

Protokoll Forum Nahverkehr 02.05.2023 – Gruppe Barrierefreiheit

Vortragende: Volker Eichmann (CNB), Gerrit Schulz (SenMVKU)

Protokoll: Philipp Brüggem, Daniel Zimmermann (CNB)

- **Wortmeldung:** Wichtig beim Thema Barrierefreiheit ist vor allem die Datenerhebung, es ist bislang zu wenig bekannt. Die Zuständigkeit dafür liegt auch bei den Bezirken. Der Mix der Daten und unterschiedlichen Anforderungen muss auch im NVP abgebildet werden. Nötig ist eine Zielgruppenbefragung durch Profis, weil Ehrenamtliche das nicht im benötigten Umfang leisten können. Die BVG sollte das auch in ihrer Marktforschung berücksichtigen.
- Nötig ist im NVP weiterhin ein Prüfauftrag für angemessene Vorkehrungen für die Einhaltung der Standards. Seit der Novellierung des Allgemeinen Gleichstellungsgesetzes zählt mangelnde Barrierefreiheit rechtlich als Diskriminierung, bei Untätigkeit besteht Einklagbarkeit. Ein Projekt wie BVG Muva ist bereits angemessen, aber soll das der Standard sein? Sinnvoll wäre, im NVP hier auch den Einsatz von Inklusionstaxen zu berücksichtigen.
- Letzte Frage ist, wie die diversen Angebote an den BVG-Jelbi-Stationen hinsichtlich Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden.
 - **Antwort SenMVKU / CNB:** Zum Thema Datenerhebung grundsätzliche Zustimmung. Für den NVP selbst wird es dazu keine Lösung durch konkrete Handlungsvorgaben geben, aber als inhaltliches Thema sollte das Erfordernis ausreichender Datenerhebungen und Kenntnisse aufgenommen und benannt werden.
 - Zu den angemessenen Vorkehrungen zur Einhaltung von Standards ist die Frage, was jeweils angemessen ist, daher ist hier keine pauschale Antwort möglich. Zum aktuellen Pilotprojekt Muva als Aufzugesatzverkehr ist ohnehin bereits 2025 zu prüfen, wie das stadtweite Angebot konkret aussehen soll. Die heutige Konzeption ist keineswegs „gesetzt“. Im NVP wird daher auch zum Aufzugesatzverkehr ein Prüfauftrag zur Fortführung enthalten sein – nicht zum „ob“, aber zum „wie“, denn die Einbeziehung von Inklusionstaxen war vom AT von Anfang an beabsichtigt, es scheiterte allerdings an der damals einstelligen Anzahl an Fahrzeugen.
 - Die diversen Angebote an Jelbi-Stationen sind kein originäres Thema für den NVP, da sie kein ÖPNV-Angebot sind – die meisten dieser Fahrzeuge sind nicht einmal barrierefrei. Sie ergänzen zwar das Mobilitätsangebot im Umweltverbund, für sie gelten aber die einschlägigen Vorgaben und Anforderungen des ÖPNV nicht. Der NVP wird daher keine Standards dazu definieren. Der Aufgabenträger sieht solche Angebote generell nur dann aus ÖV-Sicht als sinnvoll an, wenn sie spürbare Verlagerungseffekte vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖPNV erzielen (siehe auch letzter NVP zu innovativen Angeboten).

- **Wortmeldung:** Zum in der Präsentation und dem Vortrag benannten Thema Schulung ist darauf hinzuweisen, dass es beim BVG-Personal bereits Unterweisungen über den technischen Aspekt hinaus gibt, also auch zur Frage des Umgangs mit Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Umsetzung bei bspw. über 4000 Personalen beim Bus und rund 800 bei der U-Bahn ist allerdings sehr schwierig und muss sinnvoll in den Arbeitsalltag des Fahrpersonals integriert werden.

 - **Antwort SenMVKU / CNB:** Nach Kenntnis des Aufgabenträgers haben andere Verkehrsunternehmen bereits Schulungen durchgeführt, grundsätzlich sollten sie also machbar und möglich sein. Die Erkenntnisse, die bei der BVG vorhanden sind, werden gerne einbezogen.
- **Wortmeldung:** Es ist leider trotz der Wichtigkeit von Barrierefreiheit eher ein Rückschritt, wenn Standards lediglich beibehalten werden. Wir brauchen eine Weiterentwicklung – vor allem auch aufgrund des steigenden Lebensalters der Bevölkerung. Barrierefreiheit muss grundsätzlich als Inklusion verstanden werden und nicht nur „irgendwie“ die Mitnahme im ÖPNV ermöglichen. Schulungen braucht es nicht nur für Personal, sondern auch für Fahrgäste, denn gesamte Gesellschaft muss sich verändern. Der Anspruch von Inklusion muss es sein, Barrierefreiheit 100% jederzeit verfügbar zu haben. Gerade die Aufzüge entsprechen dieser Anforderung bei weitem nicht und sind da derzeit ein großes Problem bzgl. Kapazität, Verfügbarkeit und Zustand.

 - **Antwort SenMVKU / CNB:** Barrierefreiheit besteht nur, wenn Inklusion vorhanden ist – dem ist zuzustimmen und das soll auch der Anspruch sein. Bei technischen Einrichtungen wird sich dennoch eine 100%-Verfügbarkeit wohl nie umsetzen lassen, Ausfälle und Schäden lassen sich nicht per se ausschließen. Dennoch ist der heutige Stand noch nicht befriedigend, die Verfügbarkeit von Aufzügen wird zwar nie 100% sein, aber ggü. dem heutigen Stand sollte deutlich mehr möglich sein. Hier wie auch bei anderen Themen haben wir in Berlin noch Probleme und stetigen Verbesserungsbedarf. Aspekte der Finanzierung sind aber dennoch zu beachten, „angemessen“ heißt nicht „um jeden Preis“.
- **Wortmeldung:** Für die Bezirke ist der Ausbau von Barrierefreiheit schon wichtig. Es mangelt aber den Bezirken an den nötigen Informationen – welche Haltestellen sind denn bereits barrierefrei, welche nicht? Ein Kataster wäre daher schon wichtig, ebenso die Einbeziehung aller wichtigen Träger öffentlicher Belange. Ein Problem ist auch die Abgabe von Verkehrsleistungen an private Unternehmen, auch dabei muss eigentlich die Gewährleistung von Barrierefreiheit sichergestellt werden. Das war in letzter Zeit nicht der Fall.
- **Wortmeldung:** Die Ausführungen zum aktuellen Stand sind so nicht korrekt und nicht ausreichend, die auf dem Poster verwendeten Smileys führen teils in die Irre. So ist die Nutzung von ÖPNV für Rollstuhlfahrer oder ähnlich mobilitätseingeschränkte Fahrgäste eigenständig ohne fremde Hilfe oft nicht möglich, vielfach ist Voranmeldung erforderlich. Regionalbahn- /S-Bahn-Fahrzeuge sind zum Teil veraltet und entsprechen gar nicht den Anforderungen. Barrierefreier Zustieg bedeutet noch lange nicht immer, dass barrierefreier Ausstieg am Ziel funktioniert. Unterschiedliche Niveauformen sind ein großes Problem. Grundsätzlich muss gelten: *„Wenn die Haltestelle nicht barrierefrei ist, dann ist*

es der Bus ebenfalls nicht (unabhängig von der Ausstattung)“. Die Erwartung ist, dass die durch Einführung des „49-Euro-Tickets“ steigenden Fahrgastzahlen dazu führen, dass die Nutzung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erschwert wird – das 9-Euro-Ticket hat da 2022 schon schlechte Erfahrungen gebracht. Kritisch sind auch die seit Corona ungeordneten Einsteigeformen beim Bus. Es ist nötig, die Betriebsabläufe prüfen – aktuell herrscht der Zustand „*Survival of the Fittest*“ und beeinträchtigte Menschen kommen am Schluss. Fahrzeuge sind dann überfüllt und es ist nicht mehr ausreichend Platz. Zu Aufzügen und Muva, sei nur angemerkt, dass derzeit laut Webseiten 40 Aufzüge kaputt sind. Die Gewährleistung des Betriebs von Aufzügen und die Wartung müssen dringend verbessert werden.

- **Antwort SenMVKU / CNB:** Im NVP wird grundsätzlich als Ziel die Selbstständigkeit mobilitätseingeschränkter Fahrgäste verfolgt, diese muss der Anspruch sein. Dass alle Handlungsfelder und Elemente zusammenspielen und passen müssen, ist richtig – leider ist auch richtig, dass dies vielfach noch nicht zufriedenstellend der Fall ist. Das Thema der Fahrzeugkapazität ist im NVP bereits unabhängig von der Frage der Barrierefreiheit berücksichtigt. Der Aufgabenträger verfolgt hier ganz klar das Ziel von mehr und größeren Fahrzeugen, bei allen Verkehrsmitteln.
- **Wortmeldung:** Die Bedeutung von Schulungen muss auf jeden Fall mehr berücksichtigt werden.
- **Antwort SenMVKU / CNB:** Grundsätzlich richtig, aber es muss darauf hingewiesen werden, dass hier die Erwartungen realistisch und nicht zu hoch gesetzt werden sollten, welchen Einfluss bzw. Effekt Schulungen haben. Man wird nie alle Betroffenen und die, die solche Schulungen eigentlich brauchen, erreichen.