

Forschungsprojekt

„ex-post-Evaluierung gesetzlicher Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Mobilität“

im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS);
Forschungskennzeichen (FKZ): VB700898

Anhang 5 – Dokumentation Workshops

Auftraggeber:

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat G12
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Fachlich-inhaltliche Begleitung: Referat G 15

Die diesem Bericht zugrundeliegenden Arbeiten wurden im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur unter FE-Nr. 70.0898/2013 durchgeführt.

Die Verantwortung für den Inhalt liegt ausschließlich bei den Autoren.

Wir bedanken uns bei allen Mitwirkenden für die engagierte und wertvolle Unterstützung bei der Bearbeitung der Forschungsaufgabe.

Der Bericht zum Forschungsvorhaben FE 70.0898/2013 besteht aus sechs Teilen:

- Schlussbericht
- Anhang 1 – Grundlagenanalyse
- Anhang 2 – Steckbriefe Nahverkehrspläne
- Anhang 3 – Wirkungsanalyse
- Anhang 4 – Steckbriefe Fallstudien
- Anhang 5 – Dokumentation Workshops

Bearbeitung

Dr.-Ing. Dirk Boenke (Projektleitung)

Dr.-Ing. Helmut Grossmann

STUVA e. V.

Mathias-Brüggen-Straße 41

50827 Köln

Volker Eichmann (stv. Projektleitung)

Christian Lutz

Axel Zietz

KCW GmbH

Bernburger Straße 27

10693 Berlin

Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur.

97980 Bad Mergentheim

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
1 Aufgabenstellung und Ziel	4
2 Durchführung und Methodik	4
3 Kreis der Expertinnen und Experten	5
4 Ergebnisse Workshop 1	6
4.1 Beantwortung von Fragen	6
4.2 Statements und Hinweise	13
4.3 Ergebnisse World Café Workshop 1	15
4.3.1 Handlungsfeld „Rechtsnormen“	15
4.3.2 Themenfeld „Planungsinstrumente“	16
4.3.3 Handlungsfeld „Weiche Faktoren“	18
4.3.4 Handlungsfeld „Praxis“	19
5 Ergebnisse Workshop 2	21
5.1 Beantwortung von Fragen	21
5.2 Statements und Hinweise zu den vorgestellten Ergebnissen	24
5.3 Ergebnisse World Café Workshop 2	25
5.3.1 Thementisch „Vorschläge zur Verbesserung der Umsetzung“	26
5.3.2 Thementisch „Vorschläge zur Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens“	28
5.3.3 Thementisch „Weitere Vorschläge (,weiche Faktoren‘ und Planungsinstrumente)“ ...	30

1 Aufgabenstellung und Ziel

Im August und Dezember 2022 wurde jeweils ein Workshop mit Expertinnen und Experten mit umfangreichen Praxiserfahrungen aus dem Bereich Mobilität durchgeführt. Ziel und Aufgabe beider Workshops war es, die jeweils zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Projektergebnisse anhand der Erfahrungen der Expertinnen und Experten aus der Praxis zu evaluieren sowie die Relevanz der aus diesen Ergebnissen abgeleiteten Handlungsempfehlungen zu prüfen und Hinweise für deren Weiterentwicklung zu erhalten.

2 Durchführung und Methodik

Beim ersten Workshop lag der Schwerpunkt auf der Rückkopplung und Evaluierung der in der Grundlagen- und Wirkungsanalyse bis dahin gewonnen Erkenntnisse. Zudem wurden erste Ideen in Richtung von Handlungsempfehlungen vorgestellt und in die Diskussion mit den fachkundigen Personen eingebracht. Auf dem zweiten Workshop wurde schwerpunktmäßig ein Entwurf für Handlungsempfehlungen vorgestellt und mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern diskutiert.

Bei beiden Workshops wurde mit stark strukturierenden Formaten gearbeitet. Ziel war es, in der Kürze der verfügbaren Zeit (die Workshops dauerten jeweils einen Tag) allen Teilnehmenden die Möglichkeit zu geben,

- zum einen zunächst die bisherigen Erkenntnisse (von den Auftragnehmenden vorgestellten) zu bewerten und
- anschließend ihre eigenen Erfahrungen und Empfehlungen in den Diskussionsprozess einzubringen.

Dafür wurden jeweils im ersten Teil des Workshops durch die Auftragnehmenden kurz und pointiert die bis zu diesem Zeitpunkt wesentlichen Erkenntnisse und Ergebnisse aus der Analyse vorgestellt. Anschließend wurden die Teilnehmenden gebeten, zu den vorgestellten Inhalten Statements abzugeben oder Fragen zu stellen, die anschließend von den Auftragnehmenden beantwortet wurden.

Im jeweils zweiten Teil des Workshops wurden die Teilnehmenden mittels der Methode World Café¹ animiert, ihre Anregungen zu den Handlungsempfehlungen abzugeben. Dafür wurden auf dem ersten Workshop vier Thementische für unterschiedliche Handlungsfelder eingerichtet, um Probleme zu benennen und Lösungsansätze zu identifizieren (Abschnitt 4.3):

- Handlungsfeld „Rechtsnormen“ (Abschnitt 4.3.1);
- Handlungsfeld „Planungsinstrumente“ (Programme der Eisenbahnen, Nahverkehrspläne, Aktionspläne, technische Regeln usw., Abschnitt 4.3.2);
- Handlungsfeld „Weiche Faktoren“ (Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligung, Kompetenzaufbau usw., Abschnitt 4.3.3);
- Handlungsfeld „Praxis“ (positive Beispiele und Probleme und Konflikte, Abschnitt 4.3.4).

Auf dem zweiten Workshop wurden drei Thementische vorbereitet. Hier wurden zu drei Handlungsfeldern Vorschläge zur Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens und der Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Mobilität gesucht (Abschnitt 5.3):

- Vorschläge zur Verbesserung der Umsetzung (Abschnitt 5.3.1);

¹ Zur Erläuterung der Methodik siehe beispielsweise <https://www.kas.de/de/web/politische-bildung/world-cafe> (17.08.2023).

- Vorschläge zur Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens (Abschnitt 0);
- Weitere Vorschläge („Weiche Faktoren“ und Planungsinstrumente, Abschnitt 0).

3 Kreis der Expertinnen und Experten

In Abstimmung mit dem BMDV wurden für die Workshops Expertinnen und Experten eingeladen, die aus unterschiedlicher Perspektive über umfangreiche Praxiserfahrungen im Zusammenhang mit der Planung und Umsetzung der Barrierefreiheit im Bereich Mobilität verfügen. Akteure kamen beispielsweise aus dem Kreis der Menschen mit Behinderungen und ihrer Vertreterinnen und Vertreter, der Wirtschaft, der Aufgabenträger, der Straßenbaulastträger, der Verkehrsunternehmen und der Eisenbahnen oder aus dem Bereich digitale Dienste. Expertinnen und Experten aus folgenden Institutionen und Organisationen haben ihre Erfahrungen in den Prozess eingebracht:

- Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e. V. (BSVH);
- Bundesfachstelle Barrierefreiheit;
- Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL);
- Condor Flugdienst GmbH;
- DB Station&Service;
- Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV);
- Deutscher Schwerhörigenbund e. V. (DSB);
- FGQ (Fördergemeinschaft Querschnittgelähmter), Lobbach;
- Freie Hansestadt Bremen, Amt für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Referat 51 – Verkehrsprojekte;
- Hamburger Verkehrsverbund (HVV);
- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG, Barrierefreie Mobilität, Planung Infrastruktur, Strategisch-technisches Asset Management (VAT);
- Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg;
- Kreis Soest, Sachgebiet Verkehr und Mobilität;
- Land Berlin, Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, Abteilung Verkehr;
- Land Berlin, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung Schienenverkehrsrecht, Technische Bahnaufsicht und Planfeststellung;
- Landesfachstelle für Barrierefreiheit, Sachsen-Anhalt;
- Landeskompentenzentrum für Barrierefreiheit Baden-Württemberg;
- Lebenshilfe Berlin e. V.;
- Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult;
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin, Leiter Schienenverkehrsrecht, Technische Bahnaufsicht und Planfeststellung;
- Siemens AG, Technology, Accessibility Competence Center, Paderborn.

4 Ergebnisse Workshop 1

4.1 Beantwortung von Fragen

Auf die Leitfrage „Welche Fragen zu den vorgestellten Ergebnissen habe ich noch?“ wurden Fragen der Teilnehmenden gesammelt und beantwortet (Tabelle 1).

Tabelle 1: Fragen der Teilnehmenden und Antworten der Auftragnehmenden – Workshop 1

Nr.	Frage (Teilnehmende)	Antwort (Auftragnehmende)
1	Nahverkehrsplan-Ausnahmen: Wie sind diese zu kategorisieren? Wie detailliert sind Ausnahmen zu beschreiben?	Der Gesetzgeber macht auf Bundesebene keine Vorgaben hinsichtlich einer Kategorisierung oder dem Detaillierungsgrad von Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit. In § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG wird lediglich gefordert, im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret zu benennen und zu begründen (die Begründung muss dabei auf den Einzelfall bezogen sein). Der Detaillierungsgrad der Ausnahmen und ihrer Begründungen obliegt demnach derzeit dem Verständnis des Aufgabenträger.
2	Die „Kümmerer“: Gibt es (noch) Defizite in der Ausbildung/Studien? Freiraumplanung/Architektur/Verkehrsplanung...	Hierzu gab es – neben den Rückmeldungen im Rahmen der Fallstudien und der Interviews – einige Rückmeldungen auf dem Workshop. Diese haben wir aufgenommen und werden entsprechende Handlungsempfehlungen formulieren.
3	Landkreise: Wie kann ein „idealer“ Umsetzungsprozess im Haltestellenausbau aussehen?	Dies ist eine grundsätzliche Frage bezüglich der Optimierung von Planungsprozessen, die über die Ziele der ex-Post-Evaluierung (Aufgabe in diesem Projekt) hinausgeht. Wir haben das Thema der Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Räumen mit Fokus auf die Barrierefreiheit inklusive der Zuständigkeitsverteilung aufgenommen. Inwiefern dazu Handlungsempfehlungen abzuleiten sind, wird geprüft.
4	Was sind „praxisgerechte Lösungen“?	Die Aussage wurde in einem der Interviews im Rahmen der Analyse getätigt und bezog sich auf Kritik an der oftmals sehr dogmatischen Anwendung von Regelwerkslösungen. Diese stellen idealtypische (schematische) Lösungsansätze dar. Da überwiegend im Bestand gebaut wird, bestehen regelmäßig Zwangspunkt. Diese können in der Abwägung unterschiedlicher Belange zu einer Kompromisslösung führen, die von der idealtypischen Lösung abweicht. Dies kann (unabhängig von einer weiteren Prüfung, beispielsweise der Funktionalität) zu Akzeptanzproblemen oder Problemen bei der Fördermittel-freigabe führen.

Nr.	Frage (Teilnehmende)	Antwort (Auftragnehmende)
5	Nahverkehrsplan (NVP) ist das Eine, wesentlich ist aber Umsetzung im öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA)! Sollte die noch evaluiert werden?	Eine gesonderte Analyse von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen als eine Möglichkeit der Vergabe von Verkehrsleistungen ist im Projekt nicht vorgesehen. Wir nehmen den Hinweis gerne auf und prüfen diesen mit Blick auf die Handlungsempfehlungen.
6	Wie lässt sich Controlling in der Praxis vereinfachen bzw. Transparenz zwischen Bezirk/Kommune und Land/Förderstelle herstellen?	Diese Frage müsste anhand eines Beispiels konkretisiert werden, um zielführend antworten zu können (um welche Prozesse geht es)?
7	Wie viele Verbandsklagen werden eingereicht? Waren diese erfolgreich?	Aus den gängigen juristischen Datenbanken sind bereichsspezifisch keine Entscheidungen ersichtlich, die auf Verbandsklagen im Bereich Mobilität beruhen.
8	Wie kann es sein, dass private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) so wenig Programme zur Barrierefreiheit erarbeitet haben? Was macht das Eisenbahnbundesamt (EBA)?	<p>Nach § 2 Abs. 3 Satz 2 EBO sind die Eisenbahnen verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. § 2 Abs. 3 Satz 5 EBO bestimmt, dass die Eisenbahnen die Programme über ihre Aufsichtsbehörden an das für das Zielvereinbarungsregister zuständige Bundesministerium übersenden. Die zuständigen Aufsichtsbehörden können von den Sätzen 2 und 3 Ausnahmen zulassen (§ 2 Abs. 3 Satz 6 EBO). Zur Programmerstellung sind sowohl die Eisenbahnen des Bundes als auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen verpflichtet. Im Rahmen der allgemeinen Zuständigkeitsverteilung für die Eisenbahnaufsicht zwischen dem Bund und den Ländern ist das EBA im Hinblick auf die Verpflichtungen nach § 2 Abs. 3 Satz 2 bis 6 EBO zuständige Aufsichtsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes, für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen liegt die Zuständigkeit bei den Ländern.</p> <p>Überwacht wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), dass die Eisenbahnen des Bundes Programme aufstellen (Programmerstellungspflicht). Die Programme werden an das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) weitergeleitet, welches das Zielvereinbarungsregister des Bundes führt. Dort sind die veröffentlichten Programme der Eisenbahnen eingestellt.</p>
9	Welcher Kapazitäten bedürfte es, um schneller zu werden?	Diese Frage ist nicht pauschal zu beantworten und betrifft die Umsetzung von Maßnahmen in allgemeiner Form.

Nr.	Frage (Teilnehmende)	Antwort (Auftragnehmende)
10	Wo stehen wir im europäischen Vergleich?	<p>Ein seriöser Vergleich und damit eine belastbare Rangfolge auf europäischer Ebene sind uns nicht bekannt und lassen sich auch nur schwer umsetzen. Aufgrund unterschiedlicher Rechtsgrundlagen und abweichender Umsetzungspraxis besteht keine gemeinsame Basis für einen objektiven Vergleich. Zumal Barrierefreiheit in ihrer Gesamtheit (über alle Räume und über alle Beeinträchtigungsformen) nicht statistisch erfasst wird. Manche Aussagen wie „90 Prozent der Haltestellen sind barrierefrei“ sind hier nicht zielführend, da nicht klar ist, welche Kriterien zu dieser Einschätzung geführt haben. Zumal sich die Bewertungsgrundlage durch sich ändernde rechtliche oder normative Festlegungen regelmäßig ändert.</p> <p>In der Regel wird zudem best practice gezeigt. Diese guten Beispiele, die kommuniziert werden, stellen nur einen kleinen Ausschnitt der Lebensrealität dar (punktuell). Dadurch ergibt sich oftmals ein verzerrter Blick auf die tatsächlichen Verhältnisse in einem Land.</p>
11	Wird es konkrete Vorschläge zu Gesetzesänderungen geben?	<p>Die Aufgabe der Auftragnehmer ist es nicht, konkrete Formulierungsvorschläge für Gesetzestexte zu machen. Es geht darum, für das BMDV Hinweise für Lücken in Gesetzen oder die Novellierung von Gesetzen zu erarbeiten (Handlungsempfehlungen). Die Regelungsvorschläge sind daher sowohl inhaltlich als auch bezüglich ihrer Verortung im jeweils anpassungsbedürftigen Regelungswerk anzugeben.</p> <p>Im Übrigen hat der Normenkontrollrat in einem Gutachten entsprechende Vorschläge an die Bundesregierung formuliert, wie die Qualität der Gesetze (Wirksamkeit und Praxistauglichkeit) zukünftig besser umgesetzt werden könnte (vgl. https://www.normenkontrollrat.bund.de/nkr-de/bessere-rechtsetzung-buerokratieabbau/praxistaugliche-gesetze). Entsprechend werden die Auftragnehmenden durch Handlungsempfehlungen Ziele formulieren, die dann im weiteren Prozess zu Gesetzen ausgearbeitet würden.</p>

Nr.	Frage (Teilnehmende)	Antwort (Auftragnehmende)
12	Wie geht es nach der Fertigstellung von Handlungsempfehlungen weiter?	Zunächst einmal wird ein Entwurf der Handlungsempfehlungen im Rahmen des zweiten Workshops vorgestellt und diskutiert. Eine Vorstellung und Abstimmung einer ergänzten und überarbeiteten Fassung wird anschließend in den unterschiedlichen Gremien des Forschungsprojektes (Abstimmung mit Fachreferaten im BMDV, Projektbeirat, Workshop) stattfinden. Die abschließende Fassung der Handlungsempfehlungen wird mit dem Schlussbericht an das BMDV übergeben. Der Schlussbericht wird auf der Website des FoPS-Programms ² veröffentlicht. Über die weitere Behandlung der Handlungsempfehlungen entscheidet die Hausleitung des BMDV.
13	Serviceleistungen/Hilfeleistungen werden nicht betrachtet. Warum wurden hierzu dann Fallstudien durchgeführt? Z. B. mit Lufthansa?	Hier liegt anscheinend ein Missverständnis vor. Hilfeleistungen stellen keinen Schwerpunkt unserer Analyse dar. Sie sind aber derzeit für einige Verkehrsträger oder einen Teil der Mobilitätskette unverzichtbarer Bestandteil für die Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Insofern werden auch angemessene Vorkehrungen (Hilfeleistungen auf Grundlage von Fahrgastrechten) von uns in den Fallstudien analysiert. In der Analyse unterscheiden wir allerdings klar zwischen „Zugänglichkeit“ (im Sinne der UN-BRK) und „angemessenen Vorkehrungen“ (zum Ausgleich nicht gegebener Zugänglichkeit).
14	Warum sind keine Experten von Verbänden/Unternehmen anderer Verkehrsträger involviert bzw. eingeladen? Z. B. Bahn (Schiene), Straße, Schiff (Wasser)	Aus terminlichen Gründen konnten leider nicht alle eingeladenen Expertinnen und Experten am Workshop teilnehmen. Die Beteiligung der Vertreterinnen und Vertreter unterschiedlicher Belange im Projekt verteilt sich allerdings auf unterschiedliche Gremien und Arbeitsschritte, sodass die insgesamt sehr breite Beteiligung nicht in jedem Gremium offensichtlich wird. Neben den Workshops mit Expertinnen und Experten gibt es einen Projektbeirat, dem Vertreterinnen und Vertreter unterschiedlicher Verkehrsträger angehören. Ergänzend wurden in den Fallstudien u. a. die Rückmeldungen der Vertreterinnen und Vertreter unterschiedlicher Verkehrsträger angehört.

² Siehe <https://fops.de/> (18.08.2023).

Nr.	Frage (Teilnehmende)	Antwort (Auftragnehmende)
15	Brauchen wir eine TSI-PRM für den Luftverkehr? -> also EU-Ebene	Vielen Dank für den Vorschlag. Zumindest würde eine „TSI PRM Luft“ zunächst einmal einen Mindestkonsens für Barrierefreiheit bei Luftverkehrsfahrzeugen darstellen und wäre insofern sicherlich als ein Fortschritt gegenüber einem heute weitgehend unregulierten Bereich einzustufen. Wie von den Vertreterinnen aus dem Bereich Luftverkehr im Rahmen des Projektes betont wurde, wäre der Ansatz EU-Ebene mindestens anzustreben, um hier zu Lösungsansätzen kommen zu können (keine nationalen Alleingänge zielführend). Besser wären natürlich internationale Übereinkünfte.
16	Inwieweit wurden Förderverfahren zur Barrierefreiheit im Verkehr analysiert? Ergebnisse? Empfehlungen?	Die Förderlandschaft in Deutschland ist vielschichtig. Die Förderung von Projekten speziell mit einem Fokus auf die Herstellung der Barrierefreiheit wird im Projekt nicht explizit analysiert. Das bedeutet aber nicht, dass wir uns dem Thema nicht widmen und ggf. entsprechende Handlungsempfehlungen ableiten.
17	An wen richten sich die Handlungsempfehlungen? Bundesregierung?	Die Handlungsempfehlungen richten sich an unterschiedliche Akteure. Zum einen geht es um eine Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens, sodass hier fachlich und politisch Verantwortliche des Bundes und der Länder angesprochen sind. Auf der anderen Seite sind auch die Akteure im Rahmen der praktischen Umsetzung angesprochen, bisherige Prozesse zu hinterfragen und ggf. zu optimieren.
18	Werden auch Verschlechterungen abgefragt, z. B. durch neue Verkehrssysteme (Tretroller)	Die Verbesserungen und (gegebenenfalls) Verschlechterungen der Barrierefreiheit im Verkehrsbereich in den letzten 20 Jahren sind die beiden Untersuchungsgegenstände dieser Evaluation. Vor allem die Interviews mit den Vertreterinnen und Vertretern aus den Behindertenverbänden haben eine Reihe von (auch neu aufgetretenen) punktuellen Defiziten und Problemen erkennbar werden lassen. Beispielsweise wurden hier die Elektro-Tretroller explizit genannt. Aber auch in den Fallstudien wurde eine Defizitanalyse durchgeführt, um zu Empfehlungen hinsichtlich einer Optimierung bei der Umsetzung der Barrierefreiheit zu kommen. Nichtsdestotrotz wurde von den Befragten in der Gesamtschau betont, dass sich die Barrierefreiheit in Deutschland in den letzten 20 Jahren deutlich positiv entwickelt hätte.

Nr.	Frage (Teilnehmende)	Antwort (Auftragnehmende)
19	Wie kann das große Problem des Bestandes thematisiert werden? Die Regelungen gelten zu 99% für Neubaumaßnahmen	Vorbehaltlich einer noch ausstehenden Bewertung der Analyseergebnisse sowie der Formulierung von Handlungsempfehlungen durch die Auftragnehmenden ist zu sagen, dass der Gesetzgeber mindestens bei umfassenden Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen fordert, die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen zu berücksichtigen. Auch wesentliche Regelwerke zum barrierefreien Bauen greifen dies auf und weisen darauf hin, dass die Anwendung für Aus- und Umbauten, Modernisierungen und Nutzungsänderungen „sinngemäß“ erfolgen sollte (vgl. Anwendungsbereich DIN 18040-3). Im Idealfall sollte der Punkt erreicht werden, dass bei jeder Baumaßnahme automatisch überprüft wird, ob die Barrierefreiheit verbessert werden kann. Teilweise sind es auch kleine Maßnahmen, die eine große Wirkung haben können.
20	Welche Behinderungen gibt es und wie können sie berücksichtigt werden? (z. B. seelische Behinderungen wie Autismus)	Eine Übersicht über mögliche Beeinträchtigungsformen lässt sich beispielsweise anhand der Mitglieder des Deutschen Behindertenrates ³ oder der BAG Selbsthilfe ⁴ ableiten. Neben der jeweiligen Beeinträchtigung spielen die individuellen Fähigkeiten eines jeden Individuums eine Rolle. Bei der Herstellung der Barrierefreiheit für den Bereich Mobilität können bereits viele unterschiedliche Beeinträchtigungsformen, beispielsweise durch Anwendung der technischen Regelwerke sowie Beteiligung unterschiedlicher Gruppen an Planung und Umsetzung als Experten in eigener Sache, berücksichtigt werden. Trotz aller Sorgfalt sind Grenzen im Sinne einer vollständig barrierefreien Lösung für alle Menschen allerdings nicht auszuschließen. Teilweise fehlt auch noch fundiertes Wissen, wie bestimmte Belange berücksichtigt werden können. Bestehende Lücken sollen im Projekt identifiziert und entsprechende Handlungsempfehlungen formuliert werden.

³ Siehe <https://www.deutscher-behindertenrat.de/ID25209> (31.08.2023).

⁴ Siehe <https://www.bag-selbsthilfe.de/bag-selbsthilfe/die-mitgliedsorganisationen-der-bag-selbsthilfe> (31.08.2023).

Nr.	Frage (Teilnehmende)	Antwort (Auftragnehmende)
21	Wo sind die Grenzen der Finanzierbarkeit? (Bzgl. Ausnahmen) (hundertprozentige Barrierefreiheit vs. ÖPNV-Angebot)	<p>Grundsätzlich sind die Grenzen der Finanzierbarkeit zur Herstellung der Barrierefreiheit nicht entkoppelt von den Grenzen der Finanzierbarkeit von Baumaßnahmen zu betrachten. Die Frage ist insofern differenziert zu betrachten, da sich die Kosten zur Herstellung der Barrierefreiheit absolut und relativ (als Teil einer Maßnahme) unterschiedlich darstellen und von verschiedenen Faktoren abhängen können.</p> <p>Beim Neubau sollte sich die Frage nach einer „vollständigen“ Barrierefreiheit und daher auch die Frage nach den Kosten für die Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit nicht stellen. Hier hängt die Bewertung allerdings oftmals an der Zuordnung der Kosten bzw. an der Bewertung des Nutzens einer Maßnahme (vgl. <i>„Der Aufzug ist doch nur für den einen Rollstuhlnutzenden“</i> aus Praxiserfahrungen im Workshop mitgeteilt). Der Nutzen einer Maßnahme für die Allgemeinheit wird oftmals verkannt und die Kosten einer Teilmaßnahme (die in Relation zu den Gesamtkosten teuer sein kann) werden daher der Barrierefreiheit angelastet.</p> <p>Im Bestand können sich Situationen ergeben, in denen die Herstellung der Barrierefreiheit in Relation zur Gesamtmaßnahme teurer als bei einem Neubau ist. Aber auch hier bestehen Handlungsansätze, wirtschaftlich zu handeln. Dies beispielsweise durch Bündelung von Baumaßnahmen (was ggf. eine zeitliche Verschiebung einer Maßnahme zur Folge hat). Kosten relativieren sich auch hier, wenn der Nutzen der Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit für eine große Bevölkerungsgruppe besser erkannt wird.</p>
22	Gibt es eine Übersicht mit guten Beispielen (Teilbereiche)?	Hier kann beispielsweise auf unterschiedliche Fachveröffentlichungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verwiesen werden. Genannt seien hier das Buch „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ sowie das „Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr“. ⁵
23	Wie erreichen wir die EU-Richtlinien? Wer muss aktiv werden diese zu verbessern?	Für die Umsetzung und Anwendung von EU-Richtlinien ist die Bundesrepublik Deutschland zuständig, für ihre Verbesserung (Weiterentwicklung) der EU-Gesetzgeber (Europäischer Rat und Europäisches Parlament), der auf Grundlage von Vorschlägen der EU-Kommission tätig wird. Eine Rolle können in diesem Zusammenhang auch die von der Kommission geleiteten Bewertungen der Verordnungen geben, welche die Möglichkeit zur Stellungnahme bieten.

⁵ Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr und Schlussbericht verfügbar unter: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/start/1/rows/25/sortfield/score/sortorder/desc/searchtype/simple/query/Fernbus/docId/2359> (18.08.2023).

Nr.	Frage (Teilnehmende)	Antwort (Auftragnehmende)
24	Wer ist die Zielgruppe für die Handlungsempfehlungen?	siehe Antwort auf Frage Nr. 17
25	Warum fehlten Vertreterinnen und Vertreter von bestimmten Beeinträchtigungen, speziell Menschen mit kognitiven Einschränkungen?	Die Auftragnehmenden haben sich in Abstimmung mit dem BMDV darum bemüht, im Projekt eine breite Beteiligung aller Akteure sicherzustellen. Hinsichtlich der Beteiligung der Verbände war es das Ziel, möglichst vielfältige Beteiligung bezüglich der Beeinträchtigungsformen zu erreichen. Leider konnten aus unterschiedlichen Gründen nicht alle Termine wie geplant durchgeführt werden, z. B. infolge kurzfristiger Erkrankung oder weil kein autorisierter Ansprechpartner oder eine Ansprechpartnerin gefunden werden konnte. Für weitere Infos siehe auch Nr. 14.
26	Wer hat die Auswahl der Verbände getroffen für die Wirkungsanalyse/Interviews?	Die Auswahl der Verbände für die Interviews wurde von den Auftragnehmenden in Abstimmung mit dem BMDV getroffen. Ziel bei der Auswahl war es, hinsichtlich unterschiedlicher Beeinträchtigungsformen eine breite Beteiligung zu erreichen.
28	Inwieweit sind Projektergebnisse verbindlich für die Bundesregierung für gesetzgeberische Maßnahmen?	Ziel dieser Evaluierung ist es, eine neutrale und fundierte Bestandsaufnahme der gesetzlichen Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit und ihrer bisherigen Wirkung zu erstellen. Darauf aufbauend sollen Handlungsempfehlungen für Verbesserungen/Optimierungen erarbeitet werden. Diese Empfehlungen können Vorschläge zur Verbesserung der Umsetzung oder Vorschläge zur Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens sein. Die Umsetzung der Empfehlungen der zweiten Kategorie unterliegt dem Gesetzgebungsverfahren des Bundes und der Länder.

4.2 Statements und Hinweise

Den Teilnehmenden am Workshop wurde nach der Vorstellung der Ergebnisse die Möglichkeit eingeräumt, knappe Statements und Hinweise für die Weiterbearbeitung des Themas abzugeben. Dabei war folgende Frage leitend:

Nach dem, was ich jetzt alles gehört habe (Analyseergebnisse) [...] deckt sich das mit meinen Erfahrungen/Erkenntnissen? Oder sehe ich etwas komplett anders? Was möchte ich den Auftragnehmenden mitgeben?

Im Folgenden sind die Statements und Hinweise als Aufzählung (Reihenfolge ohne Wertung) aufgelistet.

- DIN-Normen (Bau) sind manchmal durch Landesbehindertenbeauftragten und Behindertenverband nicht in allen Details anerkannt (z. B. Reststufe/Restspalt);
- Barrierefreiheit ist nicht verhandelbar! 1 cm = 1 cm!
- Wahrnehmung: DIN sind vor Ort kaum bekannt, deshalb Variationen im Verlegen der Bodenindikatoren;

- Prägend ist auch „Kultur“ vor Ort! Beispiel Rostock: Straßenbahnen verfügen nicht über eine Rampe; Konsequenz: jede neue Haltestelle muss barrierefrei ausgebaut werden;
- Nahverkehrspläne sind ohnehin ungeeignet, um sich für Planungskonflikte zu sensibilisieren, da es in anderen Bereichen (außerhalb des ÖPNV) teils rasante Entwicklungen gibt (beispielsweise im Radverkehr);
- Umfrage der Behindertenbeiräte nicht repräsentativ. Behindertenbeiräte haben i. d. R. nicht die fachliche Kompetenz!
- Es wäre eine Evaluierung zur Ausbildung im Hinblick auf die Barrierefreiheit wichtig!
- Beteiligung von Menschen mit kognitiven Behinderungen!
- Barrierefreie Formate bei Bestellung von On-Demand-Verkehren und zu Fahrgastinformationen
- Erarbeitung klar umsetzbarer Gestaltungsrichtlinien. Auch als Schulungsunterlage.
- Hilfestellung bei Priorisierung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen geben;
- Klarstellung, wann Ausnahmen gerechtfertigt sind;
- Unterscheidung Neubau/Bestand;
- Entwicklung eines „Entscheidungsbaums“;
- Konkrete und verhältnismäßige Vorgaben zur Infrastruktur an Bord von Flugzeugen auf europäischer Ebene sind notwendig, z. B. zu Bordrollstühlen, barrierefreien Bordtoiletten;
- Der Luftverkehr ist international/europäisch reguliert;
- Zwang zu bestimmten Lehrinhalten führt zu schlechter Lehre → Forderung führt ins Leere seit Jahrzehnten → Freiheit von Forschung und Lehre!
- Landesfachstellen für Barrierefreiheit einrichten als fachliche Beratungsstellen zwischen kommunalen Beauftragten und Baulastträgern in allen Bundesländern → Qualitätssicherung;
- „Intelligente Lösungen“, die nicht barrierefrei sind, sind nicht intelligent, sondern DUMM;
- Gute Definitionen der Barrierefreiheit finden sich in § 4 BGG oder (besser) im § 5 HmbBGG;
- Information ist ein größeres Problem!
 - Information über Barrierefreiheit,
 - Barrierefreiheit aller Informationen;
- Das Ziel muss die Barrierefreiheit nach dem Stand der Technik sein;
- Ausnahmen bestätigen die Regel und müssen einzeln und partizipativ diskutiert und abgewogen werden. Keine Blankofreibriefe!!
- Stärkung des bundesweiten Austauschs → mehr Einflussmöglichkeiten der Verbände und Verkehrsunternehmen;
- Gutes Beispiel: Kompetenzzentrum Barrierefreiheit in Hamburg → Vertretung der Verbände durch vermittelnde Fachleute;
- Entwicklung der Barrierefreiheit berücksichtigen – Technik entwickelt sich weiter, wie wird das im Austausch berücksichtigt?
- Gute Lösungen/Beispiele zeigen!
- Der Rahmen ist mir zu groß (dadurch zu wenig Details), Infrastruktur Stadt/Land, ÖPNV, Bahn, Flugverkehr;
- Der Luftverkehr ist meines Erachtens kaum vergleichbar mit ÖPNV und Bahn;
- Barrierefreiheit betrifft auch Radfahrende, Familien und Senioren;
- Denken Sie groß und maximal bei Barrierefreiheit!
- Nehmen Sie bitte immer die Betroffenen mit und das mit einem hohen Mitwirkungsgrad;
- Barrierefreiheit immer in allen Dimensionen denken und umsetzen;
- Beteiligung weiterer Selbsthilfeorganisationen bei der Erarbeitung von Handlungsempfehlungen (Interviewpartner), Wirkungsanalyse → Handlungsbedarf ableiten und diskutieren;

- Barrierefreiheit im Bau (Verkehrsanlagen) braucht denselben Stellenwert wie z. B. Brandschutz, Denkmalschutz (Eingang in VOB⁶);
- Normen zur Herstellung der Barrierefreiheit sollten größerer Bestandteil der Ausbildung von Architekten/Ingenieuren werden;
- Beteiligungsmöglichkeiten der Menschen mit Behinderungen erschwert durch eine Vielzahl von Projekten → Überforderung der Verbandsvertretungen;
- Verbesserungen Barrierefreiheit ja, aber: Rückschritt durch neue Mobilitätsangebote und Digitalisierung (Umsetzung Barrierefreiheit);
- Fehlende Förderprogramme zur Durchsetzung Barrierefreiheit auf allen föderalen Ebenen.

4.3 Ergebnisse World Café Workshop 1

Für die Methode „World Café“ wurden vier Thementische eingerichtet, um Probleme zu benennen und Lösungsansätze zu identifizieren:

- Handlungsfeld „Rechtsnormen“,
- Handlungsfeld „Planungsinstrumente“ (Programme der Eisenbahnen, Nahverkehrspläne, Aktionspläne, technische Regeln usw.),
- Handlungsfeld „Weiche Faktoren“ (Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligung, Kompetenzaufbau usw.),
- Handlungsfeld „Praxis“ (positive Beispiele und Probleme und Konflikte).

Im Folgenden werden die Ergebnisse der vier Thementische dokumentiert. Es handelt sich dabei um eine Transkription und eine Sortierung der auf den „Tischdecken“ festgehaltenen Statements der Teilnehmenden. Jeweils unter der textlichen Transkription sind die Mitschriften im Original auf einem Bild dargestellt.

4.3.1 Handlungsfeld „Rechtsnormen“

Als wesentliche Probleme (Abschnitt 4.3.1.1) und Lösungsansätze (Abschnitt 4.3.1.2) für den Bereich „Rechtsnormen“ wurden folgende genannt (vgl. Bild 1).

4.3.1.1 Probleme im Handlungsfeld Rechtsnormen

- Entwicklung durch Rechtsprechung manchmal erst nach Jahren, bis dahin unzureichende Umsetzung;
- Unzureichende Beteiligungsvorgaben im PBefG;
- Zu strikte Normen können Umsetzung beeinträchtigen;
- Verbandsklage wird nicht genutzt (PBefG);
 - Als Feststellungsklage unzureichend;
- Striktere Anforderungen im PBefG für eigenwirtschaftliche Verkehre nötig;
- Planungsbeschleunigung mit Nachteilen für Barrierefreiheit;
- Nahverkehrsplan nicht ausreichend rechtlich wirksam;
 - Schlechte Nahverkehrspläne sind nicht sanktionierbar;
 - Klagen nur bei Einzelmaßnahmen möglich.

⁶ VOB = Verdingungsordnung für Bauleistungen.

4.3.1.2 Lösungsansätze im Handlungsfeld Rechtsnormen

Die Vorschläge in *kursiv gesetzter, blauer Schrift* sind die von den Teilnehmenden ausgewählten wichtigsten Lösungsvorschläge

- *In blauer Schrift: Beteiligung verbindlicher machen (blau);*
 - *In blauer Schrift: Mehr Umsetzungskontrolle;*
- Audits verbindlich machen als Hilfe zur Umsetzung in vielen Themen;
- Normen auf Schutzziele ausrichten;
- Klagebefugnisse gegen schlechte Nahverkehrspläne;
- Paragraphen für Nahverkehrspläne und Barrierefreiheit im PBefG;
- Ausnahmen sind weiterhin nötig;
 - *In blauer Schrift: Ausführungsbestimmungen für Ausnahmen;*
- Verbandsklage aufwerten;
- Für Luftfahrt u. a. Regelungen auf höchstmöglicher Ebene nötig;
 - *In blauer Schrift: TSI-PRM für Luftverkehr;*
 - *In blauer Schrift: Vereinheitlichung von Standards generell;*
- „BITV“ für Verkehr;
- Anwender in Umsetzung einbeziehen notwendig.



Bild 1: Ergebnisse des Thementisches „Rechtsnormen“ im World Café

4.3.2 Themenfeld „Planungsinstrumente“

Als wesentliche Probleme (Abschnitt 4.3.2.1) und Lösungsansätze (Abschnitt 4.3.2.2) für das Themenfeld „Planungsinstrumente“ wurden folgende genannt (vgl. Bild 2).

4.3.2.1 Probleme im Handlungsfeld „Planungsinstrumente“

- Qualifizierung, Wissenstransfer für Anwendung
- Durchsetzbarkeit Zielvereinbarungen
- Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr
- Föderalismus (unterschiedliche Verbindlichkeiten und Ausführungen)
- Zugänglichkeit, Vielfalt und Kosten der technischen Regelwerke (national und international)
- Beteiligung (Kosten in den Gremien)
- Nahverkehrspläne ohne Verbindlichkeit (Pflicht Aufstellung und Umsetzung)

4.3.2.2 Lösungsansätze im Handlungsfeld „Planungsinstrumente“

Die Vorschläge in *kursiv gesetzter, blauer Schrift* Fehler! Textmarke nicht definiert. sind die von den Teilnehmenden ausgewählten wichtigsten Lösungsvorschläge

- *In blauer Schrift: Schulung/Weiterbildung (verpflichtend);*
- Verbindlichkeit Zielvereinbarung nach Vorbild SGB IX;
- Schienen-Nahverkehrsplan muss verbindlich sein;
- Mehr Kooperation der Bundesländer (siehe Muster-Bauordnung) → Bund-Länder-Fachauschüsse (BLFA);
- *In blauer Schrift: Verbesserung der Zugänglichkeit zu Regelwerken (z. B. Datenbank kostenlos);*
- *In blauer Schrift: Stärkere Bindung Fördermittel an die Barrierefreiheit;*
- Nahverkehrsplan: Qualitätskontrolle und Sanktionierung bei Nichterfüllung von Mindeststandards.

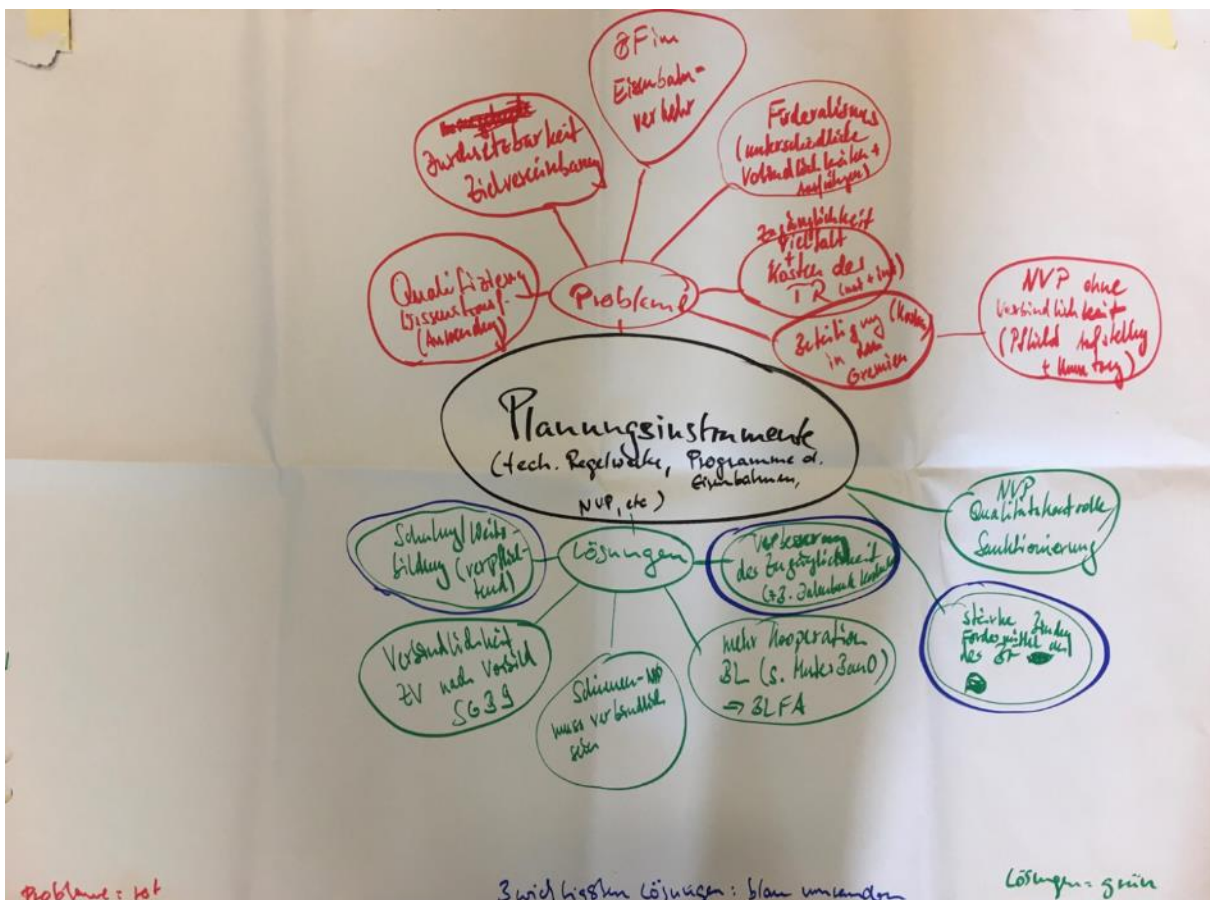


Bild 2: Ergebnisse des Thementisches „Planungsinstrumente“ im World Café

4.3.3 Handlungsfeld „Weiche Faktoren“

Als wesentliche Probleme (Abschnitt 4.3.3.1) und Lösungsansätze (Abschnitt 4.3.3.2) für das Themenfeld „Planungsinstrumente“ wurden folgende genannt (vgl. Bild 3).

4.3.3.1 Probleme im Handlungsfeld „weiche Faktoren“

- Barrierefreiheit wird oft als Problem der Behinderten gesehen;
 - Behinderte werden als Störungen im Betriebsablauf wahrgenommen;
 - Barrierefreiheit macht dem Fahrpersonal Probleme, so wird es wahrgenommen;
 - Zeitdruck bei Fahrpersonal ist enorm;
 - Auch im Flugverkehr;
 - Preisdruck verstärkt das Problem -> Konkurrenzdruck;
- Unkenntnis über Förderrichtlinien bei Mitarbeitenden in verschiedenen Bereichen;
 - Nicht strukturiert vermittelt;
- Schulungen brauchen Zeit und nehmen Personal aus dem Betrieb;
- Technische Normen sind nicht eindeutig definiert, das führt zu Auslegungskonflikten;
- Es ist schwierig gut ausgebildete Fachmensen mit einer motorisch und, oder kognitiven Einschränkung zu engagieren und einzustellen;
 - die freie Wirtschaft zahlt deutlich mehr (als es die Verwaltung, die für Planungen zuständig ist, kann);
- körperliche Konstitution des Fahrpersonals → bei manuell zu bedienenden Rampen teilweise ein Problem.

4.3.3.2 Lösungsansätze im Handlungsfeld „weiche Faktoren“

Die Vorschläge in *kursiv gesetzter, blauer Schrift* sind die von den Teilnehmenden ausgewählten wichtigsten Lösungsvorschläge:

- *In blauer Schrift: Schulungen von Fachleuten;*
 - *In blauer Schrift: Sensibilisierungsübungen;*
 - *In blauer Schrift: Verkehrsunternehmen-übergreifend anbieten (geht nicht im Flugverkehr);*
- Öffentlichkeitsarbeit mit Humor;
 - Barrierefreiheit hilft allen!
 - Barrierefreiheit kann auch „sexy“ sein;
- Wissensplattform Barrierefreiheit (Vorbild Hamburger Verkehrsverbund);
- Die „Richtigen“ beteiligen! Das heißt, Rollstuhlnutzende im Bereich Mobilität Fragen, (Motorik/Fahrstühle, ...);
 - *In blauer Schrift: Es sollten in allen Ländern Barrierefreiheitskompetenzzentren zwingend vorgeschrieben werden (die können auch anders heißen, z. B. Landesfachstelle Barrierefreiheit);*
 - *In blauer Schrift: Solche Fachstellen /Kompetenzzentren müssen dann auch Gewicht bekommen (Kompetenz und Befugnisse);*
- Barrierefreiheitsbeauftragte in Verkehrsunternehmen und Verbänden einrichten;
- Arbeitsabläufe im Fahrbetrieb brauchen Zeitpuffer;
 - Verzögerungen durch Mobilitätsbehinderte dürfen nicht zu Sanktionen (für das Fahrpersonal führen);
 - auch allgemein für den demographischen Wandel wichtig!
- *In blauer Schrift: Fördermittel definitiv an Barrierefreiheit binden, zwingend;*
- *In blauer Schrift: Einhaltung Barrierefreiheitsstandards prüfen!*

- o In blauer Schrift: Beispielsweise wie in der Thüringer Förderrichtlinie für ÖPNV und Straßenbau (→ Checklisten → best practice → mit Kontrollen);

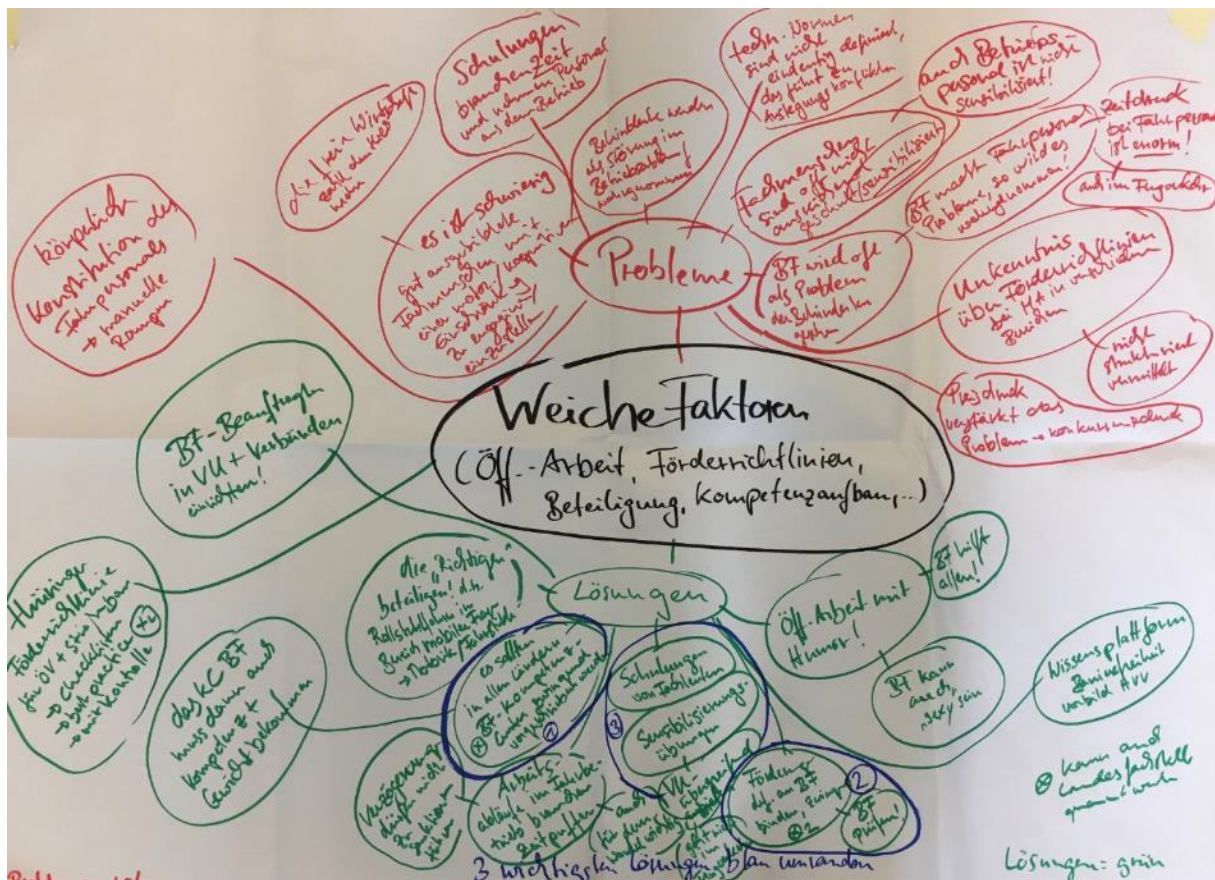


Bild 3: Ergebnisse des Thementisches „Weiche Faktoren“ im World Café

4.3.4 Handlungsfeld „Praxis“

Als wesentliche Probleme (Abschnitt 4.3.4.1) und Lösungsansätze (Abschnitt 4.3.4.2) für das Handlungsfeld „Planungsinstrumente“ wurden folgende genannt (vgl. Bild 4).

4.3.4.1 Probleme im Handlungsfeld Praxis

- Haltestellen:
 - o Baulastträgergrenzen;
 - o Straßenbaubeiträge;
 - o Fehlende Berücksichtigung kompletter Wegeketten;
 - o Falsche Umsetzung der Barrierefreiheit;
 - o Herstellung von Barrierefreiheit bei Instandsetzungsarbeiten;
 - o Auffindbarkeit des Busses an Mehrfachhaltestellen.
- Informationen:
 - o Komplexität von Informationen und Kanälen;
 - o Widersprüchlichkeit von Informationen;
 - o Änderung Design und Schriftarten (unabgestimmt);
 - o Visualisierung von Informationen des Fahrpersonals.
- Weitere Einzelpunkte:
 - o Missbrauch von Hilfeleistungen im Flugverkehr;
 - o Voranmeldezeiten von Rufbussen mit besonderen Bedarfen.

4.3.4.2 Lösungsansätze im Handlungsfeld Praxis

Die Vorschläge in *kursiv gesetzter, blauer Schrift* Fehler! Textmarke nicht definiert. sind die von den Teilnehmenden ausgewählten wichtigsten Lösungsvorschläge:

- *In blauer Schrift: Normierung/Einheitlichkeit;*
- *In blauer Schrift: Digitalisierung, technische Assistenzsysteme, z. B. App;*
- *In blauer Schrift: Wissensvermittlung übergreifend zur Barrierefreiheit;*
- *In blauer Schrift: „Vier-Augen-Prinzip“ in der Verwaltung;*
- Zuverlässigkeit/Verbindlichkeit;
- Schulungsangebote für digitale Angebote auf Nutzerseite;
- Eigenverantwortung (Nutzung bestehender Angebote);
- Nachweispflichten.

Gute Beispiele:

- Flughäfen sind gut ausgestattet (auch kostenfreie Leistungen);
- ÖPNV-Förderung in Thüringen → Beteiligung, Checklisten, Kontrolle;
- Digitalisierung: Beispielsweise „BAFI“ und „DB Barrierefreiheit live“;
- DIN-Fachbericht „Smarte Mobilität“.



Bild 4: Ergebnisse des Thementisches „Praxis“ im World Café

5 Ergebnisse Workshop 2

5.1 Beantwortung von Fragen

Auch im zweiten Workshop hatten die Teilnehmenden nach der Vorstellung des Projektstandes (Entwurf der Handlungsempfehlungen) die Möglichkeit, zunächst offengebliebene Fragen zu formulieren. Auf die Leitfrage „Welche Fragen zu den vorgestellten Ergebnissen habe ich noch?“ wurden Fragen der Teilnehmenden gesammelt und beantwortet (Tabelle 2).

Tabelle 2: Fragen der Teilnehmenden und Antworten der Auftragnehmenden – Workshop 2

Nr.	Frage (Teilnehmende)	Antwort (Auftragnehmende)
1	Mobilität als an der Schnittstelle Infrastruktur/ Fahrzeuge...Wie werden Regulatorische Unterschiede behandelt?	Regulatorische Unterschiede an Schnittstellen stellen eines der Kernprobleme in der Analyse (Fallstudien, Interviews) dar und sind daher in unterschiedlichen Handlungsfeldern ein Thema für die Handlungsempfehlungen (Infrastruktur, Organisation usw.).
2	Was erhofft man sich durch den Wegfall der Vorrangregelung gemäß TSI PRM?	Die Vorrangregelung (Priorisierung) soll nicht entfallen, sondern lediglich angepasst werden. Die generelle Ausnahme im Zusammenhang mit der Anzahl der Reisenden pro Tag und der Entfernung bis zum nächsten barrierefreien Bahnhof sollte überdacht werden, da in BGG und UN-BRK die Herstellung der Barrierefreiheit nicht von der Anzahl der Betroffenen abhängig gemacht wird.
3	Sind die verkehrsträgerübergreifenden Empfehlungen auch für den Luftverkehr gemeint?	Grundsätzlich sind unter der Rubrik „verkehrsträgerübergreifende Empfehlungen“ Empfehlungen verfasst, die sich nicht ausschließlich einem einzelnen Verkehrsträger zuordnen lassen. Insofern können Empfehlungen grundsätzlich auch den Luftverkehr betreffen, sofern dies aufgrund der Rechtslage (national/supranational/international) sinnvoll ist. Bei der weiteren Ausarbeitung der Empfehlungen werden diese weitergehend konkretisiert, sodass deutlicher wird, für welche Verkehrsträger die jeweilige Empfehlung gilt.
4	Von welchen Organisationen/ Ansprechpartnern kamen die Optimierungsvorschläge (Beispiele) im Bereich der Hilfeleistungen im Luftverkehr?	Die Optimierungsvorschläge wurden aus den Gesprächen im Zusammenhang mit den beiden Fallstudien für den Luftverkehr seitens der Luftverkehrswirtschaft bzw. aus den Interviews mit den Behindertenverbänden seitens der Betroffenen extrahiert.

Nr.	Frage (Teilnehmende)	Antwort (Auftragnehmende)
5	Warum soll der Fahrradverkehr nicht stärker berücksichtigt werden? Von 14 Mio. Hörgeschädigten sind viele mit dem Rad unterwegs.	<p>Die Handlungsempfehlung ist „pro Fußverkehr“, was aber nicht „contra Radverkehr“ impliziert.⁷ Aus den Gesprächen in den Fallstudien und mit den Behindertenverbänden zeigte sich, dass nach Ansicht einiger Akteure die Belange des Fußverkehrs oftmals hinter den Belangen anderer Verkehrsträger zurückstecken müssen. Diese Erkenntnis deckt sich mit den Erfahrungen der Auftragnehmenden aus anderen Projekten. Da es sich beim Fußverkehr um eine native Fortbewegungsart handelt, betrifft sie in der Regel alle Verkehrsteilnehmenden.</p> <p>Möglicherweise bedingt durch die in den letzten Jahren zunehmende Förderung des Radverkehrs (auch im Zuge der geplanten Verkehrswende und Umwelt- und Klimaschutzaspekten) treten häufiger Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr auf (generelle Zunahme des Radverkehrs oder Öffnung einer Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr⁸). Dabei muss die Radverkehrsplanung nicht zwingend ursächlich für die Konflikte sein (wie es die Überschrift „Führung von Rad- und Fußverkehr“ möglicherweise impliziert). Ursache für Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr können auch in der nicht angemessenen Planung von Verkehrsanlagen (Stichwort: Flächenverteilung) begründet sein, beispielsweise Führung des Radverkehrs im Seitenraum trotz beengter Verhältnisse statt Führung auf der Fahrbahn.</p>
6	Personelle Ressourcen für Kampagnen fehlen.	Die Verfügbarkeit personeller Ressourcen ist ein generelles Problem und ist kein Thema dieses Forschungsvorhabens. Es werden insofern unabhängig von der Personalsituation in vielen Branchen Handlungsempfehlungen gegeben, die u. U. einen (gegenüber dem Status quo) erhöhten Personaleinsatz erforderlich machen, wenn die Empfehlungen in der Sache an sich begründet sind.
7	Vollständige Inklusion = vollständige Barrierefreiheit	Inklusion = Teilhabe. Inklusion hat viele unterschiedliche Ebenen, die über die Barrierefreiheit hinausgehen (z. B. Partizipation, Gleichbehandlung usw.). Aber Barrierefreiheit ist ein wesentlicher Faktor, um Inklusion zu erreichen. Barrierefreie Infrastruktur, barrierefreie Fahrzeuge oder barrierefreie digitale Dienste ermöglichen in vielen Fällen erst gleichberechtigte Teilhabe, beispielsweise auch bei der Nutzung von Verkehrsmitteln oder bei der Teilnahme am Straßenverkehr.

⁷ Hinweise zur Verbesserung der Randbedingungen für einen barrierefreien Radverkehr werden im Übrigen in anderen Handlungsempfehlungen formuliert.

⁸ Vgl. § 2 Abs. 4 StVO zur Benutzungspflicht bzw. Benutzungsmöglichkeit von Rad fahrenden Kindern und deren Begleitung (Änderung mit StVO-Novelle 2016). Aus Gründen der Verkehrssicherheit für Rad fahrende Kinder ist diese Regelung nachvollziehbar. Sie führt aber ggf. zu mehr Radverkehr auf dem Gehweg.

Nr.	Frage (Teilnehmende)	Antwort (Auftragnehmende)
8	Wie regelmäßig erfährt eine Behörde von Novellierungen, wenn sie das Gesetz nur gelegentlich anwendet?	Bund und Länder informieren regelmäßig über neue Gesetze und Gesetzesnovellierungen (z. B. Das BMDV im Verkehrsblatt). Es sollte Aufgabe des entsprechenden Fachbereichs innerhalb einer Verwaltung sein, die in der Verwaltung mit einem Sachverhalt beschäftigten Stellen über relevante Weiterentwicklungen im rechtlichen Rahmen zu informieren.
9	An welchen „rechtlichen Schrauben“ soll vor-dringlich gedreht werden?	Diese Frage ist Bestandteil der weitergehenden Analyse und Arbeiten. Im Rahmen des Projektes werden die Handlungsempfehlungen abschließend mit einer Dringlichkeitsempfehlung versehen.
10	Was ist mit autonomem Verkehr?	Im Rahmen der Fallstudien wurde mit der Fallstudie 17 eine automatisierte U-Bahn betrachtet. Hier zeigte sich, dass bei entsprechender Gestaltung eine barrierefreie Nutzung grundsätzlich möglich ist, wenn die Barrierefreiheit von Anfang an berücksichtigt wird. Bei zukünftigen autonomen Verkehrsangeboten (z. B. Shuttle-Busse oder Robo-Taxis) muss die Barrierefreiheit selbstverständlich ebenfalls von Anfang an berücksichtigt werden (idealerweise bereits bei der Einführung von Prototypen oder Erprobungsstudien).
11	Was ist unter Störungen zu verstehen? Baustellen?	In den Fallstudien und den Interviews mit den Behindertenverbänden wurden unterschiedliche Störungen thematisiert. Störungen sind sämtliche Einflüsse, die zu Zuständen führen, die vom Regelzustand abweichen. Dies können beispielsweise Baustellen (in der Folge z. B. Linien- und Haltestellenverlegung oder Schienenersatzverkehr) oder Ausfälle von technischen Systemen (z. B. Aufzüge) sein.
12	Abgrenzung Inhalt Workshop: 1) physische Mobilität (Fahrzeuge/Infrastruktur) auch 2) Konnektive IT-Mobilität?	Das Projekt (und damit auch die Workshops) beschäftigen sich inhaltlich nicht nur mit der physischen Mobilität, sondern nehmen bewusst auch das Themenfeld „digitale Barrierefreiheit“ in den Fokus.
13	Behindertenbeiräte auf kommunaler Ebene?	Behindertenbeiräte sollten möglichst auch auf kommunaler Ebene vorhanden sein. Dafür gibt es auch viele Beispiele. Insbesondere in kleineren Gebietskörperschaften ist die Bildung von Behindertenbeiräten aber oftmals nicht möglich. Hier sind zweckmäßige Lösungen anzustreben, um eine Beteiligung möglich zu machen, beispielsweise durch die Beteiligung eines Beirats der nächsthöheren Ebene (erfordert entsprechende Personalausstattung) oder durch Beteiligung von Verbänden (wobei auf eine ausgewogene Beteiligung zu achten ist, um die breit gestreuten Anforderungen abdecken zu können).

Nr.	Frage (Teilnehmende)	Antwort (Auftragnehmende)
14	Wie rekrutiere ich im ländlichen Raum (mit schlechtem Internet) Gebärdensprachdolmetschende?	Diese Frage geht über unsere Aufgabenstellung hinaus (vgl. auch Frage Nr. 6). Grundsätzlich sollte die Bestellung von Gebärdensprachdolmetschenden unabhängig vom Ort möglich sein (ggf. fallen höhere Kosten für Anreise und einen höheren Zeitbedarf an). Grundsätzlich könnte eine Unterversorgung ländlicher Räume mit schnellem Internet ein wesentliches Problem darstellen, da in einer zunehmend digitalisierten Umwelt die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit zu Informationen oder das Angebot von Dienstleistungen (wie z. B. Gebärdensprachdolmetschende über Video) erschwert wird. Die Bundesregierung verfolgt mit der „Digitalstrategie Deutschland“ und den „Maßnahmen der Bundesregierung zur Umsetzung der Ergebnisse der Kommission ‚Gleichwertige Lebensverhältnisse‘“ das Ziel, gute Voraussetzungen auch in den ländlichen Räumen zu schaffen.

5.2 Statements und Hinweise zu den vorgestellten Ergebnissen

Den Teilnehmenden am Workshop wurde auch in der zweiten Veranstaltung nach der Vorstellung der Ergebnisse die Möglichkeit eingeräumt, knappe Statements und Hinweise für die Weiterbearbeitung des Themas abzugeben. Leitfrage für diesen Teil war: „Was möchte ich den Auftragnehmenden zu dem vorgestellten Entwurf der Handlungsempfehlungen mit auf den Weg geben?“⁹

Im Folgenden sind die Statements und Hinweise als Aufzählung (Reihenfolge ohne Wertung) aufgelistet.

- Barrierefreie Pdf sind eine zu große Hürde [...] einfaches Werkzeug schaffen und anbieten!
- Mehr Forschung im Bereich Barrierefreiheit;
- Mehr Fachwissen in allen Bereichen!
- Beteiligung von Betroffenen muss institutionalisiert werden;
- Verbindlichkeit in der Umsetzung/Ausführung;
- Rechtliche Einbeziehung privater Verkehrsunternehmen dringend nötig;
- Wege zur Unterstützung und Anerkennung der Behindertenvertreter sind wichtig;
- Forschung zur barrierefreien Ausstattung von Luftfahrzeugen nur z. T. erforderlich, z. B. Einführung/Übernahme der Vorgaben aus den USA zu barrierefreien Bordtoiletten und Bordrollstühlen in EU-Recht jetzt schon möglich → aber konkrete Rechtsgrundlagen auf EU-Ebene erforderlich;
- Nicht alle genannten Optimierungsvorschläge (Beispiele) im Bereich Hilfeleistungen im Luftverkehr sind zielführend bzw. umsetzbar (z. B. MCT, DAA-Labeling von Rollstühlen) → Austausch erforderlich!¹⁰

⁹ Für die weitere Diskussion und für eine Weiterentwicklung. Welche Handlungsempfehlungen finden Unterstützung, wo besteht Diskussionsbedarf bzw. Präzisierungsbedarf?

¹⁰ Hinweis: Im Nachgang zum Workshop erfolgte ein bilateraler Austausch zu diesen Themen, um die Handlungsempfehlungen zielführend weiterzuentwickeln.

- Es ist gut, dass erkannt und benannt wurde, dass alle Regelungen im Luftverkehr mindestens auf europäischer Ebene verankert werden müssen;
- Barrierefreiheit in die Planerausbildung: überall!
- Partizipationsgebot gemäß UN-BRK nicht kann/sollte sondern: muss!
- Ausnahmen sollen Ausnahmen bleiben → gute Begründung notwendig!
- Verbandsklage stärken;
- Feststellungsklage → verpflichtend;
- Luftverkehr: Touchscreens und Notknöpfe nicht barrierefrei!
- Sondernutzung Elektro-Tretroller: Partizipation kommt hier zu kurz bei Evaluierung, zwei Tage für Beteiligung → Handlungsempfehlung kurzfristig! Gesetzliche Regelungen zu autonomem Fahren, DB-Barrierefreiheit-Stelle BGG;
- Übereinstimmung mit Vorschlägen: Barrierefreie-Mobilitätsketten, Beteiligung, Ressourcen (auch Ehrenamt);
- Barrierefreiheit Mobilitätsketten betrifft nicht nur Verkehrsträger;
- In welchem Maße ist Digitalisierung akzeptiert für vollständige Barrierefreiheit?
- Alle Gruppen beteiligen: Noch immer nicht abschließend definiert (Neurodiversität, Psychische Behinderung);
- Niveaugleicher Einstieg ist in TSI PRM definiert; Kein Zeitziel, weil unterschiedliche Bedingungen Fahrzeuge und Infrastruktur;
- Digitalisierungshürden → Informationsweitergabe;
- Ich glaube nicht an schnelle und einheitliche Rechtsumsetzung;
- Zielvereinbarungsregister wegen der Sichtbarkeit wichtig;
- Wichtig und richtig → Verweis auf Normen im Bereich Verkehr der Behindertengleichstellungsgesetze;
- Koordinationsstellen (Kümmerer) gut;
- Ausbildung der Planer/Designer → vereinfacht die Prüfung durch Interessenvertreter;
- Beteiligungsprozess: Bildung/Stärkung der Interessenvertreter → Aufwandsentschädigung;
- Europäische Einbindung fehlt! (Siehe Barrierefreiheits-Aktionsplan der EU 2030);
- Ausschreibung: Kosten versus Barrierefreiheit;
- Autonom fahrende Shuttles fehlen! EU Forschungsobjekt AVENUE;
- Für Empfehlungen im Bereich „Eisenbahn“ ist eine Differenzierung von Fern- und Nahverkehr erforderlich!
- Vertragsstrafen nur zu Verkehrsverträgen möglich! Nicht für Verfügbarkeit Infrastruktur;
- Eisenbahnsektor: TSI PRM in EBO ergänzen für Eisenbahnrecht (Fahrzeuge und Infrastruktur);
- 97% aller Bahnsteigerneuerungen sind barrierefrei! TSI PRM enthält eine Vorrangregelung;
- Schlagkräftige Beteiligung der Verbände auf Rechtsrahmenebene erforderlich! Z. B. Programm DB AG bundesweit (nicht Projektebene).

5.3 Ergebnisse World Café Workshop 2

Für die Methode „World Café“ wurden drei Thementische eingerichtet, um nach der Vorstellung der Handlungsempfehlungen Vorschläge für die Verbesserung der Umsetzungspraxis und die Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens und von Instrumenten sammeln:

- Themenfeld „Vorschläge zur Verbesserung der Umsetzung“ (Abschnitt 5.3.1);
- Themenfeld „Vorschläge zur Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens“ (Abschnitt 5.3.2);
- Themenfeld „Weitere Vorschläge („Weiche Faktoren“ und Planungsinstrumente)“ (Abschnitt 5.3.3).

An allen Tischen dienten den Teilnehmenden folgende Fragen als Leitfragen:

- 1) Passen die in diesem Handlungsfeld vorgestellten Handlungsempfehlungen?
- 2) Was würde ich ändern, ergänzen, streichen, konkretisieren oder anders formulieren?
- 3) Wie sollte man das ändern? Möglichst konkrete Vorschläge...

Im Folgenden werden die Ergebnisse der drei Thementische dokumentiert. Es handelt sich dabei um eine Transkription und eine Sortierung der auf den „Tischdecken“ festgehaltenen Statements der Teilnehmenden. Jeweils unter der textlichen Transkription sind die Mitschriften im Original auf einem Bild dargestellt.

5.3.1 Thementisch „Vorschläge zur Verbesserung der Umsetzung“

Tabelle 3: Vorschläge zur Verbesserung der Umsetzung und Lösungsansätze

Bei welchem Thema sollten Veränderungen erfolgen? ¹¹	Was sollte konkret geändert werden? ¹²
Potenzielle Digitalisierung (Schnittstelle, Datenbereitstellung)	„Projekt“ → Qualität Daten erhöhen → Schnittstellenprobleme
Hinweis: Minimum Connecting Time (MCT) ¹³ prüfen und konkretisieren	z. B. MCT ausweisen
„Professionalisierung“ Beteiligung (Gruppen) umfassend	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation sicherstellen, • Fristen, • finanzielle Unterstützung, • „Botschafter Barrierefreiheit“ (Multiplikatoren)
Strategie barrierefreier Ausbau Eisenbahn	Ansatz: Fortschreibung NIP TSI PRM (Vorrangregelung 3.2)
Barrierefreiheit Schnittstelle Daten?! Eisenbahn	(Messbarkeit) Bestandsaufnahme Fahrzeuge

¹¹ Auf der „Tischdecke“ (Bild 5) in roter Schriftfarbe: Was ist das Thema?

¹² Auf der „Tischdecke“ (Bild 5) in blauer Schriftfarbe: Was müsste wie geändert werden?

¹³ Die Minimum Connecting Time ist ein Richtwert für Anschlussverbindungen (Transit) an Flughäfen.

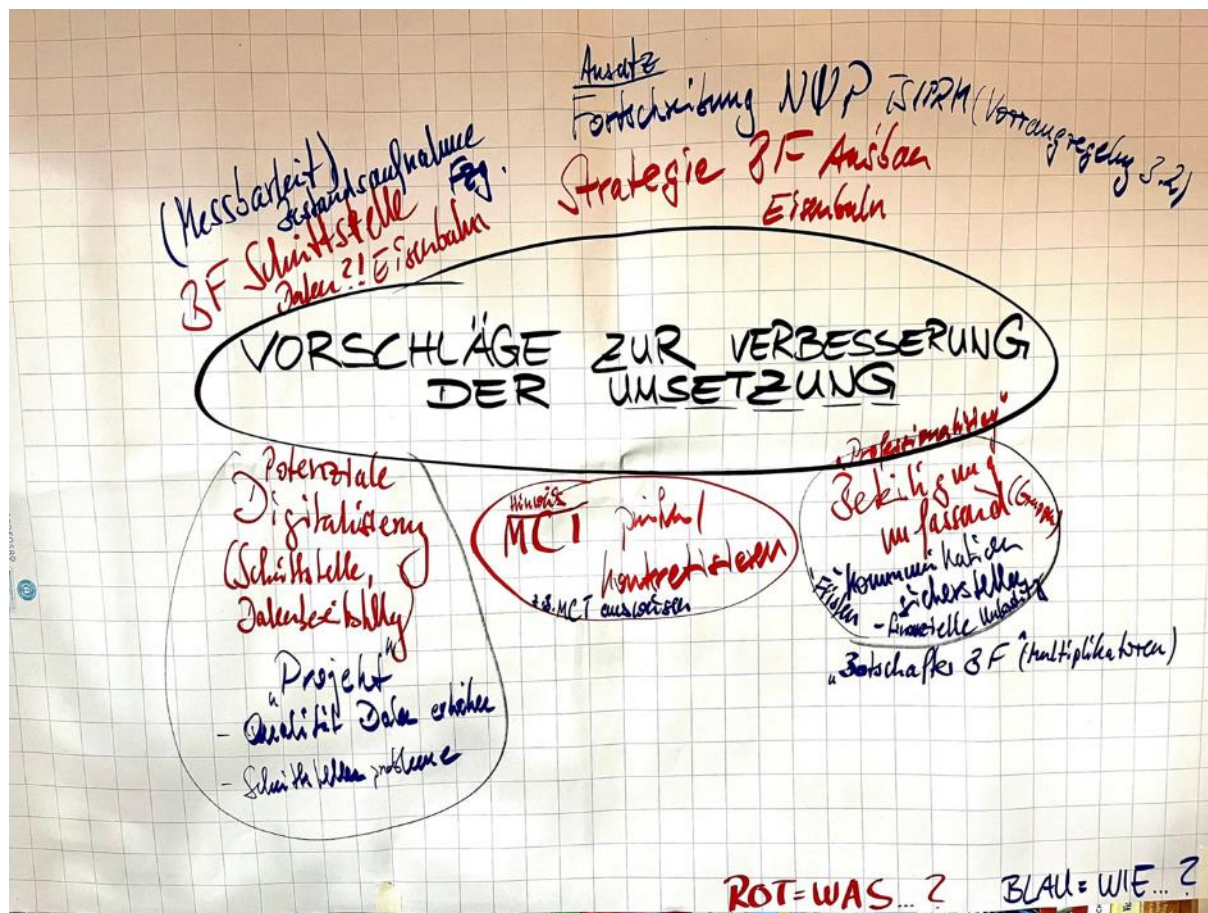


Bild 5: Ergebnisse des Thementisches „Vorschläge zur Verbesserung der Umsetzung“ im World Café im Bild

5.3.2 Thementisch „Vorschläge zur Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens“

Tabelle 4: Vorschläge zur Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens und Lösungsansätze

Bei welchem Thema sollten Veränderungen erfolgen? ¹⁴	Was sollte konkret geändert werden? ¹⁵
Beteiligung	Effektiv <ul style="list-style-type: none"> • Fristen, • Recht- und Normensetzung, • strittig: Projekt
Ausnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Gruppe 1: strittig • Gruppe 2: begründet, verhältnismäßig, unabhängige Festlegung
Einheitliche Definition „Barrierefreiheit“	Anknüpfung an § 4 BGG und Konkretisierung → genau, messbar und überprüfbar
Fußwege freihalten	k. A.
Verbandsklagen stärken	k. A.
Konkretisierung	Normen: <ul style="list-style-type: none"> • Gruppe 1: strittig, • Gruppe 2: möglichst konkret
Transparenz des Rechts	k. A.
StVO/Straßenbau: Bodenindikatoren	k. A.
Ausschreibungs-/Vergabebedingungen zwingende Barrierefreiheitsanforderungen	k. A.

¹⁴ Auf der „Tischdecke“ (Bild 6) in roter Schriftfarbe: Was ist das Thema?

¹⁵ Auf der „Tischdecke“ (Bild 6) in blauer Schriftfarbe: Was müsste wie geändert werden?

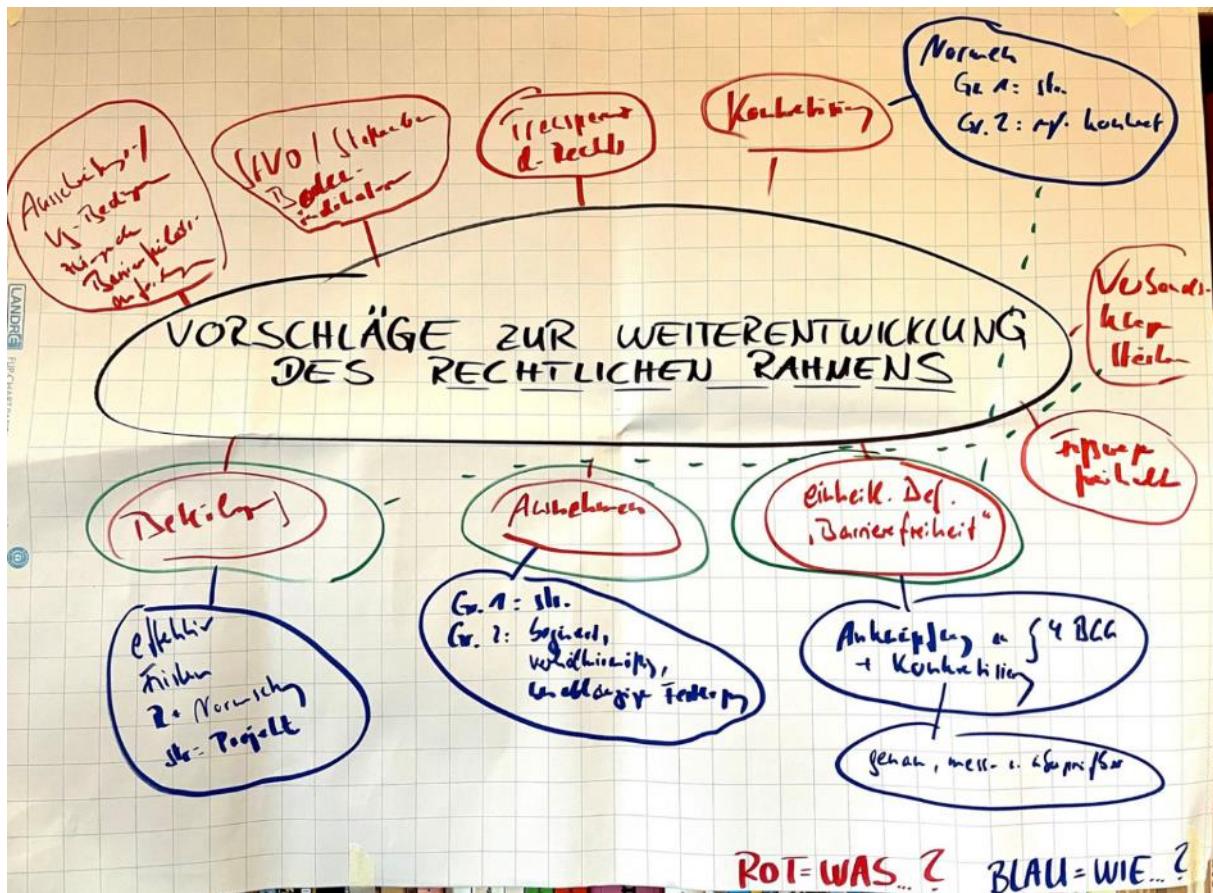


Bild 6: Ergebnisse des Thementisches „Vorschläge zur Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens“ im World Café im Bild

5.3.3 Thementisch „Weitere Vorschläge („weiche Faktoren“ und Planungsinstrumente)“

Tabelle 5: Weitere Vorschläge im Rahmen der Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Mobilität

Bei welchem Thema sollten Veränderungen erfolgen? ¹⁶	Was sollte konkret geändert werden? ¹⁷
Messbare Qualitätskriterien als Maßstab für Umsetzung, abstrakte Ziele reichen nicht aus, klarer Soll-Ist-Abgleich	Kriterien für Zielgruppen (bspw. Blinde, kognitiv Eingeschränkte), Beispiel: Anwendung Bewertung Barrierefreiheit Personenbahnhöfe DB Station und Service
Pragmatisches Umgehen, nicht bis zur perfekten Lösung warten	k. A.
Kommunikation: Förderprogramme besser an die Fachwelt kommunizieren (Öffentlichkeit)	Beispiel: 38er-Programm ¹⁸ des Bundes (LuFV III ¹⁹), keine Links beim BMDV
Öffentlichkeitsarbeit wichtig → Vorschläge ok	k. A.
Verbandsklage: nicht nur Feststellung des Problems, sondern auch Recht auf Abhilfe	Beispielsweise: verbindliche Auflage
Finanzielle Hürden von Verbandsklagen	k. A.
<ul style="list-style-type: none"> • Ehrenamt stärken: sehr wichtig, finanzielle Unterstützung nötig, dito Zeit nötig; • Professionelle Unterstützung für Ehrenamtliche. 	<ul style="list-style-type: none"> • Beteiligung auch hybrid anbieten, damit niederschwellige Angebote; • Beteiligung muss auch barrierefrei erfolgen; • Schulungen und Fortbildungen für Ehrenamtler; • Vernetzung der Ehrenamtler hilfreich, Koordinierung fördern; • Koordinierungsstellen einrichten zur professionellen Unterstützung der Ehrenamtler; • Unterstützung auf Landesebene (v. a. für ländliche Räume wichtig); • Hessen: Verbände müssen Forderungen zustimmen.
Nahverkehrsplan: Nachsteuerungsmöglichkeiten implementieren	Beispiel HVV: Arbeitsauftrag für barrierefreie Notrufsäulen (Anforderungen erarbeiten)

¹⁶ Auf der „Tischdecke“ (Bild 7 und Bild 8) in roter Schriftfarbe: Was ist das Thema?

¹⁷ Auf der „Tischdecke“ (Bild 7 und Bild 8) in blauer Schriftfarbe: Was müsste wie geändert werden?

¹⁸ Gemeint ist der Ausbau von Bahnsteigen mit einer Bahnsteighöhe von 38 cm über Schienenoberkante.

¹⁹ LUFV III: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III.

Bei welchem Thema sollten Veränderungen erfolgen? ¹⁶	Was sollte konkret geändert werden? ¹⁷
Intranet als Arbeitsinstrument für Akteure „Arbeitsplattform“	„Barrierefreiheits“-Wiki
Zugänglichkeit Normen: Problem des aktuellen Vertrags mit dem DIN-Institut, generell: mangelndes Fachwissen	Andere Finanzierungsgrundlagen nötig
Leitsysteme Baustellen	Beispiel Japan

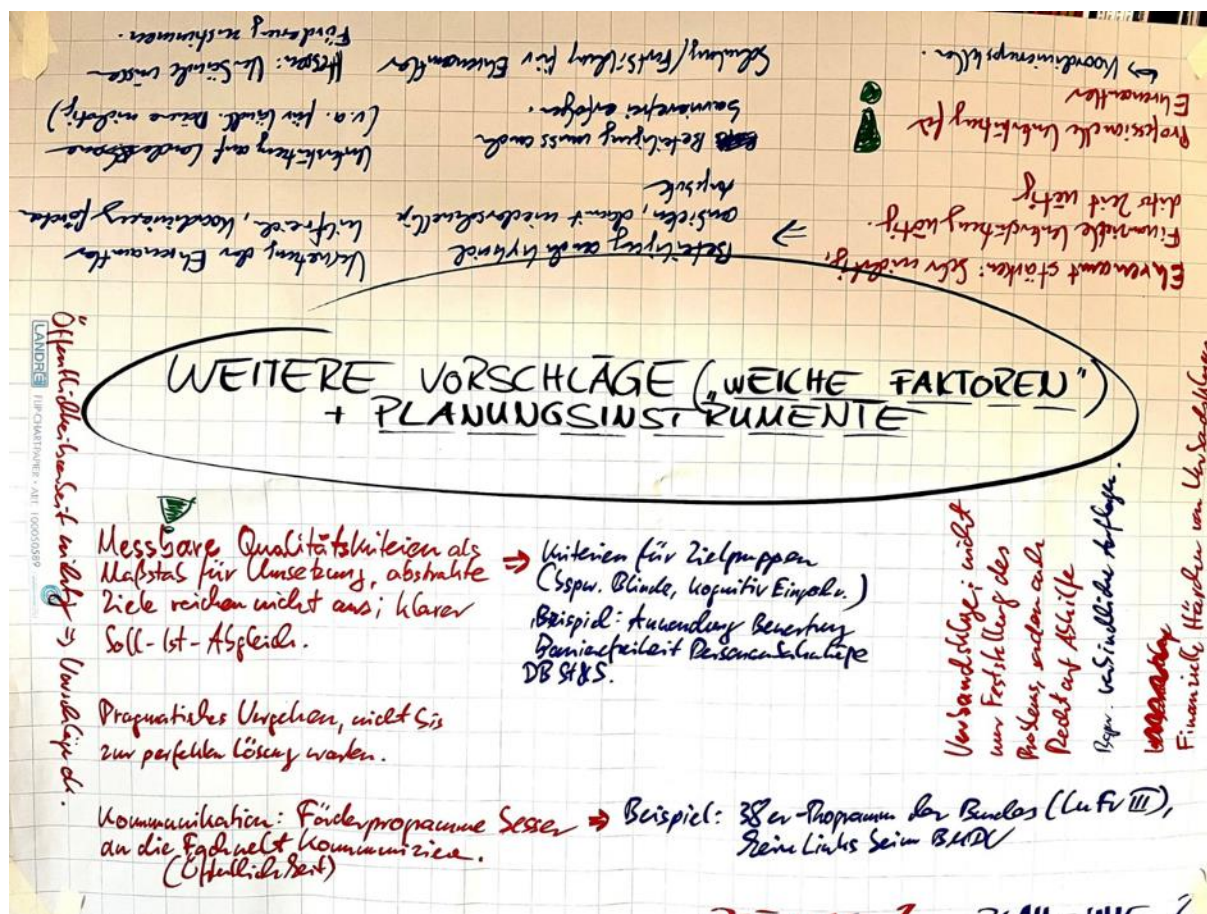


Bild 7: Ergebnisse des Thementisches „Weitere Vorschläge“ im World Café im Bild – Teil 1

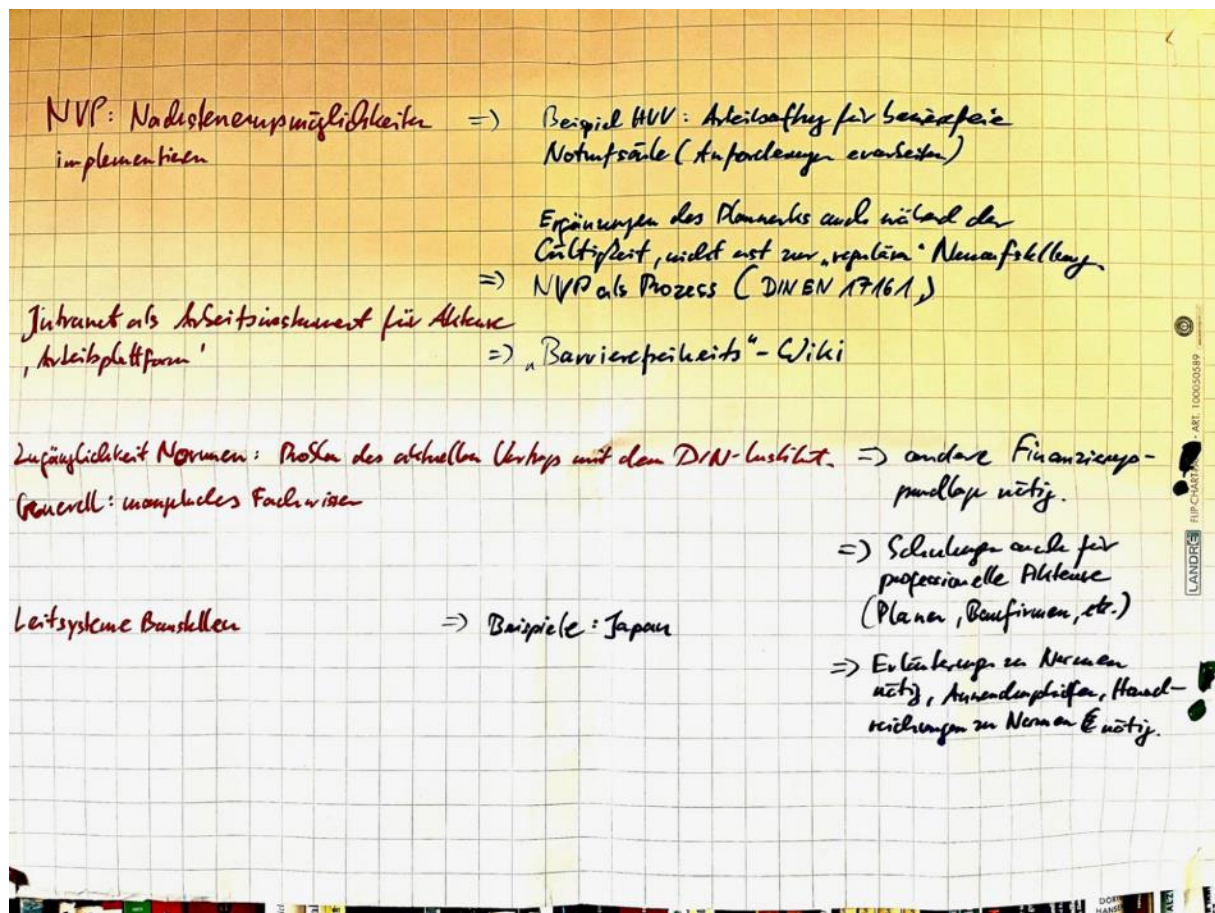


Bild 8: Ergebnisse des Thementisches „Weitere Vorschläge“ im World Café im Bild – Teil 2