

# Positionspapier Gipfel

## Gipfel „Barrierefreier ÖPNV und Fernverkehr“

### Umsetzung – Partizipation - Teilhabe

#### Grundlagen

Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-BRK) wurde am 30. März 2007 von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert. Das Übereinkommen verbietet u.a. die Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen in allen Lebensbereichen. Die Vertragsstaaten verpflichten sich dazu, Menschen mit Behinderungen eine uneingeschränkte Teilhabe zu gewähren und die Ausübung ihrer Menschenrechte zu ermöglichen. In Artikel 9 ist die Zugänglichkeit wie folgt beschrieben: „Um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen ...“. Transportmittel werden explizit erwähnt.

Zum Januar 2013 trat zudem eine Änderung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft, die in § 8 Absatz 3 zum Stichtag den 01.01.2022 die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit vorsieht. Hierzu heißt es: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. [...] Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte und Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen“.

#### Forderungen

1. Das Ziel aller zukünftigen Planungen muss eine selbständige Nutzung der gesamten öffentlichen Infrastruktur durch eine größtmögliche Vielfalt von Menschen sein, indem diese die Anforderungen und Fähigkeiten aller Nutzenden berücksichtigt. Bei der Planung sind die Organisationen und Interessensvertretungen der mobilitäts-, sinnes-, lern- und psychisch beeinträchtigter Menschen anzuhören und umfassend zu beteiligen.
2. Die spezifischen Nutzungsschwierigkeiten der verschiedenen betroffenen Personenkreise müssen berücksichtigt werden. Dazu gehören z. B. auch optische, taktile, akustische Informationen, eine leicht verständliche Kommunikation in Bild und Schrift (leichte Sprache), deutsche Gebärdensprache, Fremdsprachen und Audiodeskription.
3. Die vollständige Barrierefreiheit muss vorrangiges Ziel im ÖPNV sein. Diesem Ziel müssen sich alle Akteure verpflichten und den Abbau von Barrieren im ÖPNV mit Nachdruck verfolgen. Alle beteiligten Parteien sind aufgefordert, die vollständige Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV schnellstmöglich voranzutreiben. Dazu sind entsprechende Finanzmittel und Planungskapazitäten auf allen Verwaltungsebenen vorzuhalten.

4. Beim Fernverkehr (Schienen- und Fernbusverkehr) sind im Sinne der UN-BRK und des PBefG beim Bestand und bei der zukünftigen Konzeption, Planung und bei der Neuanschaffung von Transportmitteln sowie beim Umbau bestehender Infrastruktur die selbständige Nutzung ohne fremde Hilfe als maßgeblich zu berücksichtigen und als gesamtgesellschaftliche Aufgabe wahrzunehmen. Ein transparenter Planungsprozess und die Mitwirkung von Betroffenen bei der Planung und Ausführung sind gesetzlich zu gewährleisten.
5. Es muss grundsätzlich gewährleistet sein, dass im Sinne des Partizipationsgebotes der UN-BRK die Meinung der Organisationen und Interessensvertretungen der mobilitäts-, sinnes-, lern- und psychisch beeinträchtigter Menschen nicht nur angehört, sondern bei allen Entscheidungen berücksichtigt werden.
6. Weiterhin ist die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bei allen neuen Gesetzesvorhaben umzusetzen. Der für jedes eingebrachte Gesetz zu prüfende und zu beziffernde Erfüllungsaufwand und die Kosten sind zukünftig auch bei allen Gesetzen bezüglich der Zielerreichung der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit vorzunehmen. Finanzierungsvorbehalte darf es dabei nicht geben.

## ERGEBNISSE DER WORKSHOPS

### 1. Forderungen für Menschen mit Höreinschränkungen

- problemloser und selbstverständlicher Zugang zu visuellen Informationen und Kommunikation an jedem Ort und zu jeder Zeit in Deutscher Gebärdensprache und International Sign Language
- mit ortsgebundenen Informationen und Kommunikation sind alle stationäre Informations- und Kommunikationsquellen gemeint, wie in Bahnhöfen oder Haltestellen
- mit anlassgebundenen Informationen und Kommunikation sind alle außerplanmäßigen Ereignisse wie bei Notfallsituationen, Zugverspätungen gemeint
- mit ortsunabhängigen Informationen und Kommunikation sind alle Kommunikations- und Kommunikationsschnittstellen gemeint, die sich unmittelbar auf ÖV beziehen und dennoch räumlich außerhalb des ÖVs bereitgestellt werden, wie Homepages, Soziale Medien oder Servicetelefon
- Damit die obigen Anforderungen weitgehend erfüllt werden können, müssen vorhandene technologische Lösungen berücksichtigt und einbezogen werden, zum Beispiel den Einsatz einer mobilen Dolmetscher-App und eines barrierefreien Notrufsystems. Sowie auch regelmäßige Übersetzungsdienstleistungen. Es gibt mittlerweile zuverlässige und seriöse Firmen sowie Vereine, die beispielsweise solche Dienstleistungen in Kooperation mit Trägern von ÖV, das auch im größerem Umfang anbieten können.
- In allen Bahnhöfen, Zügen und Bussen gibt es ein detailliertes Angebot im Hinblick auf das Leistungsangebot und aktuelle sowie zukünftige Informationen im Bezug auf Verspätungen, Gleisen, Ausfällen etc.; Ebenso beziehen wir uns auf die Beratungsleistungen an Servicepunkten und Servicetelefone, die mit Mitarbeitenden besetzt sind und Informationstafeln.

- Dies erfolgt primär in der deutschen und englischen Lautsprache sowie zum Teil in der deutschen und englischen Schriftsprache.
- Wir fordern ein Angebot für hörgeschädigte Menschen in der deutschen Gebärdensprache. Diese ist seit 2002 in Deutschland anerkannt, rechtskräftig und somit auch gleichwertig anzubieten.
- Es MUSS eine für den/die Kund\*in kostenfreie Gebärdensprachverdolmetschung für Beratungsleistungen angeboten werden. Es MUSS eine Information in deutscher und internationaler Gebärdensprache geben, zur gleichen Zeit, wenn Informationen zu Ausfällen, Gleisen etc. über Lautsprecher ausgegeben werden.
- Hierfür gibt es bereits technische Lösungen, wie z.B. eine Dolmetscher-App.
- Sicherheit und Notfälle

In Fahrstühlen, Bahnhöfen, Bushaltestellen, Bussen und Bahnen muss es die Möglichkeit geben, Zugang zum Notfalltelefon und einem Servicemitarbeitenden sowie einer Gebärdensprachverdolmetschung zu erhalten. Desweiteren muss ein barrierefreier Notruf für gehörlose, schwerhörige und taubblinde Menschen angeboten werden, der selbstständig und ohne weitere Hilfe ausgelöst werden kann. Auch hierfür gibt es bereits technische Lösungen.

- Soziale Netzwerke und Homepages

Ein Angebot in der deutschen Schriftsprache ist NICHT barrierefrei. Menschen mit einer Hörbehinderung haben einen unterschiedlichen Kommunikationsbedarf (Untertitel, Gebärdensprache, Lautsprachbegleitende Gebärden) Nur mit einer Übersetzung in die Gebärdensprache sowie Untertiteln wird ein vollständiger Zugang zu den Informationen in Videos und auf Homepages möglich gemacht. Hierbei fordern wir die Übersetzung aller Informationen und nicht nur ein Video in Gebärdensprache, dass die gesamte Website übersetzt - sondern alle Inhalte die angezeigt sind, müssen übersetzt werden. Wir fordern Barrierefreiheit in sozialen Netzwerken in der deutschen Schriftsprache in Form von Untertitelungen und Gebärdensprache in Videos.

## 2. Forderungen für Menschen mit Seheinschränkungen

- Bessere Kontraste, die nicht durch Musterung entwertet werden, Fahrgastinformationssysteme immer angeschaltet und deutliche Kontraste innen und aussen.
- Leserliche Anzeigen (Piktogramme), Taktile Modelle der Bahnhöfe. Digitale Navigationssysteme (Keine Alternative zu Bodenindikatoren) Mobilitätshilfe bis zum Ende der Betriebszeit am Bahnhof. Indoornavigation im Zug.
- Informationen im Zug, an welchem Gleis der Zug ankommt und auf welcher Seite der Ausstieg ist. (Das ist wichtig für den Umstieg):
  - › Einheitliche Bahnsteighöhen.
  - › Zwingend an die DIN 18040 bei Um- und Neubauten halten.

- › Auffindesignale an Türen. Warnsignal vor dem Schließen.
- › Personalschulung für das Führen blinder Menschen.
- › Dynamische Fahrgastinformationssysteme mit Sprachausgabe an Bus- und Tramhaltestellen nicht abhängig von der Fahrgastzahl machen.

### 3. Forderungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

- Haltestellen: Bushaltestellen und Umgebung verkehrssicher und barrierefrei gestalten und kontrollieren  
DIN 18040 Teil 3 konsequent und zukunftsicher in Straßengesetzgebung einführen bundeseinheitliche Systeme (voneinander lernen statt neu erfinden)
- Rampen ausfahrbar nicht aufklappbar
- 2-Sinne-Prinzip auch bei Umleitungen etc. zwingend nötig  
DIN 32975/DIN 32984 u.a. konsequent + zukunftsicher einführen
- Haltestellen auf Taktung/Buslinienanzahl anpassen/ausbauen
- Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge zwingend Behindertenbeirat aktiv konsultieren
- Kennzeichnung rollstuhlgerechte Fahrzeuge/Abteile bei Fahrgastanzeige
- konsequentes Abschleppen im Haltestellenbereich
- komplette Hilfsmittel (Inkl. Zuggeräte) müssen mitgenommen werden
- Öffentlichkeitsarbeit // bundeseinheitliche Inklusionstaxi-Telefon Kurzwahlnummer (z.B.“118“)
- dynamische Anzeige und akustische Abfahrt/Fahrgastanzeige
- Ersatzhaltestellen müssen barrierefrei sein
- sichtbare Haltestellen und ausreichend Halteschlaufen
- regelmäßig verpflichtende Schulung des Personals
- Ansage in den Fahrzeugen laut genug, große Schrift, Kontrastreich
- barrierefreie bahn.de / im DB-Navigator barrierefreie Zugänglichkeit deutlich kennzeichnen
- Rollstuhlfahrer + Begleitperson müssen buchbar sein
- Alle Fahrzeuge müssen vor dem Start auf Funktionstüchtigkeit geprüft werden
- Bahnsteighöhe und Züge kompatibel gestalten
- Spontanhilfen an allen Bahnhöfen 24/7 vorhalten
- barrierefreie Toilette für ALLE in Zügen und in Bahnhofumgebung

## 4. Forderungen in Hinblick Innovationen und neue Konzepte

- barrierefreie Lösungen für den Taxiverkehr
- Fahrzeugstandards definieren
- Open-Data: Barrierefreiheit auch für mehrere Buchungen (Reiseketten)
- Sekundärfunktion von Dienstleistungen müssen barrierefrei sein (gesamter Prozess)
- Letzte Meile als Problem identifiziert
- TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität): Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität aktualisieren
- Innovationsförderung für Barrierefreiheit im Verkehr

## 5. Forderungen für Senioren

- Funktionierende Fahrstühle an allen Stellen wo notwendig
- Akustische Barrierefreiheit
- Einfache, verständliche Sprache
- Züge- Einstiegssignal eindeutig und Zwischensignal vor Anfahrt, der gesamte Prozess des Losfahrens muss angepasst werden, Einstiegssicherheit
- Bahnsteige müssen zum Zug passen
- Problem Jung und Alt, Mitarbeiter in den Verwaltungen müssen von Betroffenen geschult werden
- Bürgerschaftliche Engagement ist wichtig, kann aber nicht die Problem lösen, es kann nur die Verwaltung unterstützen
- Digitale Barrierefreiheit
  - › Leichte Bedienbarkeit von Automaten
  - › Besseres Handling Automaten- genormte barrierefrei Automaten
  - › Formulierungen sind unverständlich-leichte Sprache ist notwendig
  - › Fördergelder notwendig
- Alle Entscheidungen, die große Teile der Bevölkerung betreffen, müssen auch für alle gedacht werden (z.B. autofreie Innenstädte, Spaßmobilität behindert (E-Roller, E-Bikes)
- In das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz muss die Privatwirtschaft aufgenommen werden.
- Auslegung DSGVO in Deutschland ist in vielen Dingen hinderlich
- Alten- und Behindertenparlamente mit Mitspracherecht (Barrierefreiheitsparlamente) verpflichtend in allen Bundesländern

## 6. Forderungen bzgl. Fernbusse

- Vorteil: alle 15 km WC's auf Raststätten
- Keine Transparenz, zu wenig Vernetzung zum Bestand vom barrierefreien Bussen
- Unsicherheit beim Buchen für Hin- und Rückweg
- grenzüberschreitende Fahrten schließen Rollstuhlplätze aus
- E-Stuhl Batterien stellen Flixbus vor Problem
- je größer die Hürden bzgl. der Barrierefreiheit, desto weniger Gäste im Rollstuhl
- Flixbus sucht Argumente um Barrierefreiheit zu umgehen
- refundrebel Angebot sollte auch bei Busreisen nutzbar sein
- Keine Kraftknotenpflicht in den AGBs
- Bedarfsermittlung durch Buchungen
- Empowerment ist unerlässlich
- Zulassungsbestimmungen konkretisieren/ verschärfen
- Anmeldefristen verkürzen und anpassen

## 7. Forderungen bzgl. länderübergreifender Konzepte und Aktionen

- Eine erste Bestandsaufnahme zeigt, dass nur wenige Informationen über die Aktivitäten der Verbände und Politik sowie Ansprechpartnern auf europäischer Ebene vorliegen.
- Die Teilnehmer sehen große Potenziale von einem Austausch mit anderen europäischen Verbänden und Institutionen. Dies in Hinblick auf die Durchsetzung von barrierefreien Lösungen beim grenzüberschreitenden Reiseverkehr, aber auch für ein Lernen am Modell („Best practice“).
- Die Teilnehmer sehen es als Notwendigkeit, dass Institutionen und Ressourcen auf europäischer Ebene geschaffen werden oder gestärkt werden (z.B. European Disability Council), die unseren Belangen Gehör verschaffen, z.B. auch ein „Europäischer Beauftragter für die Belange von Menschen mit Behinderung“.
- Auch die Schaffung einer europäischen Task Force, das Identifizieren von Gatekeepern, z.B. EU-Abgeordnete, und eine Vernetzung auf europäischer Ebene macht für die Teilnehmer Sinn.
- Weiterhin könnten europäische bzw. internationale Vertreterinnen eingeladen werden, um gemeinsam strategische Überlegungen anzustellen, wie wir länderübergreifend Standards setzen und umsetzen können. Dazu sind eine Bündelung der bestehenden Ressourcen möglichst vieler Verbände, aber auch finanzielle Mittel notwendig, um z.B. hauptamtliche Strukturen für eine gemeinsame Vertretung von Menschen mit Behinderung zu organisieren.
- Die Teilnehmer sehen gute Chancen, somit Forderungen aus der UN-BRK gemeinsam nachhaltig umzusetzen

## 8. Forderungen in Hinblick auf rechtliche Aspekte

- Rechtliche Möglichkeiten zur Durchsetzung von Barrierefreiheit (anhand bestehender Gesetzeslage):
  - › AGG (Problematisch, weil keine Konsequenzen bei Verstößen und wegen unbestimmter Rechtsbegriffe)
  - › Verbandsklagerecht
- Schadensersatzansprüche / Haftungsklauseln in alle relevanten Gesetze zur Barrierefreiheit aufnehmen
- Beteiligung am Gesetzgebungsverfahren gesetzlich verankern
- Beteiligung an Planverfahren gesetzlich verankern mit genauer Festlegung von Kompetenzen, Zuständigkeit und Umfang
- Anhörungsrecht/Stimmrecht für Beiräte und andere Beteiligungsgremien rechtsverbindlich festlegen (Umfang und Zeit)
- Vorschriften vereinheitlichen und DIN gesetzlich verankern
- Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit aus dem Finanzierungsvorbehalt nehmen
- Vetorecht für Beiräte
- Beteiligung aller Behinderungsarten rechtlich verankern
- Gesetzliche Regelung, dass und wann Denkmalschutz hinter Barrierefreiheit stehen muss
- Thema Barrierefreiheit verbindlich in den Ausbildungsordnungen von Architekten, Stadtplaner:innen oder in denen der Verwaltungsakademien etc. vorschreiben

Für die Teilnehmer des Gipfel „Barrierefreier ÖPNV und Fernverkehr“

Berlin, den 06.09.2021