

Prüfbericht zur Barrierefreiheit

Begehung des Umfeldes des Medizinischen Universitätsklinikums Lausitz – Carl Thiem (MUL-CT)

06.08.2026 | Prüfbericht zur Barrierefreiheit – Umfeld MUL-CT



Impressum

Herausgeber

Stadt Cottbus/Chóšebuz

BÜRO DES OBERBÜRGERMEISTERS

Büro des Oberbürgermeisters

Unter fachlicher Mitwirkung des

BEIRAT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN

Beratendes Gremium der Stadtverordnetenversammlung

(fachliche Beratung und Finalisierung in der 16. Sitzung am 14. Juli 2026)

Neumarkt 5

03046 Cottbus

T +49 355 6122017

normen.franzke@cottbus.de

www.cottbus.de

Redaktion

Normen Franzke

Autorinnen und Autoren

Normen Franzke

Bildnachweis

Normen Franzke

© 2026 Stadt Cottbus/Chóšebuz. Alle Rechte vorbehalten.

Geleitwort

Barrierefreiheit ist eine wesentliche Voraussetzung für eine gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben. Sie ermöglicht Selbstbestimmung, Sicherheit und eine diskriminierungsfreie Nutzung öffentlicher Räume und Einrichtungen. Gerade Einrichtungen der gesundheitlichen Versorgung müssen für alle Menschen unabhängig von Alter, Behinderung oder vorübergehenden gesundheitlichen Einschränkungen uneingeschränkt erreichbar und nutzbar sein.

Das Medizinische Universitätsklinikum Lausitz – Carl Thiem (MUL-CT) nimmt als Universitätsklinikum und Krankenhaus der Maximalversorgung eine herausragende Bedeutung für die Gesundheitsversorgung in der Lausitz und darüber hinaus ein. Täglich nutzen Patientinnen und Patienten, Besucherinnen und Besucher sowie Beschäftigte die Verkehrs- und Freiflächen im Umfeld des Klinikums. Hieraus erwächst eine besondere Verantwortung, die gesamte Mobilitätskette möglichst barrierefrei zu gestalten.

Am 9. Juli 2026 wurde gemeinsam mit Mitgliedern des Beirates für Menschen mit Behinderungen eine Vor-Ort-Begehung des Klinikumfeldes durchgeführt. Ziel war es, bestehende Barrieren aus der Perspektive von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen zu identifizieren und konkrete Handlungsempfehlungen für deren schrittweisen Abbau zu entwickeln. Der vorliegende Prüfbericht wurde durch den Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen der Stadt Cottbus/Chósebus redaktionell erstellt. Die Ergebnisse der Begehung wurden in der 16. Sitzung des Beirates für Menschen mit Behinderungen am 14. Juli 2026 gemeinsam fachlich beraten, durch die Erfahrungen der Beiratsmitglieder ergänzt und in der vorliegenden Fassung abgestimmt.

Mein besonderer Dank gilt den Mitgliedern des Beirates für Menschen mit Behinderungen für ihre engagierte Mitwirkung. Ihre unterschiedlichen Erfahrungen und Perspektiven haben wesentlich dazu beigetragen, die tatsächlichen Auswirkungen bestehender Barrieren aufzuzeigen und praxisnahe Handlungsempfehlungen zu entwickeln.

Der Bericht versteht sich ausdrücklich als konstruktiver Beitrag zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit. Er soll den Dialog zwischen der Stadt Cottbus/Chósebus, dem MUL-CT, Cottbusverkehr sowie weiteren Beteiligten unterstützen und Impulse für eine kontinuierliche Verbesserung der Barrierefreiheit geben.



Dr. Normen Franzke

Stadt Cottbus/Chósebus

Beauftragter für die Belange von Menschen mit Behinderungen
Seniorenbeauftragter

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung des Prüfberichts	5
1. Anlass und Ziel der Begehung	6
2. Rechtsgrundlagen.....	7
3. Methodik	7
4. Erkenntnisse aus der gemeinsamen Begehung	8
5. Prüfbereich A – Straßenbahnhaltestelle Hufelandstraße	9
6. Prüfbereich B – Straßenbahnhaltestelle Thiemstraße/Klinikum	11
7. Prüfbereich C – Bushaltestellen	13
8. Prüfbereich D – Gehwege und Querungsstellen.....	14
9. Prüfbereich E – Leitsystem und Beschilderung.....	16
10. Maßnahmenkatalog	17
10.1. Kurzfristige Maßnahmen (Priorität A)	17
10.2. Mittelfristige Maßnahmen (Priorität B)	17
10.3. Langfristige Maßnahmen (Priorität C).....	18
11. Positive Feststellungen	18
12. Fazit.....	18

Zusammenfassung des Prüfberichts

Am 9. Juli 2026 führte der Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderungen der Stadt Cottbus/Chósebus gemeinsam mit Mitgliedern des Beirates für Menschen mit Behinderungen eine Vor-Ort-Begehung im Umfeld des MUL-CT durch. Anlass waren Hinweise aus der Bürgerschaft sowie Erfahrungen von Menschen mit Behinderungen hinsichtlich bestehender Barrieren im Bereich der Anreise, der Orientierung und der Erreichbarkeit des Klinikums. Die Ergebnisse der Begehung wurden durch den Beauftragten dokumentiert und in der 16. Sitzung des Beirates für Menschen mit Behinderungen am 14. Juli 2026 fachlich beraten, ergänzt und in ihrer vorliegenden Fassung abgestimmt.

Gegenstand der Begehung waren die Straßenbahn- und Bushaltestellen, Geh- und Verbindungswege, Querungsstellen, Bodenbeläge, taktile Leitsysteme, die Wegweisung auf dem Klinikgelände sowie die Erreichbarkeit der Eingänge und Behindertenparkplätze. Die Bewertung orientierte sich insbesondere an den Anforderungen der UN-Behindertenrechtskonvention, des Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes, des Personenbeförderungsgesetzes sowie der einschlägigen technischen Regelwerke zur barrierefreien Gestaltung öffentlicher Verkehrs- und Freiräume.

Die Begehung hat gezeigt, dass das Umfeld des MUL-CT bereits über zahlreiche barrierefreie Elemente verfügt. Hervorzuheben sind insbesondere die gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr, moderne Fahrgastinformationssysteme sowie die bereits erfolgten Investitionen in die Modernisierung des Klinikstandortes. Diese bilden eine gute Grundlage für die weitere Verbesserung der Barrierefreiheit.

Gleichzeitig wurden Handlungsbedarfe festgestellt, die die selbstständige und gleichberechtigte Nutzung des Klinikums erschweren. Hierzu gehören insbesondere:

- eingeschränkte Bewegungsflächen an einzelnen Straßenbahnhaltestellen,
- teilweise fehlende oder unterbrochene taktile Leitsysteme,
- Höhenunterschiede beim Ein- und Ausstieg in die Straßenbahn,
- beschädigte oder unebene Gehwegoberflächen,
- Nutzungskonflikte zwischen Fuß-, Rad- und E-Scooter-Verkehr,
- erschwerte Orientierung auf dem Klinikgelände,
- unzureichend erkennbare Grundstückszufahrten und eingeschränkte Sichtbeziehungen,
- Optimierungsbedarf bei der Ausschilderung der Behindertenparkplätze und der barrierefreien Wegführung.

Die festgestellten Barrieren betreffen nicht einzelne Bereiche, sondern die gesamte barrierefreie Mobilitätskette – von der Anreise mit Bus und Straßenbahn über die sichere Nutzung der Gehwege und Querungsstellen bis zum Erreichen der jeweiligen Klinikgebäude. Gerade an einem Universitätsklinikum, das täglich von vielen älteren Menschen sowie Patientinnen und Patienten mit dauerhaften oder vorübergehenden Mobilitätseinschränkungen genutzt wird, kommt einer durchgängigen Barrierefreiheit besondere Bedeutung zu.

Der Prüfbericht empfiehlt unter anderem die Optimierung der Haltestellenbereiche, die Instandsetzung beschädigter Gehwegoberflächen, die Ergänzung eines durchgängigen taktilen Leitsystems, die Verbesserung der Wegweisung sowie die Überprüfung von Nutzungskonflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. Darüber hinaus wird empfohlen, den Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen sowie den Beirat für Menschen mit Behinderungen auch künftig frühzeitig in Planungs- und Umsetzungsprozesse einzubeziehen.

Der vorliegende Prüfbericht versteht sich als konstruktiver Beitrag zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit am MUL-CT. Ziel ist es, gemeinsam mit der Stadt Cottbus/Chósebus, dem MUL-CT, Cottbusverkehr und weiteren Beteiligten konkrete Maßnahmen umzusetzen, um eine möglichst selbstständige, sichere und barrierefreie Nutzung des Klinikums für alle Menschen zu gewährleisten.

1. Anlass und Ziel der Begehung

Dem Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen der Stadt Cottbus/Chósebus wurden in den vergangenen Monaten wiederholt Hinweise aus der Bürgerschaft sowie von Menschen mit Behinderungen zu bestehenden Barrieren im Umfeld MUL-CT übermittelt. Die Hinweise betrafen insbesondere die Erreichbarkeit des Klinikums mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die Beschaffenheit der Geh- und Verbindungswege, die Orientierung auf dem Klinikgelände sowie die Auffindbarkeit barrierefreier Angebote. Vor diesem Hintergrund führte der Beauftragte am 9. Juli 2026 gemeinsam mit Mitgliedern des Beirates für Menschen mit Behinderungen eine Vor-Ort-Begehung des Klinikums und seines unmittelbaren Umfeldes durch. **Ziel der Begehung war es, die Hinweise vor Ort zu überprüfen, bestehende Barrieren zu dokumentieren und konkrete Empfehlungen für deren schrittweisen Abbau zu entwickeln.**

Das MUL-CT ist als Universitätsklinikum und Krankenhaus der Maximalversorgung ein zentraler Bestandteil der Gesundheitsversorgung in Südbrandenburg. Täglich wird es von Patientinnen und Patienten, Besucherinnen und Besuchern sowie Beschäftigten genutzt. Hierunter befinden sich in besonderem Maße ältere Menschen sowie Menschen mit dauerhaften oder vorübergehenden Mobilitäts-, Sinnes- oder kognitiven Einschränkungen. Daraus ergibt sich eine besondere Verantwortung, die Zugänglichkeit des Klinikums und seines Umfeldes möglichst barrierefrei zu gestalten.

Barrierefreiheit endet nicht an Gebäudeeingängen oder Haltestellen. Sie umfasst die gesamte Mobilitätskette – von der Anreise mit Bus, Straßenbahn, Fahrrad oder Individualverkehr über die sichere Nutzung von Gehwegen und Querungsstellen bis hin zur Orientierung auf dem Klinikgelände und dem Erreichen des jeweiligen Zielgebäudes. Bereits einzelne Barrieren können dazu führen, dass Wege nicht selbstständig oder nur unter erschwerten Bedingungen bewältigt werden können.

Der vorliegende Prüfbericht verfolgt daher das Ziel,

- 1 bestehende Barrieren systematisch zu dokumentieren,
- 2 ihre Auswirkungen auf die selbstständige Mobilität und Teilhabe aufzuzeigen,
- 3 bereits vorhandene positive Ansätze zu würdigen,
- 4 konkrete Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit zu formulieren und
- 5 den fachlichen Dialog zwischen der Stadt Cottbus/Chósebus, dem MUL-CT, Cottbusverkehr sowie weiteren beteiligten Akteuren zu unterstützen.

Die Ergebnisse der Vor-Ort-Begehung wurden durch den Beauftragten dokumentiert und zu einem Prüfbericht zusammengeführt. Der Berichtsentwurf wurde anschließend in der 16. Sitzung des Beirates für Menschen mit Behinderungen am 14. Juli 2026 gemeinsam fachlich beraten, durch die Erfahrungen der Beiratsmitglieder ergänzt und in seiner vorliegenden Fassung abgestimmt.

2. Rechtsgrundlagen

Die Bewertung orientiert sich an folgenden gesetzlichen und fachlichen Grundlagen:

- UN-Behindertenrechtskonvention, insbesondere Artikel 9 (Zugänglichkeit),
- Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG),
- Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz (BbgBGG),
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG), insbesondere § 8 Absatz 3 zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr,
- DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“,
- DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“,
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA),
- einschlägige Regelwerke zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums.

Bewertet wurde insbesondere, inwieweit die vorgefundenen Verkehrsflächen eine selbstständige, sichere und möglichst diskriminierungsfreie Nutzung durch Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen ermöglichen.

3. Methodik

Die Vor-Ort-Begehung fand am 9. Juli 2026 unter Leitung des Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen der Stadt Cottbus/Chósebus statt. An der Begehung nahmen Mitglieder des Beirates für Menschen mit Behinderungen teil, die unterschiedliche Behinderungsformen und damit verschiedene Perspektiven auf die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums einbrachten.

Gegenstand der Prüfung waren insbesondere:

- die Straßenbahnhaltestellen Hufelandstraße und Thiemstraße/Klinikum,
- die Bushaltestellen im Umfeld des MUL-CT,
- Geh- und Verbindungswege,
- Querungsstellen,
- Bodenbeläge und Oberflächen,
- taktile Bodenindikatoren und Leitsysteme,
- Beschilderungen und Orientierungssysteme,
- Behindertenparkplätze sowie
- die Wegeverbindungen zwischen den Haltestellen und den Eingängen des Klinikums.

Die Feststellungen beruhen auf

- einer gemeinsamen visuellen Bestandsaufnahme,
- der praktischen Erprobung einzelner Wegebeziehungen sowie
- den Erfahrungen der an der Begehung beteiligten Menschen mit Behinderungen.

Hierdurch konnten nicht nur bauliche Barrieren, sondern auch Einschränkungen der tatsächlichen Nutzbarkeit, Orientierungsprobleme sowie Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum identifiziert werden.

Die Bewertung orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den allgemein anerkannten Regeln der Technik. Maßgeblich waren insbesondere die Anforderungen der UN-Behindertenrechtskonvention, des Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes, des Personenbeförderungsgesetzes sowie der DIN 18040-3 und der DIN 32984. ***Dabei stand nicht die bautechnische Begutachtung einzelner Anlagen im Vordergrund, sondern die Frage, ob Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen die Verkehrs- und Freiräume möglichst selbstständig, sicher und ohne vermeidbare Barrieren nutzen können.***

4. Erkenntnisse aus der gemeinsamen Begehung

Die gemeinsame Vor-Ort-Begehung hat verdeutlicht, dass Barrierefreiheit weit über die Einhaltung technischer Standards hinausgeht. Viele Barrieren werden erst im praktischen Alltag sichtbar und wirken sich je nach Art der Behinderung unterschiedlich aus. Durch die Mitwirkung der Mitglieder des Beirates für Menschen mit Behinderungen konnten die Verkehrs- und Freiräume aus verschiedenen Perspektiven bewertet werden. Neben baulichen Barrieren wurden insbesondere Einschränkungen der Orientierung, Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten sowie sicherheitsrelevante Aspekte im Bereich der Haltestellen, Gehwege und Grundstückszufahrten deutlich.

Im Rahmen der Begehung wurde unter anderem festgestellt,

- 1 dass gemeinsam genutzte Geh- und Radverkehrsflächen zu Konflikten mit Radfahrenden und E-Scooter-Nutzenden führen können,
- 2 dass die Trennung zwischen Geh- und Radverkehr insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen nicht überall eindeutig erkennbar ist,
- 3 dass Grundstücksausfahrten mit eingeschränkten Sichtbeziehungen zusätzliche Gefährdungen verursachen können,
- 4 dass die Einstiegssituation an den Straßenbahnhaltestellen für Menschen mit Rollstühlen und teilweise auch für Personen mit Rollatoren nicht durchgängig eine selbstständige Nutzung ermöglicht,
- 5 und dass eine barrierefreie Mobilitätskette nur dann gewährleistet ist, wenn alle Abschnitte – von der Anreise bis zum Ziel – aufeinander abgestimmt sind.

Die Erkenntnisse aus der gemeinsamen Begehung sind in die nachfolgenden Feststellungen und Empfehlungen eingeflossen und bilden die Grundlage für die vorgeschlagenen Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Barrierefreiheit.

5. Prüfbereich A – Straßenbahnhaltestelle Hufelandstraße

Die Straßenbahnhaltestelle Hufelandstraße stellt einen der wichtigsten Zugänge zum MUL-CT dar. Sie wird täglich von Patientinnen und Patienten, Besucherinnen und Besuchern, Beschäftigten sowie Studierenden genutzt. Aufgrund des hohen Anteils älterer Menschen sowie von Personen mit dauerhaften oder vorübergehenden Mobilitätseinschränkungen sind an die Gestaltung der Haltestelle besonders hohe Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit zu stellen.

Im Rahmen der Vor-Ort-Begehung konnten sowohl bereits vorhandene barrierefreie Elemente als auch verschiedene Handlungsbedarfe festgestellt werden. Die nachfolgenden Feststellungen beziehen sich auf die praktische Nutzbarkeit der Haltestelle sowie auf die Sicherheit und Orientierung entlang der Mobilitätskette.

Feststellung 1 – Eingeschränkte nutzbare Gehwegbreite

Sachverhalt: Der Haltestellenmast befindet sich innerhalb der Hauptbewegungsfläche des Gehweges. Dadurch wird die nutzbare Gehwegbreite erheblich eingeschränkt. Während der Begehung war festzustellen, dass sich wartende Fahrgäste, Personen im Rollstuhl, Menschen mit Rollatoren sowie weitere zu Fuß Gehende denselben Verkehrsraum teilen müssen. Begegnungsverkehr ist dadurch nur eingeschränkt möglich. Darüber hinaus wurde beobachtet, dass der Haltestellenbereich gleichzeitig durch Radfahrende genutzt wird. Während der Begehung kam es hierbei beinahe zu einer Kollision mit einem Mitglied des Beirates. Das Ereignis verdeutlicht das bestehende Konfliktpotenzial zwischen wartenden Fahrgästen, mobilitätseingeschränkten Menschen und dem Radverkehr.

Bewertung: Nach den Schutzzielen der DIN 18040-3 sollen Gehwege eine durchgängige und ausreichend breite Bewegungsfläche bieten. Einbauten sind möglichst außerhalb der Hauptbewegungsflächen anzuordnen. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass wartende Fahrgäste nicht mit dem Fuß- oder Radverkehr in Konflikt geraten. Die derzeitige Situation beeinträchtigt sowohl die Barrierefreiheit als auch die Verkehrssicherheit.

Empfehlungen:

- 1 Prüfung einer Verlegung des Haltestellenmastes.
- 2 Alternativ Verbreiterung der nutzbaren Gehfläche.
- 3 Prüfung geeigneter Maßnahmen zur Entflechtung von Fuß- und Radverkehr im Haltestellenbereich.

Feststellung 2 – Fehlende taktile Bodenindikatoren

Sachverhalt: Im Haltestellenbereich konnten keine durchgängigen taktilen Bodenindikatoren festgestellt werden, die blinden und sehbehinderten Menschen eine sichere Orientierung ermöglichen.

Insbesondere fehlen beziehungsweise sind nicht eindeutig erkennbar:

- Auffindestreifen,
- Leitstreifen zum Einstiegsbereich,
- Richtungsfelder,
- Aufmerksamkeitsfelder.

Bewertung: Die selbstständige Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs setzt ein Orientierungssystem nach dem Zwei-Sinne-Prinzip voraus. Fehlende oder unterbrochene Bodenindikatoren erschweren die Nutzung der Haltestelle erheblich und können zu Orientierungsverlusten führen.

Empfehlungen:

- 1 Überprüfung des gesamten Haltestellenbereiches anhand der DIN 32984 und DIN 18040-3.
- 2 Ergänzung eines durchgängigen taktilen Leitsystems.
- 3 Einbindung der Interessenvertretungen von Menschen mit Sehbehinderungen bei der Planung.

Feststellung 3 – Fehlender niveaugleicher Einstieg

Sachverhalt: Im Rahmen der Begehung wurde festgestellt, dass ein selbstständiger und durchgängig niveaugleicher Einstieg in die Straßenbahn – Richtung Sachsendorf/Madlow - derzeit nicht gewährleistet ist. Rollstuhlnutzende sind regelmäßig auf das Auslegen einer Rampe durch das Fahrpersonal angewiesen. Auch Menschen mit Rollatoren oder Gehhilfen können Schwierigkeiten beim Ein- und Ausstieg haben.

Bewertung: Ein barrierefreier öffentlicher Personennahverkehr setzt einen möglichst selbstständigen und niveaugleichen Ein- und Ausstieg voraus. Die Bereitstellung einer Klapprampe ist eine wichtige Unterstützung, ersetzt jedoch keine dauerhaft barrierefreie Lösung. Gerade an einem Universitätsklinikum sollte der Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr möglichst ohne fremde Hilfe möglich sein.

Empfehlungen:

- 1 Gemeinsame Überprüfung der Einstiegssituation durch Stadt Cottbus/Chósebus, Cottbusverkehr und weitere Beteiligte.
- 2 Prüfung technischer und infrastruktureller Möglichkeiten zur Verbesserung des niveaugleichen Einstiegs.
- 3 Berücksichtigung der Anforderungen von Rollstuhlnutzenden, Menschen mit Rollatoren sowie Personen mit Kinderwagen.

Feststellung 4 – Bewegungsflächen im Wartebereich

Sachverhalt: Die vorhandenen Warteflächen erscheinen insbesondere bei höherem Fahrgastaufkommen knapp bemessen. Beim gleichzeitigen Aufenthalt mehrerer Personen kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen wartenden Fahrgästen, Rollstuhlnutzenden, Personen mit Rollatoren, Kinderwagen sowie aussteigenden Fahrgästen. Zusätzliche Konflikte entstehen, wenn Radfahrende den Haltestellenbereich queren oder befahren.

Bewertung: Haltestellen im Umfeld eines Universitätsklinikums müssen ausreichend dimensionierte Bewegungs- und Rangierflächen bieten. Dies gilt insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die mehr Platz zum Rangieren benötigen.

Empfehlungen:

- 1 Überprüfung der vorhandenen Bewegungsflächen.
- 2 Berücksichtigung zukünftiger Fahrgastentwicklungen.
- 3 Prüfung einer konfliktärmeren Führung des Radverkehrs im Haltestellenbereich.

6. Prüfbereich B – Straßenbahnhaltestelle Thiemstraße/Klinikum

Die Straßenbahnhaltestelle Thiemstraße/Klinikum bildet den zentralen Zugang zum MUL-CT. Aufgrund ihrer unmittelbaren Nähe zu den Haupteingängen wird sie täglich von einer Vielzahl mobilitätseingeschränkter Menschen genutzt. An die barrierefreie Gestaltung der Haltestelle und ihrer Zuwegungen sind daher besonders hohe Anforderungen zu stellen. Im Rahmen der Begehung wurden insbesondere Defizite im Bereich der Wegeoberflächen sowie der Orientierung zwischen Haltestelle und Klinikeingängen festgestellt.

Feststellung 5 – Beschädigte Gehwegoberflächen

Sachverhalt: Im Bereich der Zuwegungen zwischen der Straßenbahnhaltestelle und den Eingängen des Klinikums wurden mehrere Schäden an den Gehwegoberflächen festgestellt. Hierzu zählen insbesondere:

- Rissbildungen,
- Höhenversätze, bzw. abgesackte Bereiche,
- unebene Beläge.

Diese Schäden erschweren die Nutzung insbesondere für

- Rollstuhlnutzende,
- Menschen mit Rollatoren,
- Personen mit Gehhilfen,
- ältere Menschen,
- blinde und sehbehinderte Menschen.

Darüber hinaus erhöhen sie das Risiko von Stolper- und Sturzunfällen.

Während der gemeinsamen Begehung wurde zudem deutlich, dass einzelne Gehwegabschnitte gleichzeitig durch zu Fuß Gehende, Radfahrende sowie Nutzende von E-Scootern genutzt werden. Dadurch entstehen zusätzliche Nutzungskonflikte, die insbesondere für mobilitätseingeschränkte sowie sehbehinderte Menschen zu Unsicherheiten führen können.

Bewertung: Die Anforderungen der DIN 18040-3 sehen erschütterungsarme, sichere und möglichst ebene Verkehrsflächen vor. Darüber hinaus ist eine möglichst konfliktarme Führung der unterschiedlichen Verkehrsarten erforderlich. Die festgestellten Schäden und Nutzungskonflikte beeinträchtigen sowohl die Barrierefreiheit als auch die Verkehrssicherheit.

Empfehlungen:

- 1 kurzfristige Instandsetzung der beschädigten Gehwegoberflächen,
- 2 regelmäßige Zustandskontrollen,
- 3 Überprüfung der gemeinsam genutzten Verkehrsflächen hinsichtlich möglicher Nutzungskonflikte,
- 4 Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern.

Feststellung 6 – Fehlende Orientierung zwischen Haltestelle und Klinik

Sachverhalt: Zwischen der Straßenbahnhaltestelle und den verschiedenen Eingängen des MUL-CT konnte keine durchgängige barrierefreie Wegeführung festgestellt werden. Besonders für ortsunkundige Besucherinnen und Besucher sowie für Menschen mit Sehbehinderungen ist die Orientierung erschwert.

Während der Begehung wurde zudem festgestellt, dass

- die Trennung zwischen Geh- und Radverkehr nicht überall eindeutig erkennbar ist,
- taktile Orientierungshilfen teilweise fehlen,
- einzelne Grundstückszufahrten nur schwer als solche wahrnehmbar sind,
- Sichtbeziehungen zwischen ausfahrenden Fahrzeugen und zu Fuß Gehenden teilweise durch hohe Hecken eingeschränkt werden.

Hierdurch entstehen zusätzliche Gefährdungssituationen. Teilweise befinden sich Fahrzeuge bereits mit der Fahrzeugfront auf dem Gehweg, bevor eine ausreichende Sicht auf den Fußgängerverkehr möglich ist.

Bewertung: Barrierefreie Orientierung umfasst nicht nur eine verständliche Beschilderung, sondern auch eine eindeutige Gestaltung der Verkehrsflächen. Gerade für blinde und sehbehinderte Menschen müssen Gehwege, Radwege, Grundstückszufahrten und Querungsstellen eindeutig unterscheidbar und sicher nutzbar sein. Die festgestellten Situationen weisen Optimierungsbedarf hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Orientierung auf.

Empfehlungen:

- 1 Entwicklung eines durchgängigen barrierefreien Wegeleitsystems vom öffentlichen Verkehrsraum bis zu den zentralen Eingängen des Klinikums,
- 2 Verbesserung der visuellen und taktilen Trennung zwischen Geh- und Radverkehr,
- 3 Überprüfung sämtlicher Grundstückszufahrten hinsichtlich ihrer Erkennbarkeit und Sichtbeziehungen,
- 4 Rückschnitt sichtbehindernder Bepflanzungen,
- 5 Prüfung kontrastreicher Markierungen an Gehwegüberfahrten,
- 6 Ergänzung fehlender Orientierungselemente.

7. Prüfbereich C – Bushaltestellen

Die Bushaltestellen im Umfeld des MUL-CT ergänzen die Anbindung des Klinikums an den öffentlichen Personennahverkehr. Sie werden täglich von Patientinnen und Patienten, Besucherinnen und Besuchern sowie Beschäftigten genutzt und sind ein wesentlicher Bestandteil der barrierefreien Mobilitätskette. Die Begehung hat gezeigt, dass die Bushaltestellen grundsätzlich erreichbar sind. Gleichzeitig wurden Defizite hinsichtlich der Orientierung und der taktilen Ausstattung festgestellt.

Feststellung 7 – Erreichbarkeit der Bushaltestellen

Sachverhalt: Die Bushaltestellen sind grundsätzlich barrierefrei erreichbar. Die Wegebeziehungen zwischen den Haltestellen und den Eingängen des Klinikums weisen jedoch Optimierungspotenzial auf.

Insbesondere wurden festgestellt:

- teilweise unübersichtliche Wegeführungen,
- fehlende Orientierungshinweise,
- keine durchgängige barrierefreie Wegeführung,
- uneinheitliche Beschilderung.

Für ortsunkundige Besucherinnen und Besucher ist die Orientierung dadurch erschwert. Dies gilt insbesondere für Menschen mit Sehbehinderungen sowie für Personen, die das Klinikum erstmals aufsuchen.

Bewertung: Barrierefreiheit endet nicht an der Haltestelle. Vielmehr muss die gesamte Wegekette bis zum jeweiligen Zielgebäude verständlich, sicher und möglichst ohne fremde Hilfe nutzbar sein. Gerade an einem Universitätsklinikum kommt einer klaren Orientierung eine besondere Bedeutung zu.

Empfehlungen:

- 1 Verbesserung der Wegeführung zwischen Bushaltestellen und Klinikgebäuden,
- 2 Ergänzung einer durchgängigen Beschilderung,
- 3 Integration der Bushaltestellen in das barrierefreie Wegeleitsystem,
- 4 Prüfung digitaler Orientierungshilfen (z. B. QR-Codes oder digitale Lagepläne).

Feststellung 8 – Bodenindikatoren im Haltestellenbereich

Sachverhalt: Im Bereich der Bushaltestellen konnten keine beziehungsweise keine durchgängigen taktilen Bodenindikatoren festgestellt werden. Dadurch ist die selbstständige Orientierung blinder und sehbehinderter Menschen erheblich erschwert.

Bewertung: Ein barrierefreier öffentlicher Personennahverkehr setzt voraus, dass Haltestellen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip gestaltet werden. Die derzeitige Situation erschwert eine selbstständige Nutzung der Bushaltestellen und entspricht nicht vollständig den Anforderungen an eine durchgängige barrierefreie Orientierung.

Empfehlungen:

- 1 Überprüfung sämtlicher Bushaltestellen im Umfeld des MUL-CT anhand der DIN 32984,
- 2 schrittweise Ergänzung fehlender Bodenindikatoren,
- 3 Einbindung von Betroffenenverbänden in die Planung.

8. Prüfbereich D – Gehwege und Querungsstellen

Die Gehwege und Querungsstellen bilden das Bindeglied zwischen den Haltestellen, den Parkplätzen und den Eingängen des Universitätsklinikums. Sie sind daher ein wesentlicher Bestandteil einer durchgängigen barrierefreien Mobilitätskette. Neben der baulichen Qualität wurden im Rahmen der Begehung insbesondere die Verkehrssicherheit, die Orientierung sowie die praktische Nutzbarkeit aus Sicht von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen bewertet.

Feststellung 9 – Beschädigte Gehwegoberflächen

Sachverhalt: Während der Begehung wurden an mehreren Stellen beschädigte Gehwegoberflächen festgestellt.

Hierzu zählen insbesondere:

- aufgebrochene Pflasterflächen,
- Höhenversätze,
- abgesackte Bereiche,
- Unebenheiten,
- Rissbildungen.

Diese Schäden führen zu:

- erhöhtem Kraftaufwand für Rollstuhlnutzende,
- Erschütterungen beim Befahren,
- Stolper- und Sturzgefahren,
- erschwelter Nutzung mit Rollatoren.

Darüber hinaus wurde festgestellt, dass einzelne Gehwege im Bereich der Thiemstraße, Leipziger Straße und Welzower Straße gleichzeitig durch den Fußverkehr, den Radverkehr und Nutzende von E-Scootern genutzt werden. Dadurch entstehen zusätzliche Nutzungskonflikte, die insbesondere für mobilitätseingeschränkte sowie blinde und sehbehinderte Menschen eine erhebliche Beeinträchtigung darstellen können.

Bewertung: Eine barrierefreie Wegeführung setzt sichere, erschütterungsarme und ausreichend breite Verkehrsflächen voraus. Darüber hinaus ist eine möglichst konfliktarme Führung der verschiedenen Verkehrsarten erforderlich.

Empfehlungen:

- kurzfristige Instandsetzung der Gehwegoberflächen,
- regelmäßige Zustandskontrollen,
- Überprüfung gemeinsam genutzter Verkehrsflächen,
- Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Feststellung 10 – Fehlende taktile Orientierung

Sachverhalt: Im Verlauf der Begehung wurde festgestellt, dass zwischen den Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie den Eingängen des MUL-CT kein durchgängiges taktilen Leitsystem vorhanden ist. Vorhandene Orientierungselemente sind teilweise unterbrochen oder fehlen vollständig. Darüber hinaus wurde deutlich, dass die Abgrenzung zwischen Geh- und Radverkehr in einzelnen Bereichen weder visuell noch taktil ausreichend wahrnehmbar ist. Dies erschwert insbesondere blinden und sehbehinderten Menschen die Orientierung und erhöht das Risiko unbeabsichtigter Nutzungskonflikte.

Bewertung: Die Anforderungen des Zwei-Sinne-Prinzips werden derzeit nicht durchgängig erfüllt. Eine barrierefreie Wegführung setzt voraus, dass wichtige Wegebeziehungen ohne fremde Hilfe auffindbar und nachvollziehbar sind. Ein durchgängiges Leitsystem dient nicht ausschließlich der Orientierung blinder Menschen, sondern verbessert die Nutzbarkeit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Empfehlungen:

- 1 Entwicklung eines durchgängigen taktilen Leitsystems zwischen den Haltestellen und den Haupteingängen,
- 2 eindeutige visuelle und taktile Trennung von Geh- und Radverkehr,
- 3 Überprüfung der vorhandenen Bodenindikatoren nach DIN 32984,
- 4 frühzeitige Beteiligung von Menschen mit Sehbehinderungen bei der Planung.

Feststellung 11 – Querungsstellen und Grundstückszufahrten

Sachverhalt: Die Querungsstellen und Grundstückszufahrten wurden hinsichtlich ihrer sicheren Nutzbarkeit überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass einzelne Grundstücksausfahrten für blinde und sehbehinderte Menschen nur schwer als solche erkennbar sind. Gleichzeitig schränken Hecken und sonstige Bepflanzungen an mehreren Stellen die Sichtbeziehungen zwischen ausfahrenden Kraftfahrzeugen und zu Fuß Gehenden erheblich ein. Teilweise befinden sich Fahrzeuge bereits mit der Fahrzeugfront auf dem Gehweg, bevor eine ausreichende Sicht auf den Fußgängerverkehr möglich ist.

Hierdurch entstehen vermeidbare Gefährdungssituationen, insbesondere für

- blinde und sehbehinderte Menschen,
- Rollstuhlnutzende,
- Menschen mit Rollatoren,
- ältere Menschen,
- Kinder.

Bewertung: Barrierefreiheit umfasst auch die sichere Gestaltung von Grundstückszufahrten und Querungsstellen. Neben abgesenkten Bordsteinen und Bodenindikatoren sind eindeutige Sichtbeziehungen sowie eine klare Erkennbarkeit der Verkehrsflächen wesentliche Voraussetzungen für eine sichere Mobilität.

Empfehlungen:

- 1 Überprüfung sämtlicher Grundstückszufahrten,
- 2 Rückschnitt sichtbehindernder Bepflanzungen,
- 3 Verbesserung der visuellen und taktilen Erkennbarkeit der Gehwegüberfahrten,
- 4 Prüfung kontrastreicher Markierungen,
- 5 regelmäßige Kontrolle der Sichtdreiecke.

9. Prüfbereich E – Leitsystem und Beschilderung

Die Orientierung auf einem Universitätsklinikum stellt insbesondere für ortsunkundige Besucherinnen und Besucher eine besondere Herausforderung dar. Ein verständliches Wegeleitsystem ist daher ein wesentlicher Bestandteil der Barrierefreiheit.

Feststellung 12 – Uneinheitliche Wegweisung

Sachverhalt: Während der Begehung wurde festgestellt, dass die Wegweisung auf dem Klinikgelände nicht durchgängig einheitlich gestaltet ist. Teilweise unterscheiden sich

- Gestaltung,
- Farbgebung,
- Informationsumfang.

Dadurch müssen sich Besucherinnen und Besucher mehrfach neu orientieren.

Bewertung: Ein barrierefreies Informationssystem muss eindeutig, verständlich und durchgängig aufgebaut sein. Insbesondere Menschen mit kognitiven Einschränkungen, Sehbehinderungen oder fehlenden Ortskenntnissen profitieren von einer einheitlichen Wegführung.

Empfehlungen: Entwicklung eines barrierefreien Wegeleitsystems mit

- 1 einheitlicher Gestaltung,
- 2 größeren Schriftgrößen,
- 3 kontrastreicher Farbgestaltung,
- 4 eindeutigen Piktogrammen,
- 5 ergänzenden taktilen Informationen,
- 6 digitalen Orientierungshilfen.

Feststellung 13 – Ausschilderung der Behindertenparkplätze

Sachverhalt: Die vorhandenen Behindertenparkplätze sind grundsätzlich vorhanden und entsprechen ihrer Zweckbestimmung. Ihre Auffindbarkeit ist jedoch insbesondere für ortsunkundige Besucherinnen und Besucher verbesserungswürdig. Bereits an den Zufahrten fehlen teilweise frühzeitige Hinweise. Auch innerhalb des Klinikgeländes erfolgt die Wegweisung nicht durchgängig.

Bewertung: Eine barrierefreie Mobilitätskette beginnt bereits bei der Anfahrt. Behindertenparkplätze müssen nicht nur vorhanden sein, sondern auch eindeutig und frühzeitig auffindbar sein.

Empfehlungen

- 1 Ergänzung einer frühzeitigen Wegweisung an den Zufahrten,
- 2 zusätzliche Hinweisschilder innerhalb des Klinikgeländes,
- 3 Aufnahme der Behindertenparkplätze in Übersichtspläne,
- 4 Integration in digitale Navigationssysteme,
- 5 regelmäßige Überprüfung der Beschilderung.

10. Maßnahmenkatalog

Die nachfolgenden Empfehlungen dienen der schrittweisen Verbesserung der Barrierefreiheit im Umfeld des MUL-CT. Die Priorisierung orientiert sich an der Bedeutung der jeweiligen Maßnahme für die Sicherheit, Selbstständigkeit und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen.

10.1. Kurzfristige Maßnahmen (Priorität A)

Maßnahme	Beteiligte
Beschädigte Gehwegoberflächen instand setzen	Stadt Cottbus/Chósebus
Fehlende taktile Bodenindikatoren überprüfen und ergänzen	Stadt Cottbus/Chósebus / Cottbusverkehr
Barrierefreie Wegeführung zwischen Haltestellen und Klinik verbessern	Stadt Cottbus/Chósebus / MUL-CT
Ausschilderung der Behindertenparkplätze ergänzen	MUL-CT
Sichtbehindernde Bepflanzung an Grundstücksausfahrten zurückschneiden	MUL-CT / Grundstückseigentümer
Sicherheitsprüfung der Haltestellenbereiche	Stadt Cottbus/Chósebus / Cottbusverkehr

10.2. Mittelfristige Maßnahmen (Priorität B)

Maßnahme	Beteiligte
Durchgängiges taktiles Leitsystem entwickeln	Stadt Cottbus/Chósebus / MUL-CT
Einheitliches barrierefreies Wegeleitsystem einführen	MUL-CT
Geh- und Radverkehr konfliktärmer gestalten	Stadt Cottbus/Chósebus
Grundstückszufahrten hinsichtlich Sichtbeziehungen und Erkennbarkeit überprüfen	Stadt Cottbus/Chósebus
Digitale Orientierungshilfen entwickeln	MUL-CT

10.3. Langfristige Maßnahmen (Priorität C)

Maßnahme	Beteiligte
Prüfung eines dauerhaft niveaugleichen Einstiegs an den Straßenbahnhaltestellen	Stadt Cottbus/Chósebus / Cottbusverkehr
Barrierefreiheit als verbindlichen Bestandteil zukünftiger Um- und Ausbaumaßnahmen berücksichtigen	Stadt Cottbus/Chósebus / MUL-CT
Regelmäßige gemeinsame Begehungen mit dem Beauftragten und dem Beirat durchführen	Stadt Cottbus/Chósebus / MUL-CT / Cottbusverkehr

11. Positive Feststellungen

Neben den festgestellten Handlungsbedarfen wurden im Rahmen der Vor-Ort-Begehung auch zahlreiche positive Aspekte festgestellt. Hierzu zählen insbesondere:

- die gute Anbindung des Klinikums an den öffentlichen Personennahverkehr,
- die bereits vorhandenen barrierefreien Zugänge zu den Klinikgebäuden,
- die kontinuierliche Modernisierung des Klinikstandortes,
- die Bereitschaft der Beteiligten, Barrierefreiheit als wichtigen Bestandteil der Infrastruktur weiterzuentwickeln.

Diese bereits vorhandenen Grundlagen bilden eine gute Basis für die schrittweise Weiterentwicklung einer durchgängigen barrierefreien Mobilitätskette.

12. Fazit

Die gemeinsame Vor-Ort-Begehung hat gezeigt, dass das Umfeld des MUL-CT bereits über zahlreiche barrierefreie Elemente verfügt. Gleichzeitig bestehen Handlungsbedarfe, deren Beseitigung die selbstständige und sichere Nutzung des Klinikums für Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen sowie Personen mit vorübergehenden Mobilitätseinschränkungen weiter verbessern kann.

Der Bericht versteht sich ausdrücklich als konstruktiver Beitrag zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit. Er verbindet die Anforderungen der gesetzlichen und technischen Regelwerke mit den praktischen Erfahrungen der Menschen, die täglich auf eine barrierefreie Infrastruktur angewiesen sind. Barrierefreiheit ist kein abgeschlossener Zustand, sondern ein kontinuierlicher Entwicklungsprozess. Eine frühzeitige Einbindung des Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen sowie des Beirates für Menschen mit Behinderungen in Planungs- und Umsetzungsprozesse kann dazu beitragen, Barrieren frühzeitig zu erkennen und nachhaltige Lösungen zu entwickeln.

Das gemeinsame Ziel aller Beteiligten sollte es sein, die Mobilitätskette vom öffentlichen Verkehrsraum bis zu den einzelnen Einrichtungen des Klinikums so zu gestalten, dass sie von allen Menschen möglichst selbstständig, sicher und gleichberechtigt genutzt werden kann.