



Rückmeldebogen für Stellungnahmen zum Entwurf der ÖPNV-Strategie 2030

Institution/Organisation	Kontakt für Rückfragen (Name, Vorname)	Mailadresse für Rückfragen
Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e.V.	Pagel-Steidl, Jutta	info@lv-koerperbehinderte-bw.de

Allgemeine und übergreifende Stellungnahmen zum Dokument

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und Basis für Inklusion und Teilhabe von Menschen mit und ohne Behinderung am gesellschaftlichen Leben. Rechtsgrundlage ist hierfür die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-BRK), die seit 2009 im Rang eines einfachen Bundesgesetzes in Deutschland gilt. Daher ist eine durchgängig barrierefreie Reisekette erforderlich, damit mobilitätseingeschränkte Menschen – wie alle anderen auch – selbstbestimmt und ohne fremde Hilfe unterwegs sein können. Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass die gesetzlich verankerte Pflicht eines barrierefreien ÖPNV ab 2022 nicht erfüllt werden wird.

Im ÖPNV gibt es – Stand November 2021 - nur einzelne barrierefreie Insellösungen sowie ein deutliches Stadt-Land-Gefälle. Insbesondere im Ländlichen Raum, in dem der ÖPNV überwiegend vom Busverkehr geprägt ist, gibt es nur wenige barrierefreie Haltestellen – aber nicht für alle. Es braucht nicht nur Hochbord mit Anfahrhilfe, Bewegungsflächen für Menschen im Rollstuhl sondern auch barrierefrei gestalteter Witterungsschutz, kontrastreiche und taktile Orientierungshilfen, dynamische Fahrgastanzeigen mit Sprachausgabe („text-to-speech“), usw. Nachhaltiger ÖPNV muss daher durchgehend barrierefrei zugänglich und nutzbar sein. Vernetzte Angebote müssen barrierefrei sein – ganz konkret: barrierefreie On-Demand-Angebote, Rollstuhltaxen, Rufbusse, Bürgerbusse, Car-sharing, Abstellanlagen auch für Sonderräder von Menschen mit Behinderungen, Mitnahmemöglichkeiten von Sonderräder und Hilfsmittel in Bussen und Bahnen, usw.

Zwei weitere Aspekte:

Digitalisierung - hier braucht es barrierefreie digitale Lösungen für Mobilitäts-Apps & Co. Dennoch darf nicht vergessen werden, dass schätzungsweise rund 20 % Offliner unterwegs sind, die aber auch mit ÖPNV mobil sein wollen.

Privat-Pkw-Nutzung – viele mobilitätseingeschränkte Menschen sind auf Pkw und Sonderfahrdienste angewiesen, da der ÖPNV nicht durchgängig barrierefrei zugänglich und nutzbar ist.

Fazit: Barrierefreiheit muss aus unsrer Sicht als übergreifende Aufgabe aller Teilziele der ÖPNV-Strategie verstanden und umgesetzt werden.

Stellungnahmen mit Bezug zu einzelnen Abschnitten der Strategie

Nutzen Sie die folgende Tabelle, um Ihre Stellungnahme zu einzelnen Abschnitten der Strategie und den tabellarisch aufgeführten Maßnahmen¹ abzugeben. Bitte ordnen Sie Ihre Stellungnahmen immer dem Kapitel und der Maßnahme bzw. Stelle im Dokument möglichst genau zu, um die Zuordnung zu erleichtern.

Seite	Kapitel (-nummer)	Nummer der Maßnahme / Stelle im Text (Überschrift)	Stellungnahme
Seite 10	2.1	Maßnahme 1	Mobilitätsgarantie muss für alle barrierefrei gestaltet sein
Seite 11	2.1	Maßnahme 3	Neue Angebotsformen müssen barrierefrei gestaltet sein, ggf. entsprechende Alternativen ermöglichen.
Seite 11	2.1	Maßnahme 4	Aufeinander abgestimmte Bussysteme müssen barrierefrei sein, auch Umsteigehalte
Seite 12	2.1	Maßnahme 10	Möglichst kurze Halte setzen (sowohl bei Bus als auch bei Bahnen) eine barrierefreie Haltestelle voraus (zB umständliches Anlegen von Klapprampen verlängert den Halt).
Seite 14	2.2	Maßnahme 13	Fahrradabstellanlagen müssen auch geeignet sein für Sonderräder von Menschen mit Behinderungen
Seite 15	2.2	Maßnahme 17	Erhöhung der Mitnahmemöglichkeiten von Rädern darf nicht zulasten der Beförderung von Menschen im Rollstuhl sein (Nutzerkonflikt im Multifunktionsabteil)
Seite 15	2.2	Maßnahme 19	Digitale Buchungsmöglichkeit muss barrierefrei sein (§ 10 L-BGG); es müssen alternativ auch analoge Buchungswege vorhanden sein für alle Offliner
Seite 12	2.1	Maßnahme 10	Möglichst kurze Halte setzen (sowohl bei Bus als auch bei Bahnen) eine barrierefreie Haltestelle voraus (zB umständliches Anlegen von Klapprampen verlängert den Halt).
Seite 14	2.2	Maßnahme 13	Fahrradabstellanlagen müssen auch geeignet sein für Sonderräder von Menschen mit Behinderungen
Seite 15	2.2	Maßnahme 17	Erhöhung der Mitnahmemöglichkeiten von Rädern darf nicht zulasten der Beförderung von Menschen im Rollstuhl sein (Nutzerkonflikt im Multifunktionsabteil)
Seite 15	2.2	Maßnahme 19	Digitale Buchungsmöglichkeit muss barrierefrei sein (§ 10 L-BGG); es müssen

¹ Bitte beachten Sie, dass alle Maßnahmen in der Strategie zweimal aufgeführt werden. Wenn Sie sich auf Zeithorizonte und Verantwortlichkeiten zu den Maßnahmen beziehen, verweisen Sie auf die entsprechende Stelle im Anhang.

Seite	Kapitel (-nummer)	Nummer der Maßnahme / Stelle im Text (Überschrift)	Stellungnahme
			alternativ auch analoge Buchungswege vorhanden sein für alle Offliner
Seite 15	2.2	Maßnahme 20	Wir begrüßen ausdrücklich den Ausbau von Echtzeit-Informationen sowie Auskünften zu barrierefreien Reiseketten unabhängig vom Anbieter
Seite 15	2.2	Maßnahme 21	Mobilitätsstationen / Mobilitätssäulen müssen barrierefrei gestaltet sein (für Menschen im Rollstuhl zugänglich und nutzbar, nicht nur Touchscreenmonitor, Zwei-Sinne-Prinzip, ...)
Seite 15	2.2	Maßnahme 22	Privilegierte Stellplätze für Car-sharing dürfen nicht „Rolli-Parkplätze“ (Stellplätze für Menschen mit Behinderung und Merkzeichen „aG“) verdrängen; diese mobilitätseingeschränkten Menschen sind auf Stellplätze in Eingangsnähe angewiesen
Seite 18 Seite 19	2.3 2.3	Maßnahme 25 Maßnahme 29	Gutes und klimafreundliches Parkraummanagement beinhaltet auch dynamische Leitsysteme für Menschen mit Behinderungen, die einen „Rolli-Parkplatz“ suchen. Diese werden bislang in den Parkleitsystemen der Städte nicht gesondert angewiesen, daher werden eigentlich unnötige Suchfahrten erforderlich, wenn die angesteuerten „Rolli-Parkplätze“ (berechtigt oder unberechtigterweise) belegt sind. Angemessene Bepreisung des Parkens im Straßenraum muss soziale Komponenten enthalten, u.a. Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit Behinderungen, die auf einen PkW mangels Alternativen angewiesen sind
Seite 19	2.3	Maßnahme 27	Reduktion von KfZ-Parkplätzen darf nicht zulasten von mobilitätseingeschränkten Menschen gehen, die mangels Alternativen auf einen PkW angewiesen sind
Seite 19	2.3	Maßnahme 28	„Shared places“ sind unter dem Aspekt der Barrierefreiheit kritisch zu bewerten
Seite 20	2.4	Ansatzpunkte	Barrierefreiheit ist mehr als Komfort – es ist die Grundvoraussetzung für Mobilität
Seite 24	2.4	Maßnahme 45	Wir begrüßen die kontinuierliche Schaffung von Barrierefreiheit von Haltestellen und Stationen. Diese müssen für alle zugänglich und nutzbar sein, weshalb die unterschiedlichsten Anforderungen an Barrierefreiheit gleichrangig zu werten sind.
Seite 24	2.4	Maßnahme 47	Bei der Festlegung von Gestaltungsrichtlinien für barrierefreie Stations- und Haltestellenanlagen sind von Anfang an auch die Selbsthilfeverbände / Interessenvertretungen der Menschen mit Behinderungen zu beteiligen und nicht nur

Seite	Kapitel (-nummer)	Nummer der Maßnahme / Stelle im Text (Überschrift)	Stellungnahme
			die „zuständigen Akteure“ aus dem Verkehrsbereich
Seite 48	2.4	Maßnahme 48	Wir begrüßen ausdrücklich das Ziel, größtmögliche Barrierefreiheit für die gesamte Reisekette zu erreichen. Wir regen an, zusätzlich eine übergeordnete „Barrieren-Melde-Stelle“ einzurichten, vergleichbar mit ZABA (Zentrale Anlaufstelle für Barrierefreie Angebote in den Medien). Damit könnte man noch vorhandene Lücken leichter identifizieren.
Seite 27	2.5	Maßnahme 53 Maßnahme 54	Bei der Erstellung von Baustellenfahrplänen müssen auch die Belange der Barrierefreiheit von Anfang an berücksichtigt werden. Sollte beim geplanten Schienenersatzverkehr keine barrierefreie Alternativen vorhanden sein, müssen individuelle Lösungen gefunden und rechtzeitig barrierefrei kommuniziert werden
Seite 27	2.5	Maßnahme 55	Crowd-Management muss die Belange von mobilitätseingeschränkten Reisenden beachten, zB bei Umsteigezeiten, Wechsel von Bahnsteigen usw.
Seite 29	2.5	Maßnahme 65 Maßnahme 66	Wir begrüßen die kontinuierliche Überprüfung und Weiterentwicklung des Landesstandards für die Ausstattung, Zugänglichkeit und Sauberkeit der Fahrzeuge des SPNV sowie die Prüfung eines differenzierten Landesstandards für Fahrzeuge des ÖPNV Wir regen an, von Anfang an die Selbsthilfverbände / Interessenvertretungen von Menschen mit Behinderungen einzubeziehen.
Seite 30	2.6	Ansatzpunkte	Unstrittig ist, dass ein einfacher, günstiger und verständlicher Tarif für Fahrgäste attraktiv ist. Menschen mit Behinderungen, die aufgrund des SGB IX den ÖPNV kostenlos nutzen können, profitieren davon nicht. Sie sind zwingend auf einen umfassenden barrierefreien ÖPNV angewiesen. Menschen mit Behinderungen, die den ÖPNV nicht kostenlos nutzen können, sind auf barrierefreie Vertriebssysteme angewiesen.
Seite 32	2.6	Maßnahme 74 Maßnahme 78	Grundsätzlich ist der Ausbau von Preisvergünstigungen für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sowie für finanziell Bedürftige zu begrüßen. Allerdings können von solchen Maßnahmen nur Menschen in Orten mit einem gut ausgebauten ÖPNV profitieren. Mobilitätseingeschränkte Menschen dieser Zielgruppe bleibt der Zugang

Seite	Kapitel (-nummer)	Nummer der Maßnahme / Stelle im Text (Überschrift)	Stellungnahme
			zum ÖPNV-Angebot verwehrt, wenn dieser nicht umfassend barrierefrei ist. Dies trifft beispielsweise Menschen mit schweren Behinderungen, die auf einen Sonderfahrdienst angewiesen sind, um mobil zu sein. Diese Sonderfahrdienste stehen – wenn überhaupt – nur sehr, sehr eingeschränkt zur Verfügung und ermöglichen keine spontanen Fahrten von A nach B. Auch hier bedarf es gute Konzepte und Lösungen.
35	2.7	Ansatzpunkte	Wir begrüßen den Ansatz, Fahrgastinformationen im Vorfeld und während der Nutzung des ÖPNV auszubauen. Dabei ist von Anfang an auf eine umfassende Barrierefreiheit zu achten. Eine diskriminierungsfreie Plattform kann hierfür die Basis bilden.
37	2.7	Maßnahme 90	Eine Erreichbarkeit der Kundendienste nur telefonisch und online erfüllt nicht die Anforderungen an eine umfassende Barrierefreiheit. Wir bitten um Prüfung.
37	2.7	Maßnahme 93	Der flächendeckende Ausbau von Echtzeit-Informationssystemen muss voll umfänglich barrierefrei gestaltet werden.
37	2.7	Maßnahme 95	Etablierung standardisierter ÖPNV-Informationssysteme in größeren Firmen und Institutionen müssen barrierefrei gestaltet sein („Zwei-Sinne-Prinzip“). Infoscreens erfüllen diese Vorgabe meist nicht.
37	2.7	Maßnahme 96	Wir begrüßen ausdrücklich das Ziel, größtmögliche Barrierefreiheit für die gesamte Reisekette zu erreichen. Wir regen an, zusätzlich eine übergeordnete „Barrieren-Melde-Stelle“ einzurichten, vergleichbar mit ZABA (Zentrale Anlaufstelle für Barrierefreie Angebote in den Medien). Damit könnte man noch vorhandene Lücken leichter identifizieren.
37	2.7	Maßnahme 97	Wir begrüßen die Einführung einer landesweiten Kundengarantie für ÖPNV-Nutzer und damit verbundene unbürokratische Entschädigungsmaßnahmen. Mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzer, die aufgrund gesetzlicher Regelungen im SGB IX den ÖPNV kostenfrei nutzen können, haben bei Verspätungen und dadurch nicht erreichter Anschlüsse erhebliche Nachteile. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um diese – evtl. nicht monetären – Nachteile auszugleichen?

Seite	Kapitel (-nummer)	Nummer der Maßnahme / Stelle im Text (Überschrift)	Stellungnahme
Seite 43	2.8	Maßnahme 110	Kommunen sollen per Gesetz ermächtigt werden, einen Mobilitätspass zur Finanzierung eines verbesserten ÖPNV-Angebots zu finanzieren. Dabei muss berücksichtigt werden, dass vielfach Menschen mit Behinderungen zwingend auf ein PkW angewiesen sind mangels Alternativen. Sie können mangels barrierefreier ÖPNV-Angebote nicht ihr Mobilitätsverhalten vom PkW auf ÖPNV ändern.
Seite 43	2.8	Maßnahme 113	Angemessene Bepreisung des Parkens im Straßenraum muss soziale Komponenten enthalten, u.a. Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit Behinderungen, die auf einen PkW mangels Alternativen angewiesen sind.
Seite 51	2.10	Maßnahme 130	Im Sinne der UN-Behindertenrechtskonvention („nichts über uns ohne uns“) halten wir es für dringend geboten, in das geplante Landesgremium mit Vertreter/innen aller relevanten Akteure, die die Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 begleiten und kontrollieren auch die Interessenvertretung von Menschen mit Behinderungen einzubeziehen.

Fügen Sie der Tabelle bei Bedarf gerne weitere Zeilen hinzu (Rechtsklick auf die Tabelle → Einfügen → Zeile hinzufügen)