinderte, insbesondere Rollstuhlbenutzer, die Möglichkeit einer differenzierten Platzwahl (z.B. bei Plätzen mit verschiedenen Preiskategorien) zulassen.

### 4.3.2 Sportplätze

Zur Zeit liegen nur von 260 Sportplätzen im Westteil der Stadt folgende Angaben vor:

- 6 Sportplätze sind für Rollstuhlbenutzer als Gesamtanlage nutzbar,
- 9 Sportplätze sind für Rollstuhlbenutzer in den Teilen, die dem allgemeinen Besucherverkehr dienen, zweckentsprechend nutzbar,

4 Sportplätze sind rollstuhlgängig, verfügen aber über keine spezielle behindertengerechte Ausstattung.

Für den Ostteil Berlins liegen momentan noch keine Angaben vor. Die Senatsverwaltung für Schule und Sport befasst sich zur Zeit mit einer Erfassung der Sportanlagen, die noch 1992 ausgewertet wird.

Des Weiteren gibt es in Berlin ca. 80 überwiegend private Tennisanlagen mit ca. 530 Tennisplätzen. Hierüber liegen keine näheren Angaben vor.

Alle geplanten Vorhaben im Rahmen des Sportanlagenanierungsprogramms sehen einen behindertengerechten Um- oder Neubau vor.

Bei Neubauten und Grundinstandsetzungen von Sportplätzen muss eine behindertengerechte (rollstuhl- und blindenspezifische) Ausführung der Sportanlagen, Zuschauer Einrichtungen und Gebäude unter Beachtung der DIN 18 024 Teil 2 und der DIN 18 035 sichergestellt werden.

Bei dem Neubau von Sportplatzgebäuden bzw. dem Umbau (Grundinstandsetzung, Rekonstruktion) oder der Erweiterung bestehender Sportplatzgebäude sind grundsätzlich Park- und Haltemöglichkeiten, Zugänglichkeit der Gebäude und Einrichtungen die Bewegungsflächen innerhalb der Gebäude, die Umkleide-, Dusch- und Sanitärräume, gegebenenfalls die Kraftsporträume, Mehrzweckräume und gastronomischen Einrichtungen sowie gegebenenfalls die Benutzbarkeit öffentlicher Fernsprecheinrichtungen entsprechend der DIN 18 024, Teil 2, in der jeweils gültigen Fassung herzustellen.

Bei Um- und Erweiterungsbaumaßnahmen erfolgte dies nach Maßgabe der grundstücksmäßigen und baulichen Möglichkeiten (Bausubstanz, Baukörperspezifik).

Notwendige Hilfsmittel zur zweckentsprechenden Nutzung der Einrichtung sind bereitzustellen.

Die erforderlichen Planungsgrundlagen werden zwischen den Senatsfachverwaltungen unter Beteiligung Behinderter erarbeitet und festgelegt und bei Bedarf aktualisiert.

Die Planungsvorhaben (Neubau, Umbau) werden in dem jeweiligen Bezirk von einer Fachkommission unter Beteiligung Behinderter beratend begleitet.

Die Anordnung der Zuschauerplätze muss nach Maßgabe der sicherheitstechnischen Möglichkeiten der Gebäude und Sportanlagenteile auch für Behinderte, insbesondere Rollstuhlbenutzer, die Möglichkeit einer differenzierten Platzwahl (z.B. bei Plätzen mit verschiedenen Preiskategorien) zulassen.

### 4.3.3 Frei- Strand- und Hallenbäder

Von insgesamt 42 Hallenbädern liegen zur Zeit nur für den Westteil der Stadt folgende Angaben vor:

- 6 öffentliche Hallenbäder sind für Rollstuhlbenutzer als gesamte Anlage nutzbar,
- 3 öffentliche Hallenbäder sind für Rollstuhlbenutzer in den Teilen, die dem allgemeinen Besucherverkehr dienen, zweckentsprechend nutzbar,
- 2 Kombi-Bäder sind für Rollstuhlbenutzer als gesamte Anlage nutzbar.

Von insgesamt 28 Freibädern liegen zur Zeit nur für den Westteil der Stadt folgende Angaben vor:

- 4 Freibäder sind für Rollstuhlbenutzer nutzbar.

Für den Ostteil Berlins liegen momentan noch keine Angaben vor. Die Senatsverwaltung für Schule und Sport befasst sich zur Zeit mit einer Erfassung der Sportanlagen, die noch 1992 ausgewertet wird.

Alle geplanten Vorhaben im Rahmen des Sportanlagenanierungsprogramms sehen einen behindertengerechten Um- oder Neubau vor.

Alle neuen Frei-, Strand, und Hallenbäder und gegebenenfalls gastronomische Einrichtungen müssen behindertengerecht gebaut werden und alle vorhandenen Frei-, Strand- und Hallenbäder und gegebenenfalls gastronomische Einrichtungen müssen nach einem von einer Kommission (unter Beteiligung der Behinderten) zu erstellenden Ausbauplan (obligatorisch bei Grundinstandsetzung und Rekonstruktion im Zusammenhang mit dem Sportanlagenanierungsprogramm) so umgestaltet werden, dass sie von Behinderten, insbesondere Rollstuhlbenutzern, auf direktem Wege zweckentsprechend besucht und genutzt werden können.

Die Park- und Haltemöglichkeiten, die Zugängigkeit der Gebäude und Einrichtungen, die Bewegungsflächen innerhalb des Gebäudes, die Umkleide-, Dusch- und Sanitärräume sowie gegebenenfalls die Benutzbarkeit öffentlicher Fernsprecheinrichtungen sind entsprechend der DIN 18 024 Teil 2 in ihrer jeweils gültigen Fassung herzustellen und zu unterhalten; notwendige Hilfsmittel und Assistenz zur zweckentsprechenden Nutzung der Einrichtung (insbesondere zur Erreichung des Schwimmbereiches) müssen bereitgestellt werden.

Die Sicherung des Schwimmbereiches muss durch blindengerechte Leit- und Orientierungssysteme gewährleistet werden.

Die Anordnung der Zuschauerplätze ist grundsätzlich so zu gestalten, dass auch für Behinderte, insbesondere Rollstuhlbenutzer, eine differenzierte Platzwahl (z.B. bei Plätzen mit verschiedenen Preiskategorien) möglich ist.

#### 4.4 *Private Geschäftswelt/Dienstleistungen*

Unter privater Geschäftswelt/Dienstleistungen versteht man z.B.:

- Einzelhandelsgeschäfte
- Kaufhäuser
- Gaststätten (u.a. Restaurants, Cafés, Kneipen)  
**hierzu:**  
Im Gastronomiebereich sind ca. 680 Einrichtungen für Rollstuhlbenutzer geeignet.
- Beherbergungsbetriebe  
(u.a. Hotels, Pensionen, Jugendherbergen, Kurheime)  
**hierzu:**  
In rollstuhlgeeigneten Beherbergungsbetrieben sind zur Zeit ca. 200 Betten verfügbar.
- Banken, Sparkassen
- Reisebüros
- Apotheken
- Dienstleistungsbereiche  
(u.a. Gesundheitsberufe, Juristen, Architekten, Handwerksbetriebe, Steuerberater)  
**hierzu:**  
Im Gesundheitsbereich sind ca. 780 Einrichtungen für Rollstuhlbenutzer geeignet.

Der völlig unbefriedigende Anteil von behindertengerechten Einrichtungen im Bereich der privaten Geschäftswelt/Dienstleistungen am Gesamtbestand ist nicht zuletzt Resultat unzureichender bzw. hemmender gesetzlicher Regelungen zum behindertengerechten Bauen bzw. Nachrüsten von Gebäuden.

Alle Neubauten im Bereich der privaten Geschäftswelt/Dienstleistungen müssen behindertengerecht gebaut werden.

Abhängig vom jeweiligen Charakter der Gebäude sind die Zugängigkeit, die Park- und Haltemöglichkeiten, die Bewegungsflächen innerhalb des Gebäudes, die Sanitarräume sowie die Benutzbarkeit öffentlicher

Fernsprecheinrichtungen mindestens entsprechend der DIN 18 024 Teil 2 bzw. in Anlehnung an neuere Erkenntnisse herzustellen und zu unterhalten.

Es müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass auch bestehende Einrichtungen im Bereich der privaten Geschäftswelt/Dienstleistungen behindertengerecht umgestaltet werden.

Alle Räume sollen entsprechend der Raumkapazität für Behinderte, insbesondere Rollstuhlbenutzer, erreichbar und nutzbar sein.

Sicherheitsfragen und die Interessen des Denkmalschutzes müssen mit den Grundrechten der Behinderten in Einklang gebracht werden, ohne dass die Sicherheitsanforderungen für Behinderte und beteiligte Nichtbehinderte zurückstehen.

Zur Zeit sind nur bei Neubauten im Bereich der privaten Geschäftswelt/Dienstleistungen, die dem allgemeinen Besucherverkehr dienenden Teile so herzustellen und zu unterhalten, dass sie von Behinderten, insbesondere schwer Gehbehinderten und Behinderten im Rollstuhl ohne fremde Hilfe zweckentsprechend genutzt werden können.

Dies gilt verpflichtend auch nur dann, wenn diese Gebäude und Einrichtungen nicht nur gelegentlich von Behinderten aufgesucht werden.

## **4.5 Wohnungen**

### **4.5.1 Rollstuhlzugängiges, behindertenfreundliches und seniorenrechtliches Wohnen**

Insgesamt gibt es zu wenige rollstuhlzugängige und behindertenfreundliche Wohnungen, um eine Flexibilität der Nutzung und damit eine soziale Integration (z.B. durch Besuchsmöglichkeiten) zu erreichen. Ein großer Anteil der mtl. ca. 4.700 Treppendienste des Telebusses ist auf ungenügende Rollstuhlzugängigkeit der Wohnungen zurückzuführen.

Die Rollstuhlzugängigkeit aller Wohnungen innerhalb von Gebäuden wird bei Wohnungsneubauten momentan durch gesetzliche Regelungen und Förderungsrichtlinien erst ab dem 6. Vollgeschoss (Aufzugseinbau) gewährleistet.

Seniorenrechtliche Wohnungen sind Ein- oder Zweipersonenwohnungen, die behindertengerechte Merkmale (z.B. Zugängigkeit) aufweisen.

Ca.6.900 Senioren wohnen in seniorengerechten Wohnungen, die in den Wohngebieten eingestreut sind (Stand: 31. Dezember 1991).

Darüber hinaus gibt es in Berlin 261 Seniorenwohnhäuser mit ca. 24.000 Plätzen (Stand: 31. Dezember 1991).

Des weiteren gibt es in Berlin 248 Seniorenheime mit 23.471 Plätzen (Stand: 31. Dezember 1991) und 64 Wohnheime für Behinderte mit ca. 1.936 Plätzen (Stand: Juli 1992).

Bei diesen Wohnheimen und -stätten ist in bezug auf die Einhaltung der Heimmindestbauverordnung (gilt seit dem 3. Oktober 1990 für Gesamtberlin) und des Ausstattungsgrades ein Ost-West-Gefälle zu verzeichnen.

Bei Einrichtungen für behinderte Volljährige sind Abweichungen von der „Verordnung über bauliche Mindestanforderungen für Altenheime, Altenwohnheime und Pflegeheime für Volljährige“ möglich.

Es ist anzustreben, dass Wohnungen und Wohnheime barrierefrei, generations- und seniorengerecht gebaut werden.

Bei der Förderung von Neubauten und umfangreichen Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen ist den Belangen von Senioren und behinderten Personen Rechnung zu tragen; hierbei soll mindestens der Erdgeschossbereich uneingeschränkt zugänglich gemacht werden.

Die Heimmindestbauverordnung stellt nur die Mindestanforderungen an Wohnheime dar.

Die Wohnheime sind entsprechend der „Planungsempfehlungen des Bundesministers für Städtebau und Wohnungswesen für Altenwohnungen, Wohnungen in Altenwohnheimen, Wohnplätze in Altenheimen“ in ihrer jeweils geltenden Fassung zu errichten; sie sind auch für das Wohnen behinderter Menschen anzuwenden.

Bei Neubau und Modernisierung von Seniorenheimen sollen alle Plätze behindertenfreundlich geplant werden, so dass sie auch von Rollstuhlbenutzern bewohnt werden könnten.

#### **4.5.2 Rollstuhlbenutzerwohnungen (Rb-Wohnungen)**

Zur Zeit gibt es in Berlin ca. 1.000 Rb-Wohnungen.

Weitere ca. 950 Besetzungsrecht-Wohnungen im Ostteil der Stadt können bestenfalls als „behindertenfreundliche“ bezeichnet werden, da sie nicht den jetzt geltenden DIN-Vorschriften entsprechen. Sie sind nur zum Teil für Rollstuhlbenutzer geeignet.

Für diese Wohnungen hat die Senatsverwaltung für Soziales das Besetzungsrecht (laut Einigungsvertrag Kapitel XIV, Abschnitt III).

Für den Ostteil der Stadt erfolgt die Beratung und Vergabe der Besetzungsrecht-Wohnungen bis 1995 noch direkt durch die Senatsverwaltung für Soziales, Abt. IX.

Bei der Senatsverwaltung für Soziales sind ca. 800 Anträge auf rollstuhlgerechten Wohnraum gestellt.

Neubauten von Rb-Wohnungen sind entsprechend der DIN 18 025 Teil 1 in ihrer jeweils geltenden Fassung rollstuhlgerecht herzustellen und zu unterhalten.

Es muss eine bedarfsorientierte Abdeckung bis zu einer 10 %-Quote von Sonderwohnformen (z.B. Rb-Wohnungen, WG-Wohnungen für geistig und körperlich Behinderte) im sozialen Wohnungsbau sichergestellt werden.

Bei Altbaumodernisierungen ist die verstärkte Beachtung der bedarfs- und flächendeckenden Integration von Sonderwohnformen in allen Stadtgebieten sicherzustellen.

Die ständige Funktionsfähigkeit von Aufzügen in Wohnhäusern mit Rb-Wohnungen muss gewährleistet sein (Notdienst usw.).

### 4.5.3 Wohngemeinschaften/Betreutes Wohnen

Es gibt insgesamt in Berlin für geistig und körperlich Behinderte 98 Wohngemeinschaften mit 486 Plätzen und 45 Betreuungsgemeinschaften mit 171 Plätzen (Stand: 15. Mai 1992).

Zur Zeit sind die Wohn- und Betreuungsgemeinschaften von zwei freien Trägern rollstuhlgerecht zugänglich und gegebenenfalls auch nutzbar.

Bei den anderen Wohn- und Betreuungsgemeinschaften handelt es sich lediglich um Mehrpersonenwohnungen mit entsprechenden Sanitär- und Küchenräumen, die zusätzlich ein Betreuer- und Gemeinschaftszimmer haben.

Bei einer Umsetzung der bedarfsorientierten Abdeckung bis zu einer 10 %-Quote von Sonderwohnformen (z.B. WG-Wohnungen für geistig und körperlich Behinderte, Rb-Wohnungen) muss grundsätzlich die Rollstuhlgängigkeit sichergestellt werden.

Durch Berücksichtigung von Sonderwohnformen bei Altbaurekonstruktionen und Lückenbauten muss eine Streuung und Integration von WG-Wohnungen in allen Stadtgebieten erreicht werden.

---

**Kontakt:** Name Irmgard Königstorfer Telefon.: 00 49-30 –90 28 2640 Telefax: 00 49-30-9028 2063  
E-Mail: [irmgard.koenigstorfer@sengsv.verwalt-berlin.de](mailto:irmgard.koenigstorfer@sengsv.verwalt-berlin.de)  
Internet: [http://www.berlin.de/sengsv/soziales/behinderten\\_index.html](http://www.berlin.de/sengsv/soziales/behinderten_index.html)

---

Onlinefassung erstellt für <http://www.berlin.de/SenGesSozV> von [R. Barthel](#)