

„Mobilität für Alle – Barrierefreiheit im ÖPNV“



Dokumentation zum Fachtag



*StädteRegion
Aachen*

Aktive Region

Nachhaltige Region

BildungsRegion

Soziale Region

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Die Fachtagung „Mobilität für Alle – Barrierefreiheit im ÖPNV“ | 5 |
| 1.1 | Datum | 6 |
| 1.2 | Ort | 6 |
| 1.3 | Ziele | 6 |
| 1.4 | Teilnehmerkreis | 6 |
| 1.5 | Ablauf | 6 |
| 2. | Sozialdezernent Günter Schabram im Dialog mit Betroffenen – Menschen mit Behinderung berichten aus ihrem Alltag | 7 |
| 3. | Fachimpulse im Überblick | 9 |
| 4. | Ideensammlung/Anregungen | 12 |
| 4.1 | Busverkehr | 12 |
| 4.2 | Bahnverkehr | 12 |
| 5. | Fazit | 13 |
| 5.1 | Leitgedanken | 13 |
| 5.2 | Was läuft gut? | 13 |
| 5.3 | Wo besteht Handlungsbedarf? | 13 |
| 5.3.1 | Fahrzeuge | 13 |
| 5.3.2 | Information und Kommunikation | 13 |
| 5.3.3 | Fahrer der Busse und Bahnen/Züge | 14 |
| 5.3.4 | Haltestellen | 14 |
| 5.3.5 | Fahrplangestaltungen | 14 |

1. Die Fachtagung „Mobilität für Alle – Barrierefreiheit im ÖPNV“

Die StädteRegion Aachen hat 2013 zwei Inklusionskonferenzen veranstaltet und der Städteregionstag hat Ende 2013 einen Inklusionsplan beschlossen.

Ziel ist das gleichberechtigte Miteinander von Menschen mit und ohne Behinderung. Dafür möchte die StädteRegion Vorbild sein. Die Handlungsempfehlungen werden künftig in Fachtagungen weiter ausgearbeitet.

Am 07. Mai 2014 lud im Mediensaal der StädteRegion Aachen das neue Inklusionsamt zu einer Fachtagung „Mobilität für Alle – Barrierefreiheit im ÖPNV“ ein. Die Veranstaltung war sehr gut besucht und aus Sicht der Organisatoren und der Mitwirkenden ein Erfolg.



Städteregionsrat Helmut Etschenberg begrüßte die etwa hundertdreißig Anwesenden und verwies schon zu Beginn darauf, welche Anstrengungen und Bemühungen im Bereich der Inklusion und der Bewusstwerdung zu unternehmen sind. Wie auch im weiteren Verlauf der Veranstaltung immer wieder betont wurde, können diese nicht allein und ausschließlich mit Sachmitteln erarbeitet werden. Vielmehr wird schon mit der Sensibilisierung und Aufmerksamkeit aller beteiligten Akteure ein großer und bedeutsamer Schritt in Richtung einer inklusiven Gesellschaft getan. Mobilität zählt zu den Grundbedürfnissen. Der Alltag jedes Einzelnen vollzieht sich in vielfältigen und räumlich voneinander getrennten Bereichen, wie Arbeit, Bildung, Freizeit, kulturelles und soziales Leben. Das Konzept der barrierefreien Mobilität gewinnt damit eine zentrale Bedeutung für die Lebensqualität und ist Voraussetzung für eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Teilhabe.

Im Anschluss daran interviewte Sozialdezernent Günter Schabram Betroffene zu ihren Lebenswelten und Erfahrungen im Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) und was eine Einschränkung der Mobilität für sie bedeutet. Der besondere Appell dieser Runde war, dass sich ein Perspektivenwechsel auf die Bedürfnisse aller Menschen ausrichten muss.

Nach einer kurzen Pause wurde die Veranstaltung mit Fachimpulsen fortgeführt. Hans-Peter Geulen (Geschäftsführer AVV), Bernhard Breuer (Centerleiter Betrieb ASEAG), Michael Carmincke (Vorstand ASEAG) und Heiko Sedlaczek (Geschäftsführer Nahverkehr Rheinland) berichteten vom Bedarf und Bestand der inklusionsfördernden Maßnahmen ihrer Institutionen. In der darauf folgenden Podiumsdiskussion standen diese hochrangigen Vertreter der verschiedenen Nahverkehrsinstitutionen den Fragen aus dem Publikum und der Moderation durch die Amtsleiterin des Inklusionsamtes Bettina Herlitzius Rede und Antwort.

Die aus dieser Veranstaltung hervorgehenden Erkenntnisse und Erfahrungen durch das Gespräch mit Betroffenen und Menschen mit Behinderungen, sollen nach Verhandlungen zwischen den Behindertenverbänden und den Nahverkehrsinstitutionen in eine Zielvereinbarung führen.

Im anschließenden Ausklang konnten sich die Teilnehmer zusätzlich noch einmal detailliert mit den entsprechenden Ansprechpartnern zusammenfinden und ihre Anliegen in persönlichen Gesprächen besprechen.

1.1 Datum

- 07. Mai 2014 von 14.00 - 17.00 Uhr

1.2 Ort

- Mediensaal im Haus der StädteRegion Aachen

1.3 Ziele

- Sammeln von Erfahrungen / Erlebnissen von Betroffenen und Akteuren
- Identifizieren von positiven Aktivitäten, Entwicklungen und Ressourcen, Schwierigkeiten und Widerständen, Maßnahmen, um dem Ziel „Umsetzung der UN-BRK“ näher zu kommen
- Raum /Anstoß schaffen für Kommunikation /Vernetzung

1.4 Teilnehmerkreis

- Bürger/innen mit und ohne Behinderungen
- Vertreter des ÖPNV
- Vertreter der Kommunen
- Selbsthilfegruppen
- Behindertenverbände
- Wohlfahrtsverbände,
- Vertreter aus der Politik

1.5 Ablauf

14:00 Uhr

Begrüßung durch den Städteregionsrat Helmut Etschenberg

14:15 Uhr

Einführung durch den Sozialdezernenten Günter Schabram

Gesprächsrunde mit Betroffenen, „ÖPNV und Barrierefreiheit aus ihrer Sicht“



14:45 Uhr

Kaffeepause

15:15 Uhr

Kurzer Fachimpuls und anschließende Podiumsdiskussion mit

- Hans-Peter Geulen (Geschäftsführer AVV)
- Birgit Krücken (Abteilungsleiterin Marketing AVV)
- Michael Carmincke (Vorstand der ASEAG)
- Bernhard Breuer (Centerleiter Betrieb ASEAG)
- Heiko Sedlaczek (Geschäftsführer NVR)

17:00 Uhr

Ausblick durch die Amtsleiterin des Inklusionsamtes Bettina Herlitzius

2. Sozialdezernent Günter Schabram im Dialog mit Betroffenen - Menschen mit Behinderung berichten aus ihrem Alltag



Es wurde bald deutlich, dass die Anforderungen an den Begriff der „Barrierefreiheit“ sehr breit gestreut sind. Wo beispielsweise Menschen mit einer Sehbeeinträchtigung bzw. blinde Menschen hinsichtlich der Barrierefreiheit auf Leitsysteme angewiesen sind, um sich auf ihren Wegen zurechtzufinden, finden sich gehörlose Menschen mit ganz anderen Bedürfnissen wieder.

Horst Sieprath, gehörlos, und **Dipl.-Ing. Isa Werth**, ebenfalls gehörlos, Mitarbeiter des Centre for Sign Language and Gesture (SignGes) der RWTH Aachen bieten Seminare zur Sensibilisierung im Umgang mit gehörlosen und schwerhörigen Menschen an. Herr Sieprath bietet zudem Kurse zum Erlernen der Gebärdensprache an. Die Gebärdensprache erfuhr die rechtliche Anerkennung 2002 mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (§ 6 BGG) und ist somit noch nicht lange als anerkannte Sprache im Bildungssystem verankert und unterliegt zudem noch lokalen wie nationalen Unterschieden. In ihrem Alltag erleben

viele Gehörlose und Hörbehinderte immer wieder sprachliche und strukturelle Barrieren. In öffentlichen Verkehrsmitteln ist höchste Aufmerksamkeit gefragt - die Kommunikation mit ihrem hörenden Umfeld erweist sich oft als sehr problematisch - und Informationen werden oftmals nicht im Zwei-Sinne-Prinzip kommuniziert. Meist wird davon ausgegangen, dass Gehörlose ebenso lesen und schreiben können wie Hörende. Dies ist jedoch oftmals nicht der Fall, da Gehörlose die Lautsprache, auf der ja die Schriftsprache basiert, nicht wahrnehmen können. Schriftsprache zu erlernen ist für Gehörlose also deutlich schwieriger und so haben gehörlose im Mittel deutlich niedrigere Fertigkeiten im Lesen und Schreiben als Hörende. „Gehörlos“ bedeutet, dass diese Menschen von Geburt an nicht hören können und für die meisten gehörlosen Menschen ist die Gebärdensprache Muttersprache. Lautsprachen werden als Fremdsprachen erlernt. Auf Grund der Hörbehinderung sind gehörlose Menschen oft ausgegrenzt und in der momentanen Sachlage oftmals von hörenden Mitmenschen

abhängig, wenn keine Gebärdensprachdolmetscher da sind. Im ÖPNV beginnen hier die Schwierigkeiten beim Fahrkartenkauf und erschöpfen sich nicht bei Fahrplanänderungen, die verbal kommuniziert werden, oder in der Kommunikation mit Mitreisenden im Falle von Unfällen, im Umgang mit Kundencentern und der Reiseplanung, wenn keine Gebärdensprachdolmetscher zur Verfügung stehen oder keine Gebärdensprachvideos vorhanden sind.

Jörg-Michael Sachse-Schüler, seit 2004 erblindet und als Vertreter von PRO RETINA Deutschland e. V. mit seinem Blindenführhund Sam bei der Fachtagung anwesend, fordert ganz deutlich, dass verbandsübergreifend agiert und die Belange behinderter Menschen besser organisiert werden müssen, wenn so etwas wie bedarfsgerechte und barrierearme und -freie Mobilität im ÖPNV flächendeckend verfügbar werden soll. Insbesondere die Sensibilisierung und Ausbildung verantwortlicher Akteure für die Bedürfnisse behinderter Menschen sind notwendig für das Prinzip Inklusion im Alltag und für die Mobilität. So sind Fahrpläne und sonstige Informationen zwar meist verfügbar, jedoch nicht in kontrastreicher Form, audio-visuell oder ertastbar.

Maria Poquett, Mutter von zwei behinderten Kindern und Vorsitzende des Vereins für Körper- und Mehrfachbehinderte e. V. weiß aus ihrem Alltag von vielfältigen Barrieren und Einschränkungen im öffentlichen Raum und der Mobilität ihrer Kinder sowie der Mitglieder ihres Vereins zu berichten. So sind zum Beispiel die Kosten des ÖPNV für Menschen, die in Werkstätten für behinderte Menschen arbeiten und in Heimen leben oftmals zu hoch, um von Ihnen selbst getragen zu werden. Dabei handelt es sich um Menschen mit Behinderungen, welche in Ihrem Behindertenausweis keine Buchstaben verzeichnet haben, in einer Einrichtung leben und deren Arbeits-

platz in einer Werkstatt für Behinderte ist. Finanziell abhängige Menschen mit Behinderungen bedürfen hier besserer Konditionen, als sie momentan verfügbar gemacht werden.

Jürgen Müller, beinamputiert und Rollstuhlfahrer, anwesend in seiner Funktion als Lotse für Menschen mit Behinderungen und als Vertreter gehbehinderter Menschen, sieht sich auch in seiner Mobilität mit baulichen, personellen und mechanischen Barrieren konfrontiert. Dass Rollstuhlrampen nicht automatisch ausklappen führt dazu, dass Rollstuhlnutzer auf die Hilfe ihrer Mitmenschen angewiesen sind. Sogenannte „Null-Ebenen“-Haltestellen könnten hierfür eine geeignete Lösung bieten. Busfahrer sind aufgrund ihrer zeitlichen Gebundenheit oft unter Zeitdruck und bringen dementsprechend nicht genügend Geduld auf, um gehbehinderten Menschen die Möglichkeit zu geben einen sicheren und bedarfsgerechten Platz im Bus zu erreichen.

Mit welchem personellen und finanziellen Aufwand Inklusion verbunden ist, klingt am Rande immer wieder an, wird jedoch von dem Einwand ins Abseits geschoben, dass Inklusion vorrangig keine Sach- sondern eine Geistesleistung ist und als solche an keine Geldmittel gebunden zu sein hat. Niemand aus der Runde oder von den Diskussionsteilnehmern erwartet, dass alle Barrieren sofort beseitigt werden und alle erkennen an, dass Barrierefreiheit im Sinne des Wortes nicht für jeden herstellbar ist. Der Appell geht jedoch in die Richtung, dass Aufmerksamkeit, Rücksichtnahme und Bewusstsein für die Bedürfnisse der Mitmenschen anzuregen und zu schulen, bereits ein großer Schritt in die richtige Richtung, in Richtung Inklusion bedeutet.

3. Fachimpulse im Überblick¹

Mobilität für Alle Barrierefreiheit im ÖPNV

Impulsvortrag des Aachener Verkehrsverbundes

Fachtagung Inklusion
am 7. Mai 2014, StädteRegion Aachen

Grundsätze zu „barrierefreie Mobilität“

1. Für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, ist die Möglichkeit der Nutzung von Bus & Bahn ein zentrales Anliegen zur Verbesserung ihrer persönlichen Lebensqualität.
2. Schaffung von Mobilität ist eine Aufgabe im Rahmen der Daseinsvorsorge.
3. Die Weiterentwicklung barrierefreier Infrastruktur im ÖPNV ist unabdingbar – Mobilität ist entscheidend für eine gesellschaftliche Teilhabe.
4. Bund, Länder und Kommunen haben das gemeinsame verkehrspolitische Ziel, die Zugangsbarrieren zu Bus & Bahn abzubauen.

Worin liegen zukünftige Herausforderungen

- Infrastruktur ist noch nicht flächendeckend auf die Belange von Menschen ausgerichtet, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind
- Anforderungen an Mobilitätssysteme steigen weiter (z. B. demographische Entwicklung und Differenzierung der Lebensstile)
- maximale Annäherung an barrierefreien ÖPNV trotz knapper finanzieller Ressourcen

Fazit

- Mit Unterstützung der öffentlichen Hand wurden in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um Barrieren in Bus und Bahn abzubauen. Diese müssen von allen Beteiligten fortgeführt werden.
- Bund, Länder, Kommunen müssen daher über die Formulierung verkehrspolitischer Ziele hinaus, finanzielle Mittel für die Umsetzung bereit stellen.
- Wichtig ist es auch in Zukunft, Menschen in unserer Region für das Thema Barrierefreiheit zu sensibilisieren und die gemeinsame Kommunikationsarbeit zu intensivieren.

Barrierefrei unterwegs mit der ASEAG

Bernhard Breuer
07. Mai 2014

Was macht barrierefreien ÖPNV aus?

Die Reise mit dem ÖPNV muss für einen mobilitätseingeschränkten Fahrgast wie für jeden anderen Fahrgast planbar, zuverlässig und sicher verlaufen.

Was macht barrierefreien ÖPNV aus?

Dafür müssen barrierefrei sein:

- Informationen vor der Fahrt
- Weg zur Haltestelle
- Einstieg
- Fahrt
- Ausstieg
- Weg von der Haltestelle

Mobilität für Alle Barrierefreiheit im ÖPNV

Fachtagung Inklusion
am 7. Mai 2014
Im Rahmen der VerkehrsTagung Aachen

Querschnittsthemen

- Schaffung von Barrierefreiheit im ÖPNV hat für den NVR hohe Priorität
- Barrierefreier Neubau und Umbau von Bahnhöfen und Haltepunkten, insbesondere zur barrierefreien Erreichbarkeit der Bahnsteige, ist ein zentrales Thema
- Barrierefreie Ausgestaltung der ÖPNV-Fahrzeuge, sowohl hinsichtlich der Zubeigänglichkeit als auch im Hinblick auf die Aufenthaltsituation im Fahrzeug ist notwendig

Wie mobilisierbar sind wir?

- In NRW sind von 691 Bahnhöfen und Haltepunkten der DB AG 471 (rd. 68 %) barrierefrei (Stand Dezember 2011)
- Im NVR sind von 161 Bahnhöfen und Haltepunkten der DB AG, der EVS bzw. der Rastabahn 151 (rd. 93 %) barrierefrei (Stand April 2014)
- Im Bereich der StädteRegion Aachen sind von 26 Bahnhöfen und Haltepunkten 23 (rd. 88 %) barrierefrei (Stand April 2014)

Barrierefreiheit von Bushaltestellen

Durch diese Zustiege selbsttätig möglich die Vergewaltigung angefahren



¹ Die vollständigen Präsentationen finden Sie auf unserer Internetseite unter www.staedteregion-aachen.de/inklusion.



Nach den Impulsvorträgen von Bernhard Breuer (ASEAG), Hans-Peter Geulen (AVV) und Heiko Sedlaczek (NVR) stieg man in die Diskussion mit dem Plenum ein. Die Teilnehmer der Fachtagung brachten den Geschäftsführern für die bereits umgesetzten Maßnahmen Lob und Anerkennung entgegen, jedoch sparten sie auch nicht mit Kritik. Denn es gibt noch immer viel zu viele kleine und große Barrieren, die die Mobilität von gehörlosen, geh- oder sehbehinderten Menschen einschränken.

gerecht umgerüstet, doch allzu oft funktionierten die Rampen nicht oder manche Bushaltestelle sei zu eng oder es stehen Hindernisse im Weg. Ärgerlich sei auch, dass die Fahrkartenentwerfer für gehbehinderte Menschen kaum erreichbar sind. Und die Busfahrer seien nicht immer hilfsbereit. Die Geschäftsführer der Verkehrsunternehmen – Hans-Peter Geulen vom Aachener Verkehrsverbund (AVV), Heiko Sedlaczek von Nahverkehr Rheinland (NVR) sowie Aseag-Vorstand Michael Carmincke – nahmen die Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge auf.



Die Probleme beim Busfahren fangen für blinde oder sehbehinderte Menschen schon damit an, dass sie den Einstieg nicht finden. Denn die Busse halten nicht immer direkt an den Haltestellen. Sehbehinderte Menschen sind auf eine akustische Ansage, auch der nächsten Haltestelle im Bus, angewiesen. Die aber gebe es leider nicht in allen Bussen.

Dies gilt auch für optische Hinweise, die Gehörlose brauchen, um sich orientieren zu können. Als Beispiel wurden Durchsagen an Bahnhöfen genannt, für den Fall, dass ein Zug von einem anderen Gleis abfährt. Entsprechende Durchsagen erreichen sie nun mal nicht.

Von vielen Problemen mit Bussen – insbesondere denen, die von Subunternehmen im Auftrag der Aseag eingesetzt werden berichteten die Teilnehmer. Zwar seien die meisten Aseag-Busse inzwischen rollstuhl-



„Für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, ist die Möglichkeit der Nutzung von Bus & Bahn ein zentrales Anliegen zur Verbesserung ihrer persönlichen Lebensqualität. Eine maximale Annäherung an einen barrierefreien ÖPNV durch die Weiterentwicklung entsprechender Infrastruktur ist daher unabdingbar. Der AVV wird sich für die Bereitstellung notwendiger Mittel gegenüber Land und Bund einsetzen. Gleichzeitig werden neue technische Möglichkeiten im Bereich der Fahrgastinformation zur Unterstützung in Ihrer Mobilität eingeschränkter Personen genutzt und ausgebaut, sowie die Sensibilisierung für das Thema „Barrierefreiheit im ÖPNV“ erhöht durch gezielte Kommunikationskampagnen.“

(Hans-Peter Geulen, Geschäftsführer des AVV)



„Unabhängig mobil sein – dieser Wunsch zieht sich durch unser gesamtes Leben und ermöglicht erst die Teilhabe am gesellschaftlichen Miteinander. Mobilität für Menschen mit Behinderung und für Menschen, die in ihren Bewegungsmöglichkeiten eingeschränkt sind, barrierefrei zu gestalten, hat für die ASEAG eine hohe Bedeutung. In enger Abstimmung mit unserem Aufgabenträger gilt es, diesem Mobilitätsanspruch auch in Zukunft gerecht zu werden – ihn zu planen, zu organisieren und letztlich zu finanzieren. Wir müssen in der Diskussion darüber bleiben, welche Handlungsanforderungen sich für den ÖPNV ergeben, welche Umfang sie haben und wo die Grenzen der Umsetzung liegen.“

(Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG)



„In den vergangenen Jahren hat die ASEAG kontinuierlich Barrieren im öffentlichen Nahverkehr in der StädteRegion abgebaut und einen wertvollen Beitrag geleistet, Mobilität möglichst allen zugänglich zu machen. Neben Investitionen in unsere Fahrzeuge und die Infrastruktur arbeiten wir auch daran, unsere Mitarbeiter im Fahrdienst zu sensibilisieren. Die Zusammenarbeit mit den Vertretern unterschiedlicher Behindertenverbände leistet hier einen wichtigen Beitrag. Wir sehen auch weiterhin Handlungsbedarf

und die Notwendigkeit, Barrieren abzubauen. Faktoren externer Art wie beispielsweise der Ausbau von Haltestellen und finanzielle Rahmenbedingungen müssen dabei unbedingt berücksichtigt werden.“

(Bernhard Breuer, Centerleiter Betrieb ASEAG)

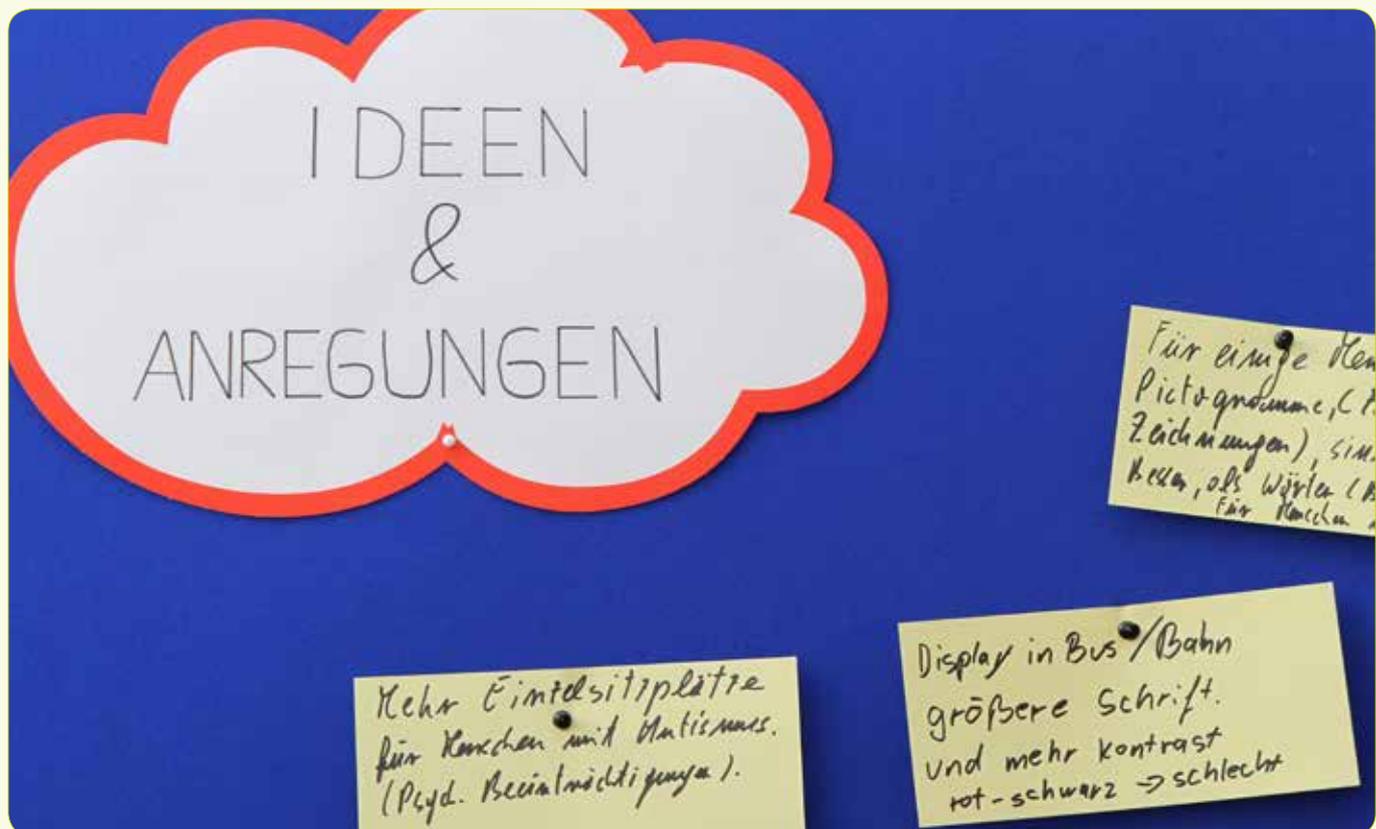


"Mobil sein zu können, und das nach Möglichkeit ohne fremde Hilfe, ist das Grundbedürfnis eines jeden Menschen. Die Chancen zur gesellschaftlichen Teilhabe werden davon ganz wesentlich beeinflusst. Einen barrierefreien Schienenpersonennahverkehr so schnell wie möglich zu realisieren, ist folgerichtig ein bedeutendes gesellschaftspolitisches Ziel, das vom Nahverkehr Rheinland mit hoher Priorität verfolgt wird. Da die Umsetzung nur Schritt für Schritt vollzogen werden kann, ist es unerlässlich, die Maßnahmen nach ihrer Wichtigkeit zu priorisieren. Dabei ist die Zusammenarbeit mit den Behindertenbeauftragten und den Behindertenverbänden von besonderer Wichtigkeit, um Verbesserungspotential erkennen und sinnvolle Lösungen umsetzen zu können. Nicht zuletzt die Rückmeldungen unserer Fahrgäste, wie wir sie auch im Rahmen der Inklusionsveranstaltung der StädteRegion Aachen erhalten haben, spielen in diesem Prozess ebenfalls eine große Rolle."

(Heiko Sedlaczek, Geschäftsführer der Nahverkehr Rheinland GmbH)

Die meisten Teilnehmer stimmten mit den Verantwortlichen überein, dass vollständige Barrierefreiheit nicht von heute auf morgen zu verwirklichen sei. Aber es müsse nun angegangen werden. Das sagten alle drei Verkehrsunternehmen zu. Bettina Herlitzius fand ein versöhnliches Schlusswort: Wenn alle ÖPNV-Teilnehmer mehr Rücksicht aufeinander nähmen, wäre schon viel gewonnen.

4. Ideensammlung / Anregungen Beispielhaft aufgelistet



4.1 Busverkehr

- Lautsprecherdurchsagen erreichen gehörlose Menschen nicht. Hier bedarf es einer zusätzlichen und bedarfsgerechten Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips.
- Es sind noch viele Barrieren in Straßenbahnen und Bussen vorhanden und die Optimierung kann nur unter Berücksichtigung aller Perspektiven erfolgen.
- Alte und gebrechliche Menschen müssen mit mehr Rücksicht behandelt werden.
- Ein sog. Null-Ebene-Zugang könnte den Einstieg in die Fahrzeuge erheblich erleichtern.
- Bus- und Straßenbahnpersonal sollte zur Hilfeleistung verpflichtet werden.
- Fahrpläne könnten kontrastreicher und mit größerer Schrift gestaltet werden.

Definition: Zwei-Sinne-Prinzip

Das Zwei-Sinne-Prinzip ist ein wichtiges Prinzip der barrierefreien Gestaltung von Gebäuden, Einrichtungen oder Informationssystemen. Nach diesem Prinzip müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen und Tasten“ angesprochen werden.

4.2 Bahnverkehr

- Lautsprecherdurchsagen über die Verspätung von Zügen, Gleiswechsel etc. erreichen gehörlose Menschen nicht.
- Infosäulen können Gehörlose ebenfalls nicht nutzen. Hier bedarf es einer zusätzlichen und bedarfsgerechten Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips.
- Größere Bildschirme und kontrastreiche Darstellungen (u. a. auch in Form von Piktogrammen) würden die Lesbarkeit erheblich verbessern.
- SMS-Hotlines könnten helfen, gehörlose und sehbeeinträchtigte Menschen mit Informationen zu versorgen.

5. Fazit

5.1 Leitgedanken

- „Bewusstseinsbildung“ ist in allen Bereichen des Miteinanders der Schlüsselbegriff.
- „Miteinander & Füreinander“ sind die Prinzipien, nach denen Inklusion funktioniert.
- „Bedarfsgerecht (um)bauen“ macht Mobilität möglich.

5.2 Was läuft gut?

Im Bereich „Barrierefreiheit im ÖPNV“ hat sich viel getan und dies wissen auch alle Akteure und Betroffene zu schätzen. ASEAG, AVV und NVR bemühen sich beständig, Barrieren abzubauen und Zugänge zu erleichtern. Es ist als durchweg positiv zu bewerten, dass Sach- und Personalmittel aufgewendet werden, sodass bedarfsgerechtes Reisen Wirklichkeit werden kann.

5.3 Wo besteht Handlungsbedarf?



Personal und Mitmenschen müssen auf einen Erfahrungsschatz im Umgang mit und gegenüber Menschen mit Behinderung zurückgreifen können, der ihnen Selbstsicherheit vermittelt und Unsicherheiten nimmt. Dies ließe sich über Schulungen und die Vermittlung für Aufmerksamkeit und Bewusstsein erreichen.

5.3.1 Fahrzeuge

Insbesondere bei den Subunternehmern besteht dringender Nachrüstungsbedarf, was die Barrierefreiheit beim Ein- und Aussteigen betrifft.

5.3.2 Information und Kommunikation

Ansagen und Durchsagen sind häufig nicht verständlich, vor allem für Menschen mit Hörbehinderung. Das Zwei-Sinne-Prinzip muss auch hier bedarfsgerecht zur Geltung kommen.

5.3.3 Fahrer der Busse und Bahnen/Züge

- Vorhandene Absenkungsvorrichtungen von Bussen werden nicht immer eingesetzt Und Fahrer helfen nicht immer. Sensibilisierungs- und Kompetenztrainingsmaßnahmen könnten hier Abhilfe leisten.
- Schnelle Fahrweise der Busse, macht Selbstsicherung manchmal schwierig (Unfallgefahr).

5.3.4 Haltestellen

- Zugang zu Bahnsteigen oftmals nicht barrierefrei (Treppen, Stufen, Kanten, keine Leitsysteme, ...)
- Einstiegshilfen der Bahn stehen nur von 6-22 Uhr zur Verfügung
- Einstiegshilfen nur an großen Bahnhöfen

5.3.5 Fahrplangestaltung

- Die Bustaktung nicht ausreichend optimiert.
- Detaillierte Informationen zur Fahrzeugausstattung auf den einzelnen Linien zur Verfügung stellen (z. B. Internet).
- Einsatz von mobilen Rampen.
- Einbau von Induktionsanlagen in Bahnhöfen und Verkehrsmitteln.
- Bestehende Normen zur Barrierefreiheit konsequent umsetzen.
- Effektivere, situative Schulungen der Fahrer, z. B. durch „Selbsterfahrungen im Rollstuhl“ etc.
- Einsatz von ehrenamtlichen „Busbegleitern“.
- Behindertengerechte Gestaltung der WCs am Bahnhof.



Vielen Dank an die Experten und Teilnehmer für eine gelungene Veranstaltung.

Sie haben Fragen?

StädteRegion Aachen
Der Städteregionsrat
Dezernat für Soziales und Integration
Inklusionsamt
52090 Aachen
Tel. 0241 5198 - 5803
Fax 0241 5198 - 85803
andrea.ohlig@staedteregion-aachen.de



Damit Zukunft passiert.
www.staedteregion-aachen.de