Bundesministerium
für Arbeit und Soziales

Knappschaft Bahn See
Bundesfachstelle
Barrierefreiheit

1. Regionalkonferenz
„Mobilität in einem inklusiven Sozialraum“
Dokumentation

Braunschweig, 1. April 2019

Initiative
Sozialraum
Inklusiv

Bundesministerium
für Arbeit und Soziales

Knappschaft Bahn See
Bundesfachstelle
Barrierefreiheit

Impressum

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS)
Wilhelmstraße 49
10117 Berlin

Telefon: 030 185270
Telefax: 030 18527-1830
E-Mail: info@bmas.bund.de

Webadresse: www.bmas.de

Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See
Pieperstraße 14–28
44789 Bochum

Kontakt:

Bundesfachstelle Barrierefreiheit
Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See
Wilhelmstraße 139
10963 Berlin

Telefon: 030 25936780
Telefax: 030 2593678-700
E-Mail: bundesfachstelle-barrierefreiheit@kbs.de

Webadresse: www.bundesfachstelle–barrierefreiheit.de

Redaktion/Layout:
meder. agentur
für veranstaltungen und kommunikation gmbh, Berlin

Fotos: Thomas Rafalzyk

Berlin, September 2019

Initiative
Sozialraum
Inklusiv

Inhalt

Vorwort Hubertus Heil, MdB, Bundesminister für Arbeit und Soziales 4

Begrüßung: Gesprächsrunde 5

Einführung in die Thematik „Mobilität als zentrales Element der Daseinsvorsorge“, Dr. Volker Sieger 9

Forum 1: Nahverkehrsplanung – Barrierefreiheit bis 2022 12

1) Impulsvortrag Annerose Hintzke, Sozialverband VdK Deutschland.... 12
2) Projektvorstellung: Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan Chemnitz.... 14
3) Projektvorstellung: Fortschreibung Nahverkehrsplan des ZVBN.... 15
4) Zusammenfassung der Diskussion 16

Forum 2: Inklusive Mobilität im ländlichen Raum – eine Herausforderung.... 19

1) Impulsvortrag Prof. Dr. Dirk Gunther Trost, Institut für Verkehrsmanagement, Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften 19
2) Projektvorstellung: Mobilität inklusiv? Wege zur besseren Erreichbarkeit im ländlichen Raum 20
3) Projektvorstellung: ÖPNV-Förderverfahren des Freistaates Thüringen 22
4) Zusammenfassung der Diskussion 23

Forum 3: Chancen der Digitalisierung für eine inklusive Mobilität.... 26

1) Impulsvortrag Jörg Niemann, Rödl & Partner GmbH 26
2) Projektvorstellung: aim4it – accessible and inclusive mobility for all with individual travel assistance.. 28
3) Zusammenfassung der Diskussion.... 29

Abschluss.... 32

Schlusswort.... 36

Verzeichnis der Teilnehmenden.... 37

Vorwort

Hubertus Heil
Bundesminister für Arbeit und Soziales

Liebe Leserin, lieber Leser,
sehr geehrte Konferenzteilnehmerinnen und -teilnehmer,

am 1. April 2019 haben wir in Braunschweig zur ersten von sechs Regionalkonferenzen der „InitiativeSozialraumInklusiv“ eingeladen. Die Dokumentation dieser Regionalkonferenz zur „Mobilität in einem inklusiven Sozialraum“ verdeutlicht, dass es möglich und notwendig ist, über alle Ebenen hinweg dieses wichtige Themenfeld zu diskutieren und neue Ideen zu entwickeln. Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen und der Landesebene als auch aus Verbänden und Initiativen sowie Expertinnen und Experten in eigener Sache haben sich mit ihrem Wissen und ihren Erfahrungen eingebracht und gute Praxisbeispiele vorgestellt. Dafür danke ich Ihnen herzlich.

Nur wenn wir miteinander im Dialog bleiben, werden wir unsere gemeinsamen Ziele für einen inklusiven Sozialraum und eine inklusive Mobilität in den Handlungsfeldern „Nahverkehrsplanung – Barrierefreiheit bis 2022“, „Inklusive Mobilität im ländlichen Raum“ und „Chancen der Digitalisierung für eine inklusive Mobilität“ erreichen. Es geht um nicht weniger als einen Paradigmenwechsel, der auch in den Köpfen der Menschen vollzogen werden muss. Und hierbei ist ein Satz wichtig, den wir bei der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) immer wiederholen: „Nichts über uns – ohne uns“.

In diesem Jahr feiern wir 10 Jahre UN-BRK. Seit einer Dekade ist die Konvention in Deutschland geltendes Recht. Sie ist ein wesentlicher und rechtlicher Fortschritt zur Verwirklichung grundlegender Menschenrechte für Menschen mit Behinderungen zur gleichberechtigten Teilhabe in der Gesellschaft.

Auch mit der „InitiativeSozialraumInklusiv“ setzen wir uns dafür ein, dass die Teilhabe in Städten und ländlichen Regionen sukzessive Realität wird.

Ich danke allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die vielen interessanten Praxisbeispiele und die zahlreichen konstruktiven Diskussionen sowie Ihre wertvollen Beiträge, um Mobilität inklusiver zu gestalten.

Ihnen allen wünsche ich eine spannende Lektüre der vorliegenden Dokumentation!

Hubertus Heil, MdB
Bundesminister für Arbeit und Soziales

Begrüßung
Gesprächsrunde

Zusammenfassung

Zu Beginn der 1. Regionalkonferenz „Mobilität in einem inklusiven Sozialraum“ blickten Vertreterinnen und Vertreter von Kommune, Stadt und Land aus verschiedenen Blickwinkeln gemeinsam mit Moderatorin Dr. Julia Kropf auf Fortschritte und Herausforderungen beim Thema Inklusion in Niedersachsen.

Auf dem Podium:

- Meike Moog-Steffens, Bürgermeisterin der Stadt Schneverdingen
- Frank Doods, Staatssekretär im Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Bauen, Energie und Klimaschutz
- Dr. Christine Arbogast, Dezernentin für Soziales, Gesundheit, Schule und Jugend Braunschweig

Frau Dr. Arbogast, anlässlich Ihrer ersten 100 Tage im Amt haben Sie ein Video aufgenommen. Sie sagen, die Stadt Braunschweig sei beim Thema Inklusion „gut aufgestellt“ und die Akteurinnen und Akteure seien „hervorragend vernetzt“.

Dr. Christine Arbogast: Erst kürzlich fand hier am selben Ort die erste Braunschweiger Inklusionskonferenz statt. Rund 450 interessierte Braunschweiger/innen, Menschen mit einer Beeinträchtigung sowie Expertinnen und Experten sind unserer Einladung gefolgt. Die Teilnehmenden aus unterschiedlichen Institutionen,

Verbänden und Vereinen haben sich an beiden Konferenztagen mit ihren Erfahrungen, Ideen, Anregungen und Wünschen intensiv eingebracht. Das zeigt schon, wie wichtig dieses Thema für die Stadt ist.

Wo liegen die größten Herausforderungen?

Dr. Christine Arbogast: Wir merken immer wieder, dass wir an vielen Stellen weiterhin ein Erkenntnisproblem haben. Bevor Rampen installiert oder Broschüren in Leichter Sprache geschrieben werden können, braucht es Veränderung: in den Einstellungen gegenüber dem, was „anders“ ist. Es braucht ein Gespür und Offenheit dafür, was anderen das Leben schwer macht. Daher haben wir gerade bei der Bewusstseinsbildung noch viel vor uns. Barrierefreiheit beginnt im Kopf. Und das Thema betrifft nicht nur einen kleinen Teil unserer Gemeinschaft, sondern es kann jeden von uns heute oder morgen treffen, oder eine Freundin, ein Familienmitglied, einen Kollegen.

Was läuft schon richtig gut?

Dr. Christine Arbogast: Die barrierefreie Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist Menschen mit Behinderung von besonderer Bedeutung für die gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Wir haben eine Strategie erarbeitet und führen barrierefreie Busse ein. Ebenso werden neue Kitas sowie Schulen und öffentliche Einrichtungen inklusiv gestaltet. Daneben gibt es noch viele weitere Lücken, wo wir ansetzen müssen.

Was folgen nun aus der Konferenz für konkrete Aktivitäten?

Dr. Christine Arbogast: In insgesamt 26 Workshops und anderen Beteiligungsmöglichkeiten wurden Ziele und Handlungsempfehlungen zu den sechs definierten Lebensbereichen erarbeitet, die das inklusive Zusammenleben in Braunschweig fördern sollen. Die umfangreichen Arbeitsergebnisse werden nun nach einer Auswertung im Kommunalen Aktionsplan „Braunschweig Inklusiv“ zusammengefasst und sollen dem Stadtrat im Herbst 2019 zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Herr Doods, das Land Niedersachsen hat mehrere große Vorhaben im Bereich der Inklusion vorangetrieben: Die „Fachkommission Inklusion“ wurde mit der Aufgabe betraut, einen niedersächsischen Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) umzusetzen. Wo liegen immer noch die größten Herausforderungen?

Frank Doods: Unser gemeinsames Ziel muss sein, dass wir in einigen Jahren gar nicht mehr über Inklusion sprechen müssen, weil sie selbstverständlich ist. Es darf absolut keinen Unterschied mehr machen, ob ein Mensch eine Behinderung hat oder nicht. Die Politik kann hierbei vorbildhaft vorangehen, doch wir sprechen in erster Linie von einer

gesamtgesellschaftlichen Verantwortung, der wir nur gemeinsam gerecht werden können. Umso wichtiger ist, dass wir bei der bereits angesprochenen Bewusstseinsbildung vorankommen.

Wo kommen Sie gut voran?

Frank Doods: In zwölf Handlungsfeldern sind wir auf einem guten Weg. Bis zum Jahr 2020 werden wir zahlreiche Maßnahmen abgeschlossen haben. Ein Großteil der Aufgaben ist aber langfristig angelegt. Insbesondere bei der Schaffung von neuem, barrierefreiem Wohnraum und dem Ausbau des ÖPNV bei Fahrzeugen, Haltestellen sowie Umsteigeplätzen haben wir noch viel vor. Hier müssen wir dringend nachbessern. Dazu stehen wir mit unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren im Dialog, auch mit der privaten Bauwirtschaft, um gemeinsam das Thema Inklusion voranzubringen.

Frau Moog-Steffens, die Kleinstadt Schneverdingen steht beim Thema Inklusion zum Teil noch am Anfang. Vor welchen Herausforderungen stehen Sie?

Meike Moog-Steffens: Im ländlichen Raum stehen wir natürlich vor ganz anderen Herausforderungen als die Städte. Bewusstseinsbildung spielt auch bei uns eine zentrale Rolle. In den Köpfen muss was passieren. Der Begriff Inklusion ist leider noch negativ besetzt. Dabei wird in Anbetracht des demografischen Wandels dieses Thema immer mehr an Bedeutung gewinnen und ist nicht allein ein Anliegen für Menschen mit Behinderungen. Gerade bei den Themen Mobilität und öffentlicher Personennahverkehr hinken wir enorm hinterher. Beispielsweise wäre unser Bürgerbus ohne ehrenamtliches Engagement nicht zu finanzieren. Was hier in Braunschweig für den ÖPNV geplant ist, davon können wir nur träumen.

Schneverdingen ist eine von fünf Inklusionsgemeinden der „Aktion Mensch“ und will ein gut funktionierendes Inklusionsnetzwerk etablieren. Wie weit sind die Aktivitäten vorangeschritten?

Meike Moog-Steffens: Der Förderzeitraum läuft fünf Jahre. Mit der finanziellen Unterstützung möchten wir ein gut funktionierendes Inklusionsnetzwerk vor Ort etablieren. Dabei stellen wir die Wissensvermittlung in das Zentrum unseres Inklusionsprozesses und setzen auf das hohe ehrenamtliche Engagement der Bürger/innen. Dabei muss nicht alles neu erfunden werden. Wichtig ist, dass wir vorhandene Strukturen vor Ort nutzen.

Frau Dr. Arbogast, Vernetzung in den Kommunen ist einer der zentralen Erfolgsfaktoren für eine ganzheitliche Inklusion. Wie gelingt das am besten?

Dr. Christine Arbogast: Ein Netzwerk mit Handelnden aus Vereinen, Verbänden, Selbsthilfe, Unternehmen und der kommunalen Verwaltung hilft enorm. So entstehen mit unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren pragmatische Lösungen. Zugleich werden Themen von außen herangetragen. Das schult den Perspektivenwechsel. Darüber hinaus müssen wir barrierefreie Begegnungsstätten und multifunktionale Infrastruktur anbieten, um die Zusammenarbeit weiter zu vertiefen.

Herr Doods, wie gelingt aus Ihrer Sicht in Niedersachsen das Zusammenspiel von Bund, Land und Kommunen, vor allem mit Blick auf die Planung ganzheitlicher Gestaltungskonzepte für eine inklusive Teilhabe?

Frank Doods: Auch hier spielt der Bewusstseinswandel eine tragende Rolle. So geht uns die Perspektive für Inklusion nicht verloren, egal, an welchem Punkt wir uns gerade befinden. Die Aufgabe der Politik ist es letztendlich, Probleme wie beispielsweise beim ÖPNV klar zu benennen und zu Papier zu bringen, diese nachzuhalten und verbindliche Lösungen herbeizuführen. Dabei muss man immer schauen, welche finanziellen Mittel mobilisiert werden können, um auch wirklich etwas bewegen zu können bzw. in Balance zu bringen.

Meike Moog-Steffens: Hier möchte ich nochmals anschließen. Kommunen brauchen den Rückenwind von Land und Bund. Denn den ÖPNV barrierefrei auszubauen, ist für wenig Geld nicht zu haben. Dafür braucht es ausreichend Fördermittel der öffentlichen Hand. Städte verfügen im Vergleich zum ländlichen Raum in der Regel über mehr finanzielle Mittel und haben Inklusionsbeauftragte. Schauen wir wieder aufs Land, da fußt fast alles auf ehrenamtlichem Engagement.

Einführung in die Thematik
„Mobilität als zentrales Element der Daseinsvorsorge“

Kurzfassung des Vortrags von Dr. Volker Sieger, Leiter Bundesfachstelle Barrierefreiheit

„Daseinsvorsorge umfasst die Sicherung des öffentlichen Zugangs zu existenziellen Gütern und Leistungen entsprechend der Bedürfnisse der Bürger, orientiert an definierten qualitativen Standards und zu sozial verträglichen Preisen. Welche Güter und Leistungen als existenziell notwendig anzusehen sind, ist durch die politische Ebene zeitbezogen zu ermitteln.“

Diese aktuelle Definition aus einem Wirtschaftslexikon verdeutlicht, worum es bei der Daseinsvorsorge geht. Daseinsvorsorge ist jedoch ein unbestimmter Rechtsbegriff. Auch existiert in Deutschland kein Daseinsvorsorgegesetz. Gleichwohl benennen verschiedene rechtliche Regelungen für unterschiedliche Bereiche die Aufgaben des Staates im Zusammenhang mit der Daseinsvorsorge. Zu den existenziellen Leistungen zählen neben dem Verkehr beispielsweise die Energieversorgung, Telekommunikation, Wasserversorgung, Abwasser- und Müllentsorgung, Bildung und Gesundheit. Die staatliche Verantwortung für die Daseinsvorsorge ist jedoch nicht damit gleichzusetzen, dass der Staat diese Leistung auch selber erbringt.

Historisch gesehen ist die Daseinsvorsorge im Hinblick auf den Verkehr stets auf den ÖPNV beschränkt gewesen. Das Regionalisierungsgesetz legt fest: „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“ Der Begriff „öffentlicher Personennahverkehr“ wird dabei sehr eng gefasst: „Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr.“ Wir sprechen also im Wesentlichen über Straßenbahnen, U-Bahnen und Busse im Linienverkehr für den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr. Allerdings enthält das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Zusatz, dass Taxen und Mietwagen den öffentlichen Personennahverkehr durchaus ergänzen, verdichten oder sogar ersetzen können.

Insgesamt kann man feststellen, dass es in den letzten Jahrzehnten viele positive Entwicklungen beim Ausbau der ÖPNV-Angebote insbesondere in Städten und urban geprägten Regionen gegeben hat. Der ÖPNV ist neben dem Radverkehr vielerorts eine tatsächliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr geworden. Befördert wurde dies, neben einem planvollen Herangehen, durch Faktoren wie drohende Verkehrsinfarkte und steigende Luftverschmutzung. Das Ziel der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen wird darüber hinaus nicht mehr nur als die unbedingt notwendige Beförderung von A nach B verstanden, sondern moderner interpretiert. An erster Stelle steht hier die

Vernetzung der verschiedenen Angebote: nicht nur die des ÖPNV miteinander, sondern diese auch mit dem Individualverkehr sowie den Angeboten privater Dienstleister.

Schaut man sich demgegenüber die Entwicklung des ÖPNV in ländlichen Regionen an, muss man feststellen, dass es in den letzten Jahrzehnten eine massive Tendenz hin zur Ausdünnung oder sogar Abschaffung von ÖPNV-Angeboten gegeben hat. Von einer funktionierenden Daseinsvorsorge kann dort kaum mehr die Rede sein. Hier ist die Notwendigkeit also noch viel größer, die Zukunft bereits heute zu denken – auch und gerade im Hinblick auf das Thema Daseinsvorsorge. Denn wenn man schon ein weitgehendes Versagen der klassischen Instrumente und Strukturen bei der Versorgung der ländlichen Bevölkerung mit Angeboten des klassischen ÖPNV im Rahmen der Daseinsvorsorge konstatieren muss, sollte man alles daransetzen, zukünftig sämtliche Mobilitätsressourcen, die denkbar und machbar sind, zu mobilisieren. Und dazu zählen neben einem gezielten Auf- und Ausbau klassischer ÖPNV-Angebote gerade die neuen und innovativen Ansätze.

Und was hat das alles jetzt mit Inklusion zu tun? Dazu lohnt sich ein Blick in die UN-BRK. Als allgemeine Grundsätze führt sie u. a. die Nichtdiskriminierung, die volle und wirksame Teilhabe von Menschen mit Behinderungen an der Gesellschaft und Einbeziehung in die Gesellschaft sowie die Zugänglichkeit auf. Die Vertragsstaaten stehen in der Pflicht, daraus geeignete Maßnahmen abzuleiten und umzusetzen.

Was sich hinter den allgemeinen Grundsätzen für die unterschiedlichen Lebensbereiche von Menschen mit Behinderungen verbirgt, wird in den nachfolgenden Artikeln der Konvention näher ausgeführt. Hierzu zählen u. a. die Zugänglichkeit (Artikel 9), die unabhängige Lebensführung und Einbeziehung in die Gemeinschaft (Artikel 19), die persönliche Mobilität (Artikel 20), die Bildung (Artikel 24), die Gesundheit (Artikel 25), Arbeit und Beschäftigung (Artikel 27) oder auch die Teilhabe am kulturellen Leben sowie an Erholung, Freizeit und Sport (Artikel 30).

Wenn man nun den Bogen spannt zum Thema Mobilität und Daseinsvorsorge in der Stadt und auf dem Land, dann wird deutlich, welche Auswirkungen das haben muss. Solange Mobilität kein Selbstzweck ist, sondern Grundbedürfnis aller Menschen – um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, um einer Erwerbstätigkeit oder Ausbildung nachzugehen, um Leistungen der Gesundheitsversorgung in Anspruch nehmen zu können usw. – gibt es keinen ersichtlichen Grund, warum im Hinblick auf Menschen mit Behinderungen hier irgendwelche Abstriche gerechtfertigt wären.

Und wenn der ÖPNV der Zukunft davon geprägt sein wird, dass die unterschiedlichsten Verkehrsangebote miteinander vernetzt sind, die klassische Linienbindung nicht mehr das Charaktermerkmal des ÖPNV schlechthin ist, Individual- und Kollektivverkehr zumindest teilweise eine Symbiose eingehen, dann ist Daseinsvorsorge heute und in Zukunft auch anders zu definieren als in den vergangenen Jahrzehnten. Und selbstverständlich darf es dann in diesem „modernen“ ÖPNV für Menschen mit Behinderungen auch keinerlei Barrieren geben.

Diese Feststellung ist allerdings kein Selbstläufer. Ohne ein modernes Personenbeförderungsrecht, in dem die Daseinsvorsorge zeitgemäß geregelt und nicht nur der grobe Rahmen für privatwirtschaftliche Mobilitätsdienstleistungen vorgegeben wird, werden wir Inklusion und wirkliche Teilhabe niemals erreichen können.

Forum 1: Nahverkehrsplanung – Barrierefreiheit bis 2022

Ablauf des Forums:

1) Impulsvortrag Annerose Hintzke, Sozialverband VdK Deutschland
2) Projektvorstellung: Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan Chemnitz
3) Projektvorstellung: Fortschreibung Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)
4) Zusammenfassung der Diskussion

1) Impulsvortrag

Zusammenfassung der Referentin Annerose Hintzke, Sozialverband VdK Deutschland

Bis zum 01.01.2022 soll die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht sein. Es geht um den Linienverkehr mit Bussen, Straßenbahnen, Stadtbahnen einschließlich der U- und Hochbahnen. Auch Taxen und Mietwagen gehören dazu, wenn sie Linienverkehr ersetzen, ergänzen oder verdichten. Zuständig für den ÖPNV sind die Kommunen, in der Regel die Kreise und kreisfreien Städte, aber auch Zusammenschlüsse mehrerer Gebietskörperschaften wie die Zweckverbände. Die Kommunen sind als Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV verantwortlich. Darüber hinaus sind sie verpflichtet, Nahverkehrspläne aufzustellen. Nahverkehrspläne bilden den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV und sind als solche ein gesetzlich vorgeschriebenes Planungsinstrument. In der Regel beinhaltet der Nahverkehrsplan Bestandsaufnahmen und Zielvorgaben sowie konkrete Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots.

Spannend für die Barrierefreiheit wurden Nahverkehrspläne schon im Zuge des Behindertengleichstellungsgesetzes 2002, als es gelang, die „möglichst weitreichende“ Barrierefreiheit als Vorgabe im Personenbeförderungsgesetz verbindlich zu etablieren. Aber erst mit der Novellierung des PBefG zum Januar 2013 entwickelte sich in kurzer Zeit eine gewisse Dynamik, die in den vorangegangenen Jahren nicht zu erkennen war. Denn nun ist im Nahverkehr die „vollständige Barrierefreiheit“ bis zum 01.01.2022 gefordert. Damit gilt das Regel-Ausnahme-Prinzip: Was bis

zu diesem Datum in Sachen vollständiger Barrierefreiheit nicht erreicht wird, muss – so will es das Gesetz – als Ausnahme konkret benannt und begründet werden.

Die konstatierte Dynamik seit 2013 spiegelt sich nicht zuletzt in den Empfehlungen wider, die zwischen 2014 und 2016 herausgegeben wurden. Dazu gehören die Hinweise der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, die entsprechenden Mitteilungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen und die nicht verabschiedete Studie zur Definition der vollständigen Barrierefreiheit aus Nordrhein-Westfalen. Alle diese Veröffentlichungen sind von dem Geist geprägt, sich – wenn auch mit unterschiedlicher Gewichtung – dem neu definierten Ziel der vollständigen Barrierefreiheit und seiner Umsetzung bis 2022 zu nähern.

Allen gemeinsam ist aber ein unzureichender Umgang mit dem Thema der flexiblen, bedarfsgesteuerten Bedienformen. Seit ca. 40 Jahren gibt es diese, die wir zum Beispiel als Anrufsammeltaxis oder Rufbusse kennen. Hier werden kleinere Fahrzeuge, insbesondere konventionelle Taxifahrzeuge, Großraumlimousinen und Kleinbusse eingesetzt, um in nachfrageschwachen Regionen und Zeiten als Ergänzung oder Alternative zum übrigen ÖPNV den Bedarf zu decken. Dieses Verkehrsangebot ist in ländlich strukturierten Räumen, bei ausgedünntem oder schon gar nicht mehr vorhandenem Linienverkehr von besonderer Bedeutung. Eine vorschnelle Beurteilung durch die genannten Ratgeber, Angebote flexibler Bedienformen müssten nicht vollständig barrierefrei sein und könnten in Nahverkehrsplänen oder gar durch landesgesetzliche Regelungen zu Ausnahmen erklärt werden, war schon damals und ist erst recht aus heutiger Sicht nicht zeitgemäß. Gerade vor dem Hintergrund rapide zunehmender Angebote von flexiblen, bedarfsgesteuerten oder auch On-Demand-Verkehren ist es ein Gebot der Inklusion, auf Barrierefreiheit für alle Menschen zu achten. Statt auf Sonderfahrdienste zu verweisen, deren Nachteile hinlänglich bekannt sind, muss es vielmehr darum gehen, gesetzlich geregelte Bedingungen für die Genehmigung zu schaffen, die die Verfügbarkeit über genügend barrierefreie Fahrzeuge im Rahmen flexibler, bedarfsgesteuerter Bedienformen garantieren.

2) Projektvorstellung: Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan Chemnitz

Projektträger: Stadtverwaltung Chemnitz; Tiefbauamt, Abt. Verkehrsplanung

Referent: Michael Focken, Tiefbaumt Stadt Chemnitz

Internet: www.chemnitz.de

Kurz zusammengefasst: Worum geht es?

Der Stadtrat Chemnitz hat am 27.01.2016 beschlossen[1], den Nahverkehrsplan (NVP) für den „Teilraum Chemnitz“[2] an den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) zu übergeben, damit er in den NVP des Verkehrsbundes, der sich auf eine viel größere Fläche bezieht, eingearbeitet werden kann.

CHEMNITZ
STADT DER
MODERNE

Diese Vorgehensweise geschieht auf Basis der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr. Danach sind Nahverkehrspläne auf Verbundebene zu erstellen. Die Zusammenschlüsse für den jeweiligen Nahverkehrsraum haben einen auf die benachbarten Nahverkehrsräume abgestimmten, verbindlichen Nahverkehrsplan zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit enthielt dieser bestätigte Entwurf des NVP für den Teilbereich Stadt Chemnitz zunächst allgemeine Aussagen, die in der Folge durch ein umfassendes Konzept ergänzt werden sollten. Dieses Konzept wird als Anlage Bestandteil des gemeinsamen Nahverkehrsplanes für den „Teilraum Chemnitz“ geführt.

Der NVP für den Teilbereich Stadt Chemnitz setzt die gesetzliche Vorgabe des PBefG um, dass die kommunalen Aufgabenträger bei der Aufstellung ihres Nahverkehrsplanes das Ziel zu berücksichtigen haben, zum 01.01.2022 die Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV zu erreichen.

[1] mit Vorlage B-002/2016
[2] entsprechend Anlage 3 zu B-002/2016

Wie funktioniert das?

Die Erarbeitung wurde über alle Arbeitsschritte begleitet von einer Arbeitsgruppe „Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan“. Beteiligt waren das Tiefbauamt, die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG), die Behindertenbeauftragte, der Behindertenbeirat sowie Vertreter/innen von ortsansässigen Verbänden und Selbsthilfegruppen der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen.

Die Stadt Chemnitz stellt sich damit der Zielvorgabe, einen vollständig barrierefreien ÖPNV zu erreichen. Die praktische Umsetzung steht im Ermessen der lokalen Akteurinnen und Akteure und unter dem Vorbehalt des finanziell, personell und technisch Möglichen. Aufgezeigt werden alle erforderlichen Maßnahmen in den vier Handlungsfeldern eines barrierefreien ÖPNV:

- Infrastruktur,
- Fahrzeuge,
- Kommunikation und Information,
- Betrieb und Unterhaltung.

Wie gelingt hier Inklusion?

Der Umsetzungsfortschritt des Programms wird unter Federführung des ÖPNV-Aufgabenträgers jährlich dokumentiert. Die an der Aufstellung des Programms beteiligte AG „Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan“ wird fortgeführt und begleitet die jährliche Evaluation. Das Maßnahmenprogramm ist bei Bedarf zu aktualisieren. Mit der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgt eine Revision des Programms zur Schaffung eines Barrierefreien ÖPNV in Chemnitz.

3) Projektvorstellung: Fortschreibung Nahverkehrsplan des ZVBN

Projektträger: Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN), Bremen

Referent: Tim Semmelhaack, ZVBN, Leitung Bereich Planung und Qualität

Internet: www.zvbn.de

Kurz zusammengefasst: Worum geht es?

Gemäß dem Personenbeförderungsgesetz sind die Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs verpflichtet, bis 2022 die vollständige Barrierefreiheit herzustellen. In der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes widmet sich der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) schwerpunktmäßig diesem Thema. In einem breiten Dialog mit Vertreterinnen und Vertretern der Behindertenverbände, den Verkehrsunternehmen, den

Kommunen und anderen Gruppen soll die Zielstellung konkretisiert werden, bestehende Konzepte weiterentwickelt und ein Maßnahmenplan erstellt werden.

Das Verfahren wird fachlich durch ein Gutachterbüro begleitet und durch externe Büros moderiert. Anfang 2020 soll der fortgeschriebene Nahverkehrsplan beschlossen werden.

Wie funktioniert das?

In einem gemeinsamen Prozess soll ein Konsens über die Definition der vollständigen Barrierefreiheit erzielt werden. Der Begriff soll die verschiedenen Aspekte abdecken, d. h. neben der Zugänglichkeit des Systems des öffentlichen Nahverkehrs sollen auch die Bereiche Service und Fahrgastinformation einbezogen werden. Anschließend werden für die Bereiche Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation die Anforderungen konkretisiert.

Neben der Erstellung des Nahverkehrsplanes werden einzelne Themen wie Zugänglichkeit zu den Fahrzeugen und Fahrgastinformation im und am Fahrzeug bei Vor-Ort-Terminen praxisbezogen vertieft.

Wie gelingt hier Inklusion?

Der Prozess befindet sich noch am Anfang; daher kann zu diesem Punkt noch keine abschließende Bewertung getroffen werden.

Durch Einbeziehung eines breiten Spektrums von Akteurinnen und Akteuren soll auch die Umsetzung vorangebracht werden. Durch die frühzeitige Einbeziehung der umsetzungsrelevanten Personen wird diese Ebene für das Thema sensibilisiert. Die Gestaltung des Nahverkehrs soll einem „Design für Alle“ folgen. Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit erleichtern auch den Zugang für alle anderen Fahrgäste.

4) Zusammenfassung der Diskussion

Moderation: Annerose Hintzke, Sozialverband VdK Deutschland

Die Teilnehmenden informierten sich zunächst in zwei Vorträgen über das Thema vollständige Barrierefreiheit im Nahverkehr. Zuerst sprach Michael Focken vom Tiefbauamt Chemnitz. Ziel seines Projektes ist es, bis 2022 die vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr in Chemnitz zu erreichen. Er stellte verschiedene Schritte und Aspekte vor, durch die ganz unterschiedliche Teilnehmende, darunter auch Vertreter/innen von Selbsthilfegruppen, dazu bereits gemeinsam in eine Arbeitsgruppe einbezogen wurden. Danach berichtete Tim Semmelhaack vom ZVBN über sein Projekt, das ebenfalls zum Ziel hat, die vollständige Barrierefreiheit im ZVBN bis 2022 umzusetzen. Dabei wurde auch deutlich, dass dies am besten als gemeinsamer Prozess funktioniert, an dem frühzeitig verschiedenste Personen und Gruppen beteiligt sind.

Schlaglichter der Diskussion:

Ein Teilnehmer des Forums wies in der Diskussion darauf hin, dass nicht nur physische Barrieren wie Türen oder Bordsteine eine Rolle spielten, sondern auch sprachliche Barrieren. Er forderte deshalb, Leichte und Einfache Sprache bereits bei der Gestaltung von Fahrkartenautomaten, Websites und weiteren digitalen Angeboten mitzudenken. Es müsse sichergestellt sein, dass alle Menschen sich gleichermaßen informieren könnten.

Eine Teilnehmerin beklagte, dass der Nahverkehr in ländlichen Gebieten bislang vielerorts unzureichend ausgestaltet sei. Gerade in diesem Bereich sei es für Betroffene aber oft schwierig, sich bei Planungen einzubringen, da Barrierefreiheit als Thema häufig noch ignoriert werde. Deshalb sei eine bessere Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land dringend notwendig, um voneinander und von guten Beispielen zu lernen.

An dieser Stelle hakte Tim Semmelhaack ein. Er berichtete, dass der ZVBN in Bremen ganz bewusst mit verschiedensten Akteurinnen und Akteuren kooperiere. Ziel sei es, unterschiedlichste Angebote zu vernetzen, um das Gesamtangebot zu optimieren. Zu diesen zählten zum Beispiel Gesundheitswirtschaft, privater Nahverkehr und der Fahrradclub ADFC. Wichtig sei, Mobilität als Gesamtsystem zu denken. Dazu gehöre aber nicht nur der öffentliche Nahverkehr, sondern auch das Taxigewerbe und weitere private Anbieter.

Darüber hinaus wies Semmelhaack darauf hin, dass es günstig sei, in ganz Deutschland einheitliche Vorgaben für Busunternehmen umzusetzen. Als Beispiel nannte er das Zwei-Sinne-Prinzip, bei dem Haltestellen in Fahrzeugen nicht nur automatisch angezeigt, sondern auch angesagt werden.

Die Moderatorin Annerose Hintzke, Sozialverband VdK Deutschland, betonte in diesem Zusammenhang, dass es entscheidend sei, eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Stellen und Personen zu etablieren. Dies betreffe beispielsweise Behörden für Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen und Verkehrsgesellschaften, Betroffenenvertretungen, kommunale Politiker/innen wie auch Vertreter/innen aus der Wirtschaft. Die Zusammenarbeit müsse kontinuierlich verlaufen. Nur so könne sich ein Vertrauensverhältnis entwickeln.

Eine Teilnehmende des Forums merkte im weiteren Verlauf an, dass beim Thema Barrierefreiheit unbedingt auch die Deutsche Bahn gefordert sei. Insbesondere beim Schienenersatzverkehr gebe es häufig Schwierigkeiten. Diese beträfen nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern beispielsweise auch Eltern mit Kinderwagen. Zudem forderte sie, auch Unternehmen aus dem Bereich der Autovermietung in die Pflicht zu nehmen. Diese müssten auch Automatikmodelle vorhalten, damit Betroffene eine Alternative hätten, falls ihr eigenes Fahrzeug einmal ausfalle.

Abschließend wies ein Teilnehmer darauf hin, dass deutschen Behörden in Bezug auf Verkehrsbetriebe in vielen Fällen die Durchsetzungskraft fehle. Sie müssten weit stärker als bisher

durchgreifen, um einen inklusiven Verkehrs- und Sozialraum zu schaffen. Ein Vorbild dafür sei England: In London müsse jedes Taxi Rollstuhlfahrer/innen aufnehmen können. An solchen fortschrittlichen Beispielen sollten sich auch deutsche Behörden orientieren, forderte er.

Die Moderatorin merkte an, dass es in Deutschland bereits private Verkehrsangebote gebe, die inklusiv seien, z. B. in Hamburg, Frankfurt am Main und Aschaffenburg. Allerdings seien diese Beispiele mitunter noch nicht ausreichend bekannt. Sie wies darauf hin, dass es eine politische Aufgabe für jeden Menschen sei, für die Barrierefreiheit im Nahverkehr einzutreten, damit nicht nur die Interessen der Anbieter vertreten seien.

Zusammenfassung der Ergebnisse:

Insgesamt waren sich die Teilnehmenden einig, vollständige Barrierefreiheit als Ziel anzustreben. Es wurde aber auch deutlich, dass dafür ein langer Atem notwendig ist. Außerdem wünschten sich die Diskutierenden eine bessere Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Akteuren, um von Best-Practice-Beispielen zu profitieren.

Deutlich wurde zudem, dass die Zusammenarbeit zwischen Behörden und Betroffenen unterschiedlicher Zielgruppen essenziell ist, um gemeinsam Ziele zu erreichen. Aus Sicht der Teilnehmenden gelinge dies am besten, wenn die Zusammenarbeit langfristig angelegt sei, da sich so ein Vertrauensverhältnis entwickeln könne. Dieses führe dazu, dass die Kompromissbereitschaft auf beiden Seiten steige, um gemeinsam konstruktive Lösungen zu entwickeln.

Darüber hinaus wünschten sich die Teilnehmenden eine stärkere Regulierung, insbesondere in Bezug auf das Taxigewerbe und auf private Verkehrsanbieter. Die Behörden müssten hier stärker durchgreifen, um für mehr Barrierefreiheit zu sorgen. Wichtig sei zudem, sowohl vorhandene Angebote zu optimieren wie auch neue On-Demand-Angebote von Beginn an barrierefrei zu gestalten.

Außerdem baten die Teilnehmenden darum, Leitfäden und Checklisten zur Gestaltung des Nahverkehrs und zur Nahverkehrsplanung über die Bundesfachstelle weiterzugeben. Auf diese Weise bekämen Betroffene konkrete Werkzeuge und Hilfsmittel, um auf Augenhöhe mit Verkehrsplanern und Behörden diskutieren zu können.

Forum 2: Inklusive Mobilität im ländlichen Raum – eine Herausforderung

Ablauf des Forums:

1) Impulsvortrag Prof. Dr. Dirk Gunther Trost, Institut für Verkehrsmanagement, Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften
2) Projektvorstellung: Mobilität inklusiv? Wege zur besseren Erreichbarkeit im ländlichen Raum
3) Projektvorstellung: ÖPNV-Förderverfahren des Freistaates Thüringen
4) Zusammenfassung der Diskussion

1) Impulsvortrag

Zusammenfassung des Referenten Prof. Dr. Dirk Gunther Trost, Institut für Verkehrsmanagement, Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften

Mobilität ist generell die Voraussetzung für eine Teilhabe am öffentlichen Leben. In der Bundesrepublik leben auf ca. 70 Prozent der Fläche rund 30 Prozent der Bevölkerung. Gerade im ländlichen Raum und in besonderem Maße für mobilitätsbehinderte/-eingeschränkte Personen ist die Entfaltung der Mobilität eine

Herausforderung. Schwierige Entwicklungstendenzen im ländlichen Raum wie der demografische Wandel führen zu Überalterung, Wegzug, rückläufigen Schülerzahlen und damit zu einer abnehmenden Siedlungsdichte. Die Versorgungseinrichtungen für Einkauf, Bildung und Gesundheit werden ausgedünnt und zentralisiert. Die Verkehrsbeziehungen werden disperser und weniger linien-/ÖV-geeignet. Beim Thema inklusive Mobilität geht es im ländlichen Raum aber nicht nur um die Sicherstellung der Mobilität im Sinne der Daseinsvorsorge, sondern auch um die Durchsetzung der Barrierefreiheit. Diese ist auch rechtlich durch den Nationalen Aktionsplan zur UN-Behindertenrechtskonvention (NAP 2.0) und unmittelbar im PBefG (vollständige Barrierefreiheit bis 01.01.2022) gefordert.

Wo liegen die Handlungsfelder einer inklusiven Mobilität im öffentlichen Verkehr – bei den Fahrzeugen, Haltestellen, der Fahrgastinformation und im Betrieb? Eine inklusive Mobilität wird nur dann zustande

kommen, wenn die gesamte Reisekette – auch der Weg zur und von der Haltestelle – barrierefrei gestaltet wird. Im ländlichen Raum wurden in der Vergangenheit Anstrengungen für einen barrierefreien Verkehr getätigt, aber die Entwicklungstendenzen und die knappen finanziellen Mittel führen dazu, dass es viele Unzulänglichkeiten bei diesem Thema gibt. Aufgrund der Entwicklungen muss aber nicht nur der konventionelle ÖPNV weiterentwickelt und angepasst werden, sondern flexible, bedarfsgesteuerte Verkehre bieten große Chancen für die inklusive Mobilität. Neue Mobilitätsdienstleistungen wie Ride-Hailing-Dienste (app-basierte private Fahrdienste) oder ein ehrenamtlicher Verkehr (Bürgerbusse) stellen Lösungsmöglichkeiten dar. Wichtig ist, die unterschiedlichen Gegebenheiten und Ansprüche des Bedienungsgebiets bei der Konzeption der Angebote zu berücksichtigen und Behindertenvertreter/innen angemessen zu beteiligen. Ergänzende Lösungen können auch darin bestehen, dass mobile Dienstleister die Erreichbarkeitsproblematik im ländlichen Raum mindern. Beispiele hierfür sind mobile Arztpraxen oder das rollende Bürgerbüro.

Schließlich gilt es auszuloten, welche Potenziale zukünftig die Digitalisierung (z. B. die Nutzung von On-Demand-Angeboten und Echtzeit-Informationsbereitstellung) sowie autonome Fahrzeuge für die inklusive Mobilität im ländlichen Raum bieten.

2) Projektvorstellung: Mobilität inklusiv? Wege zur besseren Erreichbarkeit im ländlichen Raum

Projektträger: IGES Institut GmbH
Das Projekt ist Bestandteil mehrerer Vorhaben und Beratungsaufträge – z. B. im Rahmen des Forschungsvorhabens „Modellvorhaben langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Referent: Christoph Gipp, IGES Institut GmbH

Internet: www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de
www.iges.com/kunden/mobilitaet/forschungsergebnisse/index_ger.html

Kurz zusammengefasst: Worum geht es?

Viele ländliche Regionen in Deutschland sind dadurch gekennzeichnet, dass eine Teilhabe der Bevölkerung mittlerweile sehr stark vom Auto abhängig ist, ein inklusiv gedachter Zugang zu Mobilität ist nicht vorhanden. Damit besteht umso größerer Bedarf zur Schaffung von Mobilitätssystemen, die gleichwertig sind mit denen in urbanen Regionen. Dringend nötig ist die Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum aufgrund demografischer Herausforderungen, mangelnder Mobilitätssicherung – unabhängig vom privaten Pkw – und aufgrund der meist schwierigen Erreichbarkeitsverhältnisse, bezogen auf alle Bereiche der Daseinsvorsorge.

Der Begriff Inklusion wird bisher bei der Mobilitätsplanung und -forschung für ländliche Räume kaum angewendet. Dennoch wird funktional an der Herstellung inklusiver Mobilität gearbeitet. Das IGES Institut bearbeitet daher unterschiedliche Forschungs- und Beratungsprojekte, um in konkreten Regionen Lösungen zur Mobilitätssicherung zu finden. Ziel dieser Projekte ist, Mobilität und Erreichbarkeit gemeinsam zu denken und auf die uneingeschränkte gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen auszurichten. Lösungen sollen, wenn möglich, mit Beteiligung von Betroffenen gefunden und umgesetzt werden.

Als Beispiel kann das durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur finanzierte „Modellvorhaben zur Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ (Laufzeit 2016 bis 2018) genannt werden. Von insgesamt 18 Modellregionen wurden durch IGES u. a. die Regionen Bautzen & Görlitz (Sachsen), Spree-Neiße & Oberspreewald-Lausitz (Brandenburg), Ostprignitz-Ruppin (Brandenburg), Wesermarsch (Niedersachsen) sowie Sonneberg und Hildburghausen (Thüringen) begleitet.

Dabei wurden u. a. Maßnahmenbereiche wie die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV, die Gestaltung von neuen Bedienformen wie zum Beispiel plattformorganisierte Mitfahrangebote oder ländliche Formen des Carsharings (z. B. Dorfauto) oder aber die Verbesserung der Vernetzung von Verkehrsangeboten konzipiert und die Umsetzung vorbereitet.

Wie gelingt hier Inklusion?

Die Besonderheit der o. g. Projektansätze des „Modellvorhabens zur Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ liegt darin, dass erstmals Versorgungsansätze unterschiedlicher Daseinsvorsorgefunktionen zusammen mit der Erreichbarkeit gedacht werden und auch Kooperationsansätze zwischen unterschiedlichen kommunalen oder wirtschaftlichen Partnern bei Lösungsstrategien eine Rolle spielen.

In den begleiteten Modellvorhaben gelingt es, Verbesserungen der Teilhabemöglichkeit einzelner Zielgruppen durch neue Mobilitätsansätze zu initiieren. Dies ist Ergebnis des Zusammenspiels unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure – von den kommunalen Verwaltungen über bürgerschaftliches Engagement bis hin zur Einbindung von Partnern der Verkehrs- und Versorgungswirtschaft.

3) Projektvorstellung: ÖPNV-Förderverfahren des Freistaates Thüringen

Projektträger: Freistaat Thüringen; Landesamt für Bau und Verkehr, Erfurt

Referent: Dr. Markus Rebstock, Koordinierungsstelle Barrierefreiheit beim Beauftragten der Thüringer Landesregierung für Menschen mit Behinderungen

Internet: www.thueringen.de/th9/tmil/verkehr/oepnv/investition/

Kurz zusammengefasst: Worum geht es?

Freistaat Thüringen
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Um die Qualität der Barrierefreiheit zu gewährleisten, wurde im Jahr 2007 im Zuge der Einführung der „Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen“ (ÖPNV-Investitionsrichtlinie) auch die verpflichtende Anwendung von Checklisten zur Barrierefreiheit ins Förderverfahren integriert. Diese Checklisten unterscheiden sich u. a. nach dem Grad der Barrierefreiheit in Abhängigkeit der Verkehrsbedeutung der Haltestelle (z. B. Regionalbus-, Stadtbus-, Verknüpfungshaltestelle) und ermöglichen so auch eine sachgerechte Förderung von barrierefreien Haltestellen im ländlichen Raum. Daneben entstand im Auftrag des Beauftragten der Thüringer Landesregierung für Menschen mit Behinderungen für jede Checkliste ein Leitfaden, der die Inhalte der jeweiligen Checkliste anschaulich in textlicher und bildlicher Form präzisiert.

Wie funktioniert das?

Im Rahmen des ÖPNV-Förderverfahrens sind die jeweils relevanten Checklisten vom Vorhabenträger zu beachten und vom kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen auszufüllen und zu unterschreiben. Intention der Einführung von Checklisten ist die fachliche Qualifizierung des gemäß Richtlinie vorgeschriebenen Anhörungsverfahrens zwischen Beauftragtem und Vorhabenträger. Hierzu dienen auch die Leitfäden.

Wie gelingt hier Inklusion?

Inklusion im Planungsprozess ist durch die verpflichtende Anhörung und Stellungnahme der kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen gegeben. Mit einer negativen Stellungnahme ist keine Bewilligung der Förderung zu erwarten.

4) Zusammenfassung der Diskussion

Moderation: Prof. Dr. Dirk Gunther Trost, Institut für Verkehrsmanagement an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften

Nach der Einführung und dem Impulsvortrag von Moderator Prof. Dr. Trost wurde das Thema mit zwei Fachvorträgen vertieft.

Zunächst informierte Dr. Markus Rebstock von der Koordinierungsstelle Barrierefreiheit beim Beauftragten der Thüringer Landesregierung für Menschen mit Behinderungen die Zuhörer/innen über barrierefreie Mindeststandards beim Ausbau des ÖPNV in Thüringen. Er skizzierte, wie während der Planung, Gestaltung und Umsetzung von Vorhaben die zuständigen Beauftragten bzw. Beiräte für Menschen mit Behinderungen eingebunden werden und welche Rolle dabei verpflichtende Checklisten und Leitfäden einnehmen.

Ebenfalls Informationen aus erster Hand lieferte Christoph Gipp vom IGES Institut aus Berlin. Er stellte konkrete Ideen und Beispiele von Modellregionen vor, die Daseinsvorsorge und Mobilität im ländlichen Raum auf besonderem Wege verknüpfen, um Lebensqualität und Inklusion in der Region zu verbessern. Gipp erläuterte unter anderem Ansätze für Bürgerbusse, Mitfahrlösungen und sogar autonome Verkehrsformen.

Schlaglichter der Diskussion:

Eine kluge und verantwortungsvolle Verkehrspolitik müsse stets das große Ganze im Blick behalten, aber auch die regionalen Unterschiede erkennen, kommentierte ein Teilnehmer zu Beginn der Diskussion. So werde ein leistungsfähiger, moderner und attraktiver ÖPNV im ländlichen Raum unterschiedlich aussehen. Es werde vor allem darum gehen, den klassischen ÖPNV wieder mehr zu verstärken und durch neue und flexible Konzepte zu ergänzen. Von entscheidender Bedeutung sei dabei stets die Akzeptanz neuer Angebote bei den Nutzerinnen und Nutzern und deren frühzeitige Einbindung, ergänzte ein weiterer Zuhörer.

Eine Teilnehmerin, selbst Behindertenbeauftragte ihrer Gemeinde, kritisierte ein Wirrwarr bei den Verwaltungen, was eine Zusammenarbeit beim Thema Inklusion erschwere. Mit Blick auf das Beispiel aus Thüringen monierte sie, dass ihr sowohl die dafür notwendige Zeit als auch das Know-how fehle, um anstehende Bauvorhaben vernünftig beurteilen zu können. Dr. Rebstock verwies daraufhin nochmals auf die in seinem Bundesland etablierte Landesfachstelle für Behindertenbeauftragte, die man in solch einem Fall zu Rate ziehen könne.

Er machte zudem deutlich, dass sich die Verwaltungsmitarbeiter/innen in den Behörden strikt an Regelwerke und Vorgaben hielten. Würden keine klaren Kriterien zur Barrierefreiheit in Verordnungen verankert, beispielsweise für den Bau einer Ampelanlage, bliebe den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gar nichts weiter übrig, als das Anliegen abzulehnen. Mindeststandards müssten daher auf Landesebene dringend etabliert werden und in die Vorschriften einfließen. Ein anderer Teilnehmer machte darauf aufmerksam, dass man nicht gleich flächendeckend alle Ampeln umbauen könne. Das wäre finanziell für eine Kommune gar nicht zu stemmen. Wichtig sei immer die Einzelfallbetrachtung. Eine Teilnehmerin mahnte, man sollte nicht alles überreglementieren und dadurch Flexibilität einbüßen. Zugleich appellierte sie an die Bereitschaft der Menschen vor Ort, sich gegenseitig zu unterstützen.

Ein Teilnehmer ergänzte, dass Mobilität auf dem Land nur gelingen könne, wenn vor Ort, in den Kommunen und Landkreisen, Wissen darüber herrsche, was die Menschen wirklich benötigten. Christoph Gipp vom IGES Institut wurde daraufhin befragt, wie die Bedarfsermittlung bei den genannten Beispielen zu den Bürgerbussen erfolgt sei. Gipp zufolge entsteht die Nachfrage von ganz allein und ist von Bürgerinnen und Bürgern mit einem Angebot gesichert. Er hob hervor, man dürfe alternative Mobilitätsangebote für ländliche Regionen aber nicht allein auf bürgerschaftliches Engagement abwälzen. Eine Herausforderung sei nach wie vor die zu lösende Frage, wie Mobilität nachhaltig finanziert werden könne.

Heiß diskutiert wurde das Thema „virtuelle Haltestellen“. Gerade wenn Wegstrecken länger und die Dienstleistungsangebote „weitmaschiger“ sind, seien flexible Haltestellen gefragt, betonte eine Diskutantin. Ein anderer Teilnehmer argumentierte, dass diese jedoch nicht barrierefrei seien und man davon absehen sollte, bestehende Haltestellen aufzulösen, woraufhin ein Dritter anmerkte, dass vielerorts nicht einmal die Haltestellen und die Wegeführung dorthin entsprechend barrierefrei seien.

Zum Schluss der Diskussionsrunde wollte noch ein Konferenzteilnehmer von Christoph Gipp wissen, wann autonome Fahrzeuge auf dem Land Realität sein würden. Dieser antwortete, dass sich seiner Ansicht nach der ländliche Raum mit seiner wesentlich einfacheren Verkehrssituation eher als Testfeld und erstes Einsatzgebiet für fahrerlose Mobilitätsangebote anbietet als Städte. Er berichtete von einem Testbetrieb im brandenburgischen Neuruppin. Allerdings werde es noch fünf bis zehn Jahre dauern, bis betriebsreife Transportsysteme zum Einsatz kämen.

Zusammenfassung der Ergebnisse:

Einig waren sich am Ende des fast zweistündigen Veranstaltungsteils alle: „Die eine Lösung gibt es nicht." Es müssten vielmehr intelligente Kombinationen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wie Bahn, Bus, Auto und alternativen sowie flexiblen Mobilitätsangeboten wie Bürgerbussen mit virtuellen Haltestellen geschaffen werden. Allerdings müssten die Modelle dann am Ende auch bezahlbar und ökologisch sowie sozial verträglich ausgerichtet sein – und das immer unter der Voraussetzung, dass jeder Bürgerin und jedem Bürger der Informationszugang für die multimodale Verkehrsmittelwahl gegeben ist.

Forum 3: Chancen der Digitalisierung für eine inklusive Mobilität

Ablauf des Forums:

1) Impulsvortrag Jörg Niemann, Rödl & Partner GmbH
2) Projektvorstellung: aim4it – accessible and inclusive mobility for all with individual travel assistance
3) Zusammenfassung der Diskussion

1) Impulsvortrag

Zusammenfassung des Referenten Jörg Niemann, Rödl & Partner GmbH

Der Vortrag befasst sich mit den rechtlichen Möglichkeiten einer inklusiven Mobilität durch die Digitalisierung.

- Der Begriff der Digitalisierung umfasst neue Möglichkeiten der Automatisierung bis hin zur künstlichen Intelligenz. Die Entwicklung eröffnet neue Möglichkeiten in nahezu allen Lebensbereichen – auch in der Mobilität. Es entstehen neue Geschäftsmodelle und Chancen zur Verkehrssteuerung und zur Förderung einer inklusiven Mobilität.
- Der Begriff der Inklusion bedeutet Teilhabe, „das Recht, dabei zu sein“.

Welche Anforderungen bestehen nach dem geltenden Rechtsrahmen, um beide Anforderungen zusammenzuführen?

Die UN-BRK vom 13.12.2006 nennt hierzu in Artikel 9 (Zugänglichkeit) und Artikel 20 (persönliche Mobilität) ausdrücklich den Zugang zu Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien. Das PBefG sieht die vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 vor, die auch den Einsatz digitaler Technologien umfasst.

Barrierefreiheit bedeutet daher nicht nur den Abbau von physischen Schwellen, sondern auch die Herstellung des Zugangs zu neuen, digitalen Informations- und Kommunikationstechnologien. Der Staat und die Aufgabenträger sind verpflichtet, einen entsprechenden Zugang zu ermöglichen. Dies ist im Rahmen der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen. Um das gesetzgeberische Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit sicherzustellen, ist eine strukturierte Bewertung der tatsächlichen Ausgangssituation und der (technologischen)

Möglichkeiten geboten. Die Bewertung sollte anhand einer Verhältnismäßigkeitsprüfung nach Erforderlichkeit, Angemessenheit und Eignung im engeren Sinne vorgenommen werden. Dabei sind ggf. Ausnahmen und Übergangsregelungen festzulegen. Erforderlich ist, dass alle Aspekte – somit auch die Möglichkeiten der Digitalisierung – berücksichtigt wurden. Nur dann können zukünftig Feststellungsurteile gegen einen Verstoß der Barrierefreiheit vermieden werden.

Leider sind konkrete Anwendungsfälle für die Nutzung digitaler Technologien bislang nur selten anzutreffen. Beispiele bestehen in Soest und im Rahmen des Projekts aim4it[3] in Karlsruhe und Wien.

Für eine inklusive Mobilität können drei Anwendungsfälle hervorgehoben werden:

- **Handy als smarter Helfer für den Alltag**: Mittels Smartphone-App können Auskunft, Buchung, Bezahlung und Navigation zusammengeführt und seheingeschränkten Personen damit die Nutzung des öffentlichen Verkehrs vereinfacht werden. Hierzu gehören aber auch einfache und verständliche Ticketsysteme, wie etwa ein entfernungsabhängiger Tarif, Flatrate- oder Bestpreis-Angebote.
- **On-Demand-Verkehre**: Mittels Smartphone können Angebot und Nachfrage durch intelligente Algorithmen zusammengeführt werden. Hierdurch kann eine nutzerfreundliche Mobilität entstehen, die als öffentlich-individueller Verkehr insbesondere für eine inklusive Mobilität enorme Potenziale bietet. Beispiele bestehen in Berlin (BerlKönig) und Hamburg (Ioki und VHH), die barrierefreie und inklusive Fahrzeuge zur Erprobung einsetzen. Es wäre wünschenswert, wenn On-Demand-Verkehre generell als Linienverkehre genehmigt würden, um die Verkehre einheitlich auf die Barrierefreiheit zu verpflichten.
- **Automatisiertes Fahren**: Derzeit können Fahrzeuge noch nicht selbstständig fahren. In mehr als vierzig Projekten wird in Deutschland derzeit der Einsatz automatisierter Fahrzeuge erprobt. Für die Zukunft ist durch die Industrie und die Aufgabenträger sicherzustellen, dass auch im Falle einer vollständigen Automatisierung die Barrierefreiheit gewährleistet wird, da keine Fahrerin und kein Fahrer mehr über die diversen Barrieren „hinweghelfen“ kann. Die vollständig automatisierten Fahrzeuge müssen sodann ohne den Assistenten „Mensch“ auskommen.

[3] siehe folgende Seiten

2) Projektvorstellung: aim4it – accessible and inclusive mobility for all with individual travel assistance

Projektträger: Institut für Verkehrssystemtechnik Braunschweig (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt)

Referentin: Katharina Karnahl, Institut für Verkehrstechnik Braunschweig

Internet: www.dlr.de/ts/desktopdefault.aspx/tabid-11648/20367_read-47650/

Kurz zusammengefasst: Worum geht es?

Der ÖPNV ist eine wichtige Säule nachhaltiger Mobilität. Bei der Entwicklung von Mobilitätsassistenz für mobilitätseingeschränkte Reisende wie Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte, gehörlose oder blinde Personen sind die Bedürfnisse der Nutzer/innen besonders zu berücksichtigen. Das Projekt aim4it verbindet die Kernprozesse der Verkehrsunternehmen mit diesen besonderen Kundenanforderungen. Ziel von aim4it ist die Entwicklung eines umfassenden, leicht übertragbaren Konzepts einer Mobilitätsassistenz, um die bestehenden Barrieren des ÖPNV für alle Nutzungsgruppen abzubauen. Dazu gehören u. a. eine Fahrtwunschanmeldung für mobilitätseingeschränkte Personen, Störungsmeldungen in Gebärdensprache, eine Busfahrassistenz für Rollstuhlfahrer/innen sowie Fahrgastinformationen und Re-Routing bei Störungen.

Das Projekt aim4it ist abgeschlossen und hatte eine Laufzeit von 09/2014 bis 06/2016.

Wie funktioniert das?

Mithilfe der aim4it-App können Reisende bereits bei der Planung angeben, ob sie eine verlängerte Umsteigezeit benötigen und wann sie möglicherweise Hilfe beim Ein- und Aussteigen brauchen. Den Bus- oder Straßenbahnfahrerinnen und -fahrern wird daraufhin auf einem Display im Fahrzeug angezeigt, an welcher Haltestelle sie einen längeren Aufenthalt einplanen müssen, um auf die später zusteigenden Fahrgäste zu warten. Zudem sehen sie so schon im Vorfeld, wann sie die Rampe für Rollstuhlfahrer ausklappen müssen.

Das Fahrplanauskunftssystem der App erhält von dem jeweiligen Verkehrsunternehmen aktuelle Informationen über die benötigten Verkehrsmittel. Wenn eine Störung auf der geplanten Route eintritt, erhält der Fahrgast in Echtzeit eine Nachricht auf seinem Smartphone. Über die aim4it-App kann er eine Alternativroute anfordern, die seine speziellen Bedürfnisse berücksichtigt. Wenn

etwa an einer Haltestelle der Fahrstuhl ausfällt, erhält eine Rollstuhlfahrerin oder ein Rollstuhlfahrer eine Meldung und zum Beispiel den Vorschlag, eine Station früher auszusteigen und dort den Aufzug zu benutzen. Gehörlöse Fahrgäste erhalten die Störungsmeldung mithilfe eines Avatars in Gebärdensprache angezeigt.

Wie gelingt hier Inklusion?

In aim4it werden die Bedürfnisse von Nutzerinnen und Nutzern besonders berücksichtigt. aim4it ermöglicht mobilitätseingeschränkten Reisenden ein freies Fahren im ÖPNV. Die Nutzer/innen bekommen adressatengerechte Informationen, die auf ihre Erfordernisse abgestimmt sind.

Gehörlose erhalten Störungsmeldungen mittels eines Gebärdensprachen-Avatars, Rollstuhlfahrer/innen und Gehbehinderte erhalten ein individuelles Routing, bei denen Zutrittsbarrieren vermieden werden. Blinde Fahrgäste können während der Fahrt die Haltestellennamen am Smartphone bekannt geben lassen und auch ihren Haltstellenwunsch signalisieren.

Natürlich sind die einzelnen Features auch für alle Nutzergruppen verfügbar.

3) Zusammenfassung der Diskussion

Moderation: Hilke Groenewold, Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.

In diesem Forum wurden die Teilnehmenden durch einen Impulsvortrag und eine Projektvorstellung darüber informiert, welche Möglichkeiten einerseits und Grenzen andererseits die Digitalisierung für die Gestaltung eines inklusiven Sozialraums bietet.

In ihrer Einführung betonte Moderatorin Hilke Groenewold, dass auch der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband an einigen zukunftsweisenden Lösungen beteiligt sei. Dazu gehörten die im Projekt m4guide entwickelte Forschungs-App zur Navigation, Fahrplanauskunft sowie Haltestellen- und Fahrzeugortung, deren Funktionalitäten teilweise oder ganz in Fahrplan-Apps zahlreicher Verkehrsunternehmen in Deutschland erfolgreich übernommen worden seien. Oder die App DB Barrierefrei, über die Abfahrtstafeln, Funktionsbereitschaft von Aufzügen, Durchsagen an ausgewählten Gleisen in aller Art auf den meisten Bahnhöfen in Deutschland und aktuelle Fahrplaninformationen eines ausgewählten Zuges im Streckenverlauf per Text und gesprochen übermittelt würden. Hier seien alle Zielgruppen, für die Barrierefreiheit notwendig ist, beteiligt worden.

Man müsse aber bei allen Apps bedenken, dass diese Lösungen „am Kunden reiften“. Am Anfang stehe immer nur eine Lösung, die erst in der Praxis durch die Rückmeldungen der Nutzer/innen nachgebessert und perfektioniert werde. Wenn Barrierefreiheit und damit Teilhabe für Menschen mit Behinderungen über digitale Angebote erfolgen solle, seien die digitale Barrierefreiheit und die gemeinsame Entwicklung mit Menschen mit Behinderungen das A und O. Digitale Anwendungen dürften nicht an den Bedarfen

vorbeigeplant werden. Auch sei bei der Diskussion über digitale Lösungen für eine barrierefreie Mobilität zu hinterfragen, wie man auf die Störanfälligkeit von Mobiltelefonen reagieren wolle und wie man mit Menschen umginge, die sich vielleicht zu alt fühlten, um mobile Apps zu nutzen.

Im Anschluss führte der Jurist Jörg Niemann in seinem Impulsvortrag „Digitalisierung und inklusive Mobilität – rechtliche Anforderungen zwischen Notwendigkeit und Unmöglichkeit“ aus, dass die Herstellung der gesetzlich geforderten „vollständigen“ Barrierefreiheit bis 2022 und damit einer inklusiven Mobilität objektiv eigentlich unmöglich sei. Aus der Perspektive des Juristen gab er Antworten auf die Frage, was notwendig sei, um den gesetzgeberischen Auftrag zu erfüllen. Danach stellte Katharina Karnahl vom Institut für Verkehrstechnik Braunschweig das Projekt aim4it – *accessible and inclusive mobility for all with individual travel assistance* vor. Diese App sei für mobilitätseingeschränkte Nutzer/innen des ÖPNV als Forschungsprojekt entwickelt worden. Der Gedanke hinter dem Modellprojekt sei gewesen, ein übertragbares Konzept für Mobilitätsassistenz zu gestalten, das Barrieren im ÖPNV abbauen sollte. Mit aim4it solle es mobilitätseingeschränkten Nutzern und Nutzerinneninnen möglich sein, ihre Reisekette besser planen und durchführen und darüber hinaus auf Störungsfälle reagieren zu können.

Schlaglichter der Diskussion:

Ein Teilnehmer regte an, dass bei allen neuen Ansätzen doch auch die einfachen Lösungen nicht in Vergessenheit geraten sollten: Warum könne es nicht möglich sein, dass Busfahrer/innen bei jedem Stopp die Liniennummer und Fahrtrichtung ansagen? Ein anderer Teilnehmer unterstrich, dass zwischenmenschliche Lösungen auch zusätzlich zu Navigations-Apps unersetzlich seien, da zum Beispiel ein GPS-System einen Nutzer mangels Genauigkeit nicht bis in den Bus hinein führe. Ein weiterer Teilnehmer unterstrich, dass es aber auch Aufgabe der Behindertenverbände sei, sich immer wieder einzumischen und sich bei den

Verkehrsbetrieben bemerkbar zu machen. In Mönchengladbach beispielsweise hätten diese Verbände im Laufe der Jahre bewirkt, dass Busfahrer/innen dort zum Halten kämen, wo ein Mensch mit Blindenstock warte, und dass sie die Buslinie und Richtung ansagten. Dieser Sensibilisierungsprozess sei ein längerer Prozess gewesen.

Viele Teilnehmende des Forums waren sich darin einig, dass zu viele Entwicklungen parallel und aneinander vorbei verliefen. Von Region zu Region seien verschiedene Apps im Einsatz – warum sei hier keine einheitliche Lösung möglich, landesweit oder sogar bundesweit? Jörg Niemann antwortete auf diese Forderung, dass momentan von den Verkehrsunternehmen an einer einheitlichen Lösung für ein gemeinsames Buchungssystem gearbeitet werde. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bemühe sich im Rahmen der Initiative Mobility Inside darum, alle derartigen Apps miteinander zu vernetzen, sodass ein einheitliches und durchgängiges Buchungs- und Bezahlsystem bundesweit möglich sein soll. Dieses Projekt sei aber äußerst anspruchsvoll und gehe weit über das Ziel der barrierefreien Mobilität hinaus – wann die App zur Verfügung stehe, sei noch nicht bekannt. Auch Katharina Karnahl betonte, dass die

Identifizierung von Schnittstellen und Standards, an der der VDV arbeite, eine schwierige Aufgabe darstelle, die noch lange nicht abgeschlossen sei.

Bezugnehmend auf die Ausführungen über die On-Demand-Mobilität wurde betont, dass hier neue Chancen für die barrierefreie Mobilität entstünden, die man aber auch nutzen müsse. Aus Sicht von Jörg Niemann muss nicht die ganze Flotte des Anbieters inklusiv sein. Es stelle sich aber die Frage, welcher Anteil an barrierefreien Fahrzeugen angemessen sei. Der „BerlKönig“, ein Berliner On-Demand-Fahrservice, habe unter 100 Fahrzeugen fünf barrierefreie, dieser Schlüssel sei so mit der Berliner Senatsverwaltung verhandelt worden. Was als ausreichend definiert werde, liege beim Aufgabenträger; der Gesetzgeber gebe dies nicht eindeutig vor.

Zusammenfassung der Ergebnisse:

In der Diskussion wurde deutlich sichtbar, dass sich der ÖPNV im Umbruch befindet. On-Demand-Angebote, die von privaten Betreibern und Verkehrsbetrieben angeboten werden und durch digitale Lösungen abrufbar sind, stellen eine neue Alternative zum Linienverkehr dar. Dabei wurde unterstrichen, dass gerade hier Chancen für die Barrierefreiheit bestünden, die nicht verschenkt werden dürften. Hier wäre es wichtig, rechtzeitig Standards festzulegen.

Insgesamt waren sich die Teilnehmenden darin einig, dass die Möglichkeiten der Digitalisierung nicht „missbraucht“ werden dürften, um fehlende bauliche Barrierefreiheit „wegzurationalisieren“ oder auch an zwischenmenschlicher Hilfestellung zu sparen. Man könne zum Beispiel nicht sagen, dass nur jede vierte Haltestelle barrierefrei sein müsse, weil es nun digitale Lösungen gebe.

Immer wieder wurde hervorgehoben, dass Menschen mit Behinderungen vor allem einheitliche Lösungen wünschten, die auch überregional funktionierten. Es sei nicht hilfreich, in jeder Region eine andere App suchen zu müssen, die ganz andere Funktionen biete. Eine Applikation wie Mobility Inside, die Angebote verschiedener Verkehrsgesellschaften unterschiedlicher Regionen künftig miteinander verknüpfen soll, wurde mehrfach nachgefragt. Bei der Entwicklung solcher digitalen Lösungen sollten Menschen mit Behinderungen und ihre Interessenverbände rechtzeitig einbezogen werden, so der einhellige Appell an die App-Anbieter.

Abschluss
Podiumsdiskussion

Zusammenfassung

Zum Abschluss der 1. Regionalkonferenz „Mobilität in einem inklusiven Sozialraum“ blickten die Podiumsgäste gemeinsam mit **Moderatorin Dr. Julia Kropf** auf den zurückliegenden Tag und diskutierten Ergebnisse sowie Ansätze für eine inklusive Mobilität mit den Konferenzteilnehmenden im Saal.

Auf dem Podium:

- Gerhard Renzel, Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen
- Anke Dallmann, Kommunale Behindertenbeauftragte für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- Dr. Volker Sieger, Leiter Bundesfachstelle Barrierefreiheit
- Jörg Niemann, Leiter Kompetenz-Center Mobilität, Rödl & Partner

Was nehmen Sie als Resümee aus der heutigen Konferenz mit? Welche weiteren Schritte stehen jetzt an? Und worin sehen Sie die größte Herausforderung?

Gerhard Renzel: Die größte Herausforderung besteht darin, sich in seiner Umgebung sicher zu bewegen. Ich erlebe insbesondere bei Menschen mit Sehbehinderung und bei Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern, dass es Probleme gibt. Wenn ich mitbekomme, wie stark sie sich mit schienengebundenen Fahrzeugen auseinandersetzen müssen, nur um überhaupt einsteigen zu können, finde ich das erschreckend. Deshalb ist es wichtig, kurzfristig Lösungen zu schaffen, die zeitgerecht und technisch lösbar sind.

Frau Dallmann, Sie kommen aus dem Hochschwarzwald und waren im Forum Ländliche Regionen. Was war für Sie heute das Wichtigste?

Anke Dallmann: Für mich ist wichtig, sich beim Thema Inklusion stärker zu vernetzen. Es ist entscheidend, Strukturen zu schaffen, bei denen sich immer wieder dieselben Ansprechpartner/innen zusammensetzen, um zum Beispiel Verkehrslösungen zu entwickeln. Wenn alle Betroffenen eingebunden sind und langfristig miteinander arbeiten, entsteht ein Vertrauensverhältnis. So funktionieren Abstimmungsprozesse besser und die Beteiligten können schnelle Entscheidungen treffen.

Herr Dr. Sieger, Frau Dallmann spricht einen wichtigen Punkt an. Woran liegt es, dass die Betroffenen oft nicht ausreichend eingebunden werden?

Dr. Volker Sieger: Es gibt zwei verschiedene Arten, um Menschen zusammenzubringen, die als Nutzer/innen des ÖPNV betroffen sind. Die eine besteht darin, am Ende eines Prozesses nach ihrer Meinung zu fragen, wenn sich nicht mehr viel ändern lässt. Besser ist es, Prozesse von Anfang an so zu organisieren, dass die Betroffenen begleitend mitwirken.

Herr Niemann, Sie bekommen in Ihrer Praxis Einblick in verschiedenste Konstellationen. Wie sieht aus Ihrer Sicht eine inklusive Gesamtstrategie für alle Verkehrsträger aus? Warum funktioniert so etwas bei uns oft nicht so gut?

Jörg Niemann: Ich glaube, es hängt maßgeblich damit zusammen, dass sich viele Akteurinnen und Akteure vor Ort mit der gesetzlichen Zielvorstellung überfordert fühlen. Die normativen Anforderungen des Gesetzgebers sind abstrakt und vage. Die vollständige Barrierefreiheit ist eine hohe Anforderung und oft zu weit weg von den Akteurinnen und Akteuren vor Ort. Einige verfolgen dann eine Vogel-Strauß-Taktik, andere setzen sich durchaus damit auseinander, aber die Materie bietet insgesamt zu wenig Orientierung.

Anke Dallmann: Man kann kein neues Konzept entwickeln, ohne die Bedürfnisse vor Ort zu kennen. Ich habe deshalb in 15 der 50 Gemeinden in meinem Landkreis kommunale Inklusionsvermittler/innen etabliert, die jeweils zu unterschiedlichen Schwerpunkten arbeiten.

Gerhard Renzel: Dazu können wir in Niedersachsen auch etwas anbieten: Im Inklusionsrat für Menschen mit Behinderungen haben wir ein Schulungskonzept aufgebaut, mit dem wir das Thema landesweit an Vertreter/innen von Behindertengruppen und an Ehrenamtliche herantragen.

Herr Dr. Sieger, ist das auch Ihre Erfahrung? Was könnten Sie als Bundesfachstelle tun, um diese Strukturen weiter zu verbessern?

Dr. Volker Sieger: Das Thema Mobilität ist im Wesentlichen Ländersache. Deshalb ist es wichtig, dass dazu landesweit Kompetenzstellen aufgebaut werden. Diese Angelegenheit geht alle Bundesländer etwas an. Je früher sie eine entsprechende Fachkompetenz aufbauen, im besten Fall mit einem gesetzlichen Auftrag, desto besser.

Herr Niemann, habe ich es richtig verstanden, dass Sie sagen, dass wir zu viele Normen und Regelungen haben? Oder brauchen wir andere Normen und Regelungen, damit das Thema Inklusion bei der Planung selbstverständlich berücksichtigt wird?

Jörg Niemann: Es gibt wenige Veranstaltungen wie diese, bei denen konkrete Beispiele weitergegeben werden. Wir können Inklusion nicht nur normativ durchdeklinieren, sondern sie muss auch in der Bevölkerung getragen werden. Ich glaube nicht, dass es zu viele Normen gibt, sondern dass sie zu abstrakt definiert worden sind. Die vollständige Barrierefreiheit ist objektiv gesehen eigentlich nicht zu erreichen, deshalb überfordert man die Menschen mit diesem Anspruch. Wir brauchen mehr praktische Hilfestellungen.

Anke Dallmann: Ich glaube, dass wir weiterhin ein Problem mit der Sensibilisierung haben. Wir müssen das Thema mehr in die Masse bringen. Das gelingt nur dann, wenn jeder zu seiner Einschränkung steht und gezielt nachfragt, beispielsweise zu barrierefreien Einstiegen im ÖPNV. Sonst entsteht kein Angebot – und da sehe ich uns alle in der Pflicht.

Dr. Volker Sieger: Ich möchte Herrn Niemann an einer Stelle widersprechen. Wir können natürlich den Gesetzgeber für die Vorgabe der vollständigen Barrierefreiheit beschimpfen. Seit 2002 stand im entsprechenden Paragrafen des Personenbeförderungsgesetzes aber „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ und dadurch ist fast nichts passiert. So unklar „vollständige Barrierefreiheit“ aus juristischer Sicht ist, so hat der Begriff doch eine Dynamik entwickelt, sich mit diesem Thema auseinanderzusetzen.

Schlaglichter der Publikumsdiskussion

Ein Teilnehmer aus dem Publikum sprach sich dafür aus, Lösungen zu standardisieren. Er kritisierte, dass es für sehbehinderte Menschen beispielsweise häufig nicht einfach sei, sich an unterschiedlichen Orten zurechtzufinden, da einheitliche Vorgaben fehlten.

Eine weitere Teilnehmerin berichtete, dass es für Betroffene oft schwierig sei, sich bei Projekten einzubringen. An vielen Stellen herrsche noch ein Obrigkeitsdenken. Dadurch entstehe schnell das Gefühl, nicht handlungsfähig zu sein. Anke Dallmann wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass an Hochschulen für kommunale Verwaltung inzwischen gelehrt werde, inklusive Bürgerbeteiligungsprozesse zu organisieren. Sie riet darüber hinaus dazu, Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen in Gemeinderäte zu wählen.

Eine andere Teilnehmerin wies auf Probleme mit dem ÖPNV hin. Oftmals funktioniere dieser für Menschen mit Behinderung nicht ausreichend. Sie forderte die öffentliche Hand auf, mehr Geld in den ÖPNV zu investieren. An dieser Stelle hakte Dr. Volker Sieger ein. Er wies darauf hin, dass es auch bei alternativen Beförderungskonzepten Probleme gebe. Er forderte Betroffene auf, sich dafür einzusetzen, dass auch neue Mobilitäts-Angebote barrierefrei und inklusiv seien.

Jörg Niemann pflichtete Dr. Sieger bei. Er sagte, dass ein kommerzieller On-Demand-Verkehr nicht in dem Maß barrierefrei sein könnte wie ein ÖPNV. Deshalb sei es entscheidend, diese Angebote so zu konzipieren, dass sie dem Linienverkehr gleichgestellt seien und dieselben Anforderungen zur Barrierefreiheit erfüllen müssten. Dafür sei es aber notwendig, dass Behindertenverbände jetzt die Initiative ergriffen.

Abschließend wies die Moderatorin darauf hin, dass im Rahmen der InitiativeSozialraumInklusiv ein Inklusionspreis verliehen werde und es zudem eine Projektförderung geben solle. Sie fragte in diesem Zusammenhang, ob die Podiumsgäste Erwartungen oder Verbesserungswünsche hätten. Gerhard Renzel lobte den Preis, da damit die Leistung der Beteiligten gewürdigt werde. Ebenso sinnvoll sei auch eine entsprechende Finanzierung. Anke Dallmann sagte, dass ein Preis das Thema Inklusion noch bekannter mache. Jörg Niemann stimmte ihr zu: Ein Preis helfe dabei, die Sensibilisierung für das Thema zu erhöhen und die Vernetzung zu fördern. Dr. Volker Sieger äußerte die Hoffnung, dass sich in den einzelnen Regionen aus diesen Prozessen heraus eine eigene Dynamik entwickle.

Schlusswort

Torsten Einstmann, Leiter des Referates „Umsetzung der UN-BRK, Focal Point, Nationaler Aktionsplan“ im Bundesministerium für Arbeit und Soziales

Gekürzte Fassung

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Bundesminister Hubertus Heil hat heute Morgen gesagt, die Region Braunschweig sei wegen der Vielzahl der hier tätigen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler eine der sozusagen klügsten Regionen. Und er hat recht: Ich habe den Eindruck, diese Klugheit hat auf unsere Veranstaltung ausgestrahlt. Ich habe einiges mitgenommen von dieser Tagung und hoffe, dass es Ihnen genauso geht. Ob es Projekte sind, die Sie kennengelernt haben, oder ob Sie Visitenkarten ausgetauscht haben und sich vernetzen konnten – beides sind wesentliche Elemente dieser Veranstaltungen und bringen hoffentlich das Thema „Inklusiver Sozialraum“ voran.

Der nächste wichtige Schritt für die „InitiativeSozialraumInklusiv“ wird der Inklusionspreis sein, auf den der Minister heute Morgen schon hingewiesen hat. Für diesen Preis suchen wir noch nach einem guten und barrierefreien Namen, den man sich leicht merken kann. Der Prozess der Ausschreibung wird demnächst von der Bundesfachstelle Barrierefreiheit gestartet werden. Wir werden Sie benachrichtigen und hoffen auf eine rege Teilnahme!

Mein herzlicher Dank gilt Ihnen allen dafür, dass Sie sich heute eingebracht haben, und vor allem auch allen Aktiven, die hier auf der Bühne waren und die Foren mit ihren guten Beispielen bereichert haben. Danke auch all jenen, die die Veranstaltung hier möglich gemacht haben. Das sind die Gebärdendolmetscherinnen, die Schriftdolmetscherinnen und die Kolleginnen und Kollegen der „Flüstergruppen“ für Leichte Sprache. Und ich möchte den vielen helfenden Händen der Servicekräfte der Stadthalle Braunschweig danken, ohne die eine Veranstaltung wie diese nicht möglich ist. Liebe Julia Kropf – herzlichen Dank für Ihre Moderation, Sie haben uns wunderbar durch den Tag geführt.

Kommen Sie alle gut nach Hause! Herzlichen Dank!

Verzeichnis der Teilnehmenden

Marcus	Ackermann	Sozialverband VdK Deutschland e. V.
Carolin	Altmann	Beauftragter der Bayerischen Staatsregierung für die Belange von Menschen mit Behinderung
Judith Antonie	Anderssen	
Christine	Arbogast	Dezernentin für Soziales, Gesundheit, Schule und Jugend Braunschweig
Bettina	Arcularius	3Landesmuseen Braunschweig
Eva Maria	Arnold	Lebenshilfe Braunschweig
Thomas	Bantzhaff	Expertenkreis Bundesfachstelle Barrierefreiheit | OrphaCoach
Reinhold	Barber	Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See
Ulrich	Basler	Behinderten- und Psychiatriebeirat des Landkreis Hildesheim
Elfriede	Bäthje	Behindertenbeirat für den Landkreis Lüneburg
Andreas	Baumann	Hauptvertrauensperson DAK Gesundheit
Philipp	Becker	Deutsche Rentenversicherung Bund
Wolfgang	Bennewitz	Behindertenbeirat der Stadt Lünen
Dirk	Boenke	Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen (STUVA) e. V.
Claudia	Bolde	Landkreis Stendal
Holger	Borner	Bundesarbeitsgemeinschaft SELBSTHILFE e. V.
Regina	Böttcher	Sozialverband VdK Kreisverband Burgenland e. V.
Vanessa	Brandt	Teilhabemanagement, Landeshauptstadt Magdeburg
Christoph	Bratmann, MdL	Mitglied des Niedersächsischen Landtags – SPD

Norbert	Bruchhausen	Aktion Mensch e. V.
Carolin	Brüggebusch	Institut für Nachhaltigen Städtebau der Technischen Universität Braunschweig
Annelie	Cain	Gebärdensprachdolmetscherin
Ginger	Claassen	Siemens AG
Anke	Dallmann	Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald
Teresa	Daubenmerkl	Landkreis Harz
Petra	de Klein	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
Thomas	Dinges	Beauftragter der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen
Frank	Doods	Staatssekretär im Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Bauen, Energie und Klimaschutz
Gerd	Drewes	Beirat für Inklusion des Landkreises Cuxhaven
Torsten	Einstmann	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
Hans-Werner	Eisfeld	Behindertenbeirat der Stadt Salzgitter
Farid	El Kholy	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
Daniela	Fischer	SPD
Michael	Focken	Tiefbauamt Stadt Chemnitz
Peter	Foltenowitsch	Schwerbehindertenvertretung VW-Werk Braunschweig
Eberhard	Frey	Pro Retina Deutschland e. V.
Reinhild	Frey	Pro Retina Deutschland e. V.
Peter	Gabor	Arbeitsgemeinschaft Selbst Aktiv NRWSPD
Olaf	Gedrowitz	Behindertenbeirat Braunschweig e. V.

Katrin	Gensecke	Arbeitsgemeinschaft Selbst Aktiv Sachsen-Anhalt
Christoph	Gerullis	Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e. V.
Wolfram	Giese	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
Christoph	Gipp	IGES Institut GmbH
Werner	Gläser	Expertenkreis Bundesfachstelle Barrierefreiheit | Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverein e. V.
Ann-Kathrin	Goehrke	Landkreis Kassel, Sonderfachdienst Verkehr und Sport
Evelyn	Grimm	Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie Sachsen-Anhalt
Anika	Grimm	Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt
Hilke	Groenewold	Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.
Virginia	Grossek	Agentur Barrierefrei NRW
Andreas	Gülker	Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See
Helge	Gülle	Amt für regionale Landesentwicklung
Rainer	Hahn	Deutsche Bahn
Almut	Hartung	Landkreis Harz
Hubertus	Heil, MdB	Bundesminister für Arbeit und Soziales
Katrin	Herdejürgen	Bundesfachstelle Barrierefreiheit
Bernhard	Herrmann	Blinden- und Sehbehindertenverein Westfalen e. V.
Annerose	Hintzke	Sozialverband VdK Deutschland e. V.
Hajo	Hoffmann	Behindertenbeirat im Landkreis Gifhorn e. V.
Uwe	Höger	akp_ Stadtplanung + Regionalentwicklung

Silke	Höhler	Schriftdolmetscherin
Jan	Homfeldt	Mitarbeiter Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderungen
Silvia	Illas	Landkreis Harz, Fachbereich Landrat
Svenja	Jäckel	ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft
Jan Christian	Janßen	CDU-Ratsfraktion Salzgitter
Meike	Janßen	Sozialverband Deutschland, Landesverband Niedersachsen e. V.
Heinz	Kaiser	Behindertenbeirat Braunschweig e. V.
Dorothea	Kaiser	Hof Windheim gGmbH – INKLUSIONSNETZ.de
Ursula	Kalkhof	Pro Retina Deutschland e. V.
Pascal André	Kamm	Region Hannover, Finanz- und Ordnungsdezernat
Katharina	Karnahl	Institut für Verkehrssystemtechnik Braunschweig
Babette	Kemnitz-Hille	Schriftdolmetscherin
Anette	Kemnitz-Zimmermann	Schriftdolmetscherin
Sandra	Kirsch	Gebärdensprachdolmetscherin
Hans-Jürgen	Kleefeldt	Deutscher Gehörlosen-Bund e. V.
Birgit	Klose	Sozialverband VdK Deutschland e. V.
Holger	Kloth	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. Landesgruppe Niedersachsen/Bremen
Birgit	Knabe	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
Sylvia	Köccke	Sozialverband VdK Kreisverband Merseburg/Querfurt e. V.
Hendrik	Koch	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

Uwe	Koch	Landkreis Kassel, Sonderfachdienst Verkehr und Sport
Stefanie	Koehler	Hochschule Fresenius
Eva	Konieczny	Sozialverband VdK Deutschland e. V.
Hugo	Kranzusch	Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e. V.
Gina	Kreikemeyer-Röther	Gebärdensprachdolmetscherin
Julia	Kropf	Moderatorin
Katharina	Krumm	Sozialverband VdK Hessen-Thüringen e. V.
Klemens	Kruse	Bundesfachstelle Barrierefreiheit
Britta	Leisering	Monitoring-Stelle UN-BRK, Deutsches Institut für Menschenrechte
Karsten	Lippmann	Landkreis Harz inklusiv
Marei	Locher	Verkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH GmbH)
Melanie	Ludwig	Sozialverband VdK Hessen-Thüringen e. V.
Sandra	Lüttecke	Hephata Hessisches Diakoniezentrum e. V.
Hans-Hermann	Mahnken	Landkreis Rotenburg (Wümme)
Esma	Manavbasi	Dolmetscherin für Leichte Sprache
Lutz-Stephan	Mannkopf	Sozialverband Deutschland, Landesverband Berlin-Brandenburg e. V.
Martin	Markwort	Verbund Leichte Sprache Braunschweig
Jana	Mayer-Kristic	Schriftdolmetscherin
Christoph	Menzel	Institut für Verkehrsmanagement
Aniko	Merten	Kreisverband Braunschweig – FDP

Mathias	Mollenhauer	Sozialverband VdK Hessen-Thüringen e. V.
Meike	Moog-Steffens	Stadt Schneverdingen
Kai	Morten	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
Jürgen	Nagel	Hauptschwerbehindertenvertretung DAK Gesundheit
Jörg	Niemann	Rödl & Partner GmbH
Sven	Niklas	Bundesfachstelle Barrierefreiheit
Monika	Nölting	Beirat für Menschen mit Behinderungen Stadt Northeim
Sandra	Osterburg	Arbeitsgemeinschaft der Schwerbehindertenvertretungen Sachsen-Anhalt
Susanne	Pfeiffer	Niedersächsisches Institut für die Gesellschaft Gehörloser und Gebärdensprache e. V.
Felix	Preer	Staatskanzlei Schleswig-Holstein
Marie-Luise	Preising	Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See
Barbara	Probst	Landesseniorenbeirat Berlin
Herbert	Probst	Landesseniorenbeirat Berlin
Markus	Rebstock	Beauftragter der Thüringer Landesregierung für Menschen mit Behinderungen
Andreas	Reicke	Berliner Feuerwehr, Vertrauensperson
Kristin	Reistel	Regionalverband Großraum Braunschweig
Gerhard	Renzel	Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.
Julia	Riesch	Deutsches Zentrum für Altersfragen e. V.
Fritz	Rössig	Regionalverband Großraum Braunschweig
Britt	Rotha	Sozialverband VdK Kreisverband Merseburg/Querfurt e. V.

Sascah	Ruske	Teilhabemanagement
Stefan	Sandner	Aktion Mensch e. V.
Katrin	Schiebold	Braunschweiger Zeitung
Joachim	Schmid	Porsche, Schwerbehindertenvertrauensperson
Kathrin	Schrader	Sozialverband Deutschland, Landesverband Niedersachsen e. V.
Christopher	Schrewing	Siemens AG
Rebecca	Schulz	Dolmetscherin für Leichte Sprache
Klaus	Sckulla	Pro Retina Deutschland e. V.
Edgar	Seeger	Landeswohlfahrtsverband Hessen
Tim	Semmelhaack	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
Volker	Sieger	Bundesfachstelle Barrierefreiheit
Andreas	Sodomann	Allgemeiner Gehörlosenverein von 1886 zu Braunschweig e. V.
Jessica	Sodomann	Gebärdensprachdolmetscherin
Alea	Stephan	Dolmetscherin für Leichte Sprache
Franziska	Stolz	Gebärdensprachdolmetscherin
Frank	Straßburger	Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung
Mike	Stüber	Hauptschwerbehindertenvertretung des Ministeriums der Finanzen des Landes Sachsen–Anhalt
Gerhard	Suder	Lebenshilfe Soltau e. V.
Susanne	Tiedemann	Schriftdolmetscherin
Dirk Gunther	Trost	Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften

Nadja	Ullrich	Aktion Mensch e. V.
Knut	Utech	Landkreis Schaumburg
Birgit	Vahldiek	Sozialverband Deutschland, Landesverband Niedersachsen e. V.
Ulf	Voigt	MASGF Brandenburg
Ina	Wagner	Schriftdolmetscherin
Michael	Wahl	Informationen des Ministeriums für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demografie des Landes Rheinland-Pfalz
Lars	Wilhelms	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
Marcus	Windisch	Kompetenzzentren Selbstbestimmt Leben
Axel	Wittstock	Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt
Sabine	Wolff	Regionalverband Großraum Braunschweig
Silke	Wollner	Gebärdensprachdolmetscherin
Dorothee	Wulf	Bundesfachstelle Barrierefreiheit
Petra	Zadel-Sodtke	Bundesfachstelle Barrierefreiheit
Thorsten	Zöfeld	Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See, Regionaldirektion Chemnitz