

**Beteiligungsverfahren zur Weiterentwicklung des
„Landesaktionsplans für die Umsetzung der UN-BRK“**

**Arbeitsgruppe „Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr“
Sitzung am 10. November 2021**

Protokoll

nach Abstimmung mit BSW, BUKEA und BVM

Die Arbeitsgruppe „Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr“ fand am 10.11.2021 mit Beteiligung von 51 angemeldeten Teilnehmenden statt. Eine Teilnahmeliste wird aus Gründen des Datenschutzes nicht angelegt.

Eingangs begrüßt die Staatsrätin der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) Frau Monika Thomas die Teilnehmenden. Sie bedankt sich für die intensive Diskussion auch in der zweiten AG-Sitzung und stellt fest, dass es in der Entwicklung der Barrierefreiheit in Hamburg nicht nur angesichts der Schilderungen in den bisherigen zwei Sitzungen „Luft nach oben“ gibt. Gerade für die anstehenden Entwicklungsaufgaben sei der Dialog mit den Hamburger:innen, aber auch der enge Austausch mit und zwischen den Fachbehörden und dem Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg von zentraler Bedeutung. Nichtsdestotrotz bleibt es eine zentrale Aufgabe der BSW, in der Gestaltung der Stadt auf ein Design für alle hinzuwirken, und zwar in dem Sinne, dass Bedarfe in Planungsprozessen frühzeitig – bereits in einer sogenannten Phase 0 - zu berücksichtigen sind. Es zeigt sich, dass diese frühzeitige Berücksichtigung zu einem Umdenken und somit zu einer neuen Entwicklungskultur mit digitalen Elementen führt – z.B. Digitales Partizipationssystem (DIPAS). Gute Beispiele wurden und werden entwickelt, so etwa auch im Bereich der Neubaugebiete wie etwa der Neuen Mitte Altona. In dem Sinn einer gelebten Inklusion geht es vor allem um eine durchgängige Berücksichtigung von Bedarfen für ein inklusives Planen und Bauen. Aktuell ist es so, dass 80% der Objekte im geförderten Neubau barrierereduziert bzw. barrierefrei sind. Aber auch im Altbau wird es darum gehen, Barrierefreiheit für Bewohner:innen und Besucher:innen weiterhin zu befördern. In diesem Sinne werden die Vorschläge für eine Weiterentwicklung der Barrierefreiheit und Inklusion aus dieser Arbeitsgruppe in der BSW auf offene Ohren stoßen.

Anschließend gibt Herr Heiko Kunert als Vertreter der Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft behinderter Menschen e.V. ein Statement aus der Perspektive der Menschen mit Behinderung bzw. deren Selbstvertretung. Er hebt zunächst hervor, dass die Akzeptanz des Kompetenzzentrums auch seitens der Fachbehörde hoch ist, denn es ist ein wichtiger Baustein für mehr Barrierefreiheit in der Stadt. So kann die Perspektive der unmittelbar betroffenen Menschen mit Behinderung in den Austausch inkludiert werden. Aber auch die Digitalisierung trägt zur Barrierefreiheit bei, wenn sie denn barrierefrei angelegt ist. Das gerade angesprochene DIPAS-System war z.B. für sehbehinderte Menschen nicht barrierefrei. Auch hier ist also noch „Luft nach oben“. Heute geht es darum, die Vorschläge für die Weiterentwicklung des Landesaktionsplans zu bewerten und auf den Weg zu bringen. Dies ist durchaus eine große Verantwortung, denn es geht vor allem darum, die Forderungen so präzise und konkret wie möglich zu formulieren. Diese

Verantwortung hört mit dem heutigen Tag nicht auf, sie fängt mit dem beginnenden Planungsprozess erst an.

Die AG „Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr“ widmet sich Herausforderungen zur Weiterentwicklung von Barrierefreiheit und Inklusion in den zwei wesentlichen Themenbereichen:

Unter-AG 1: Wie können Barrierefreiheit und Inklusion im Bereich Wohnen und Stadtentwicklung verbessert werden?

Unter-AG 2: Wie können Barrierefreiheit und Inklusion im Bereich Verkehr und Mobilität verbessert werden?

Bereits in der ersten und zweiten Sitzung der AG wurden viele Anregungen und Vorschläge in den jeweiligen Themenfeldern der beiden Unterarbeitsgruppen eingebracht, so dass sich die Diskussion der heutigen Sitzung auf die Vereinbarung von Empfehlungen konzentriert. Demzufolge sollen themenzentriert auf der Grundlage der Zusammenfassungen der vorigen AG-Sitzungen Ergebnisse erarbeitet werden. Zu beachten ist, dass bisweilen spezifische Maßnahmenvorschläge einzelner Personen nicht generell von allen Teilnehmenden oder Institutionen mitgetragen werden. Folgende Inhalte wurden in den beiden Unterarbeitsgruppen besprochen.

Unterarbeitsgruppe 1: Wie können Barrierefreiheit und Inklusion im Bereich Wohnen und Stadtentwicklung verbessert werden?

Für die Unterarbeitsgruppe wurden bereits in der ersten AG-Sitzung folgende Themenbereiche in den Fokus genommen, an die bei der heutigen Sitzung angeschlossen wurde:

- inklusive und barrierefreie Wohnungen
- Inklusion und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und Grünflächen
- partizipative Planung und Stadtentwicklung

Ziele der Diskussion in der Unter-AG waren sowohl die Überprüfung konkreter Handlungsvorschläge als auch der Austausch über weitere Ansätze in den jeweiligen Themenfeldern. Es wurde so verfahren, dass die Moderation die bisherigen Handlungsansätze kurz vorgestellt und die AG-Teilnehmenden diese entsprechend kommentiert und verabschiedet haben.

Inklusive und barrierefreie Wohnungen

Folgende Maßnahmenvorschläge wurden vorgestellt:

1. Hamburgische Bauordnung (HBauO): Zugänge für öffentliche, private und gewerbliche Gebäude sollten für Menschen mit Behinderung grundsätzlich barrierefrei sein.
2. Es müssten Grundlagen geschaffen werden für die verbindliche Barrierefreiheit in Neubauten.
3. Es soll eine Gesetzesinitiative geben, um die Barrierefreiheit für alle Erdgeschosswohnungen im Neubau gesetzlich durchzusetzen.

4. Eine neue Kultur der Planung im Sinne eines „Design für alle“ wird angestrebt: die Standards im Wohnungsneubau müssen über die HBauO an die veränderten Bedarfe angepasst werden (z.B. Nachweis der Bewegungsflächen im Bad mind. 1 x 1 m, individuell anpassbare Höhen für Sanitärobjekte, Türbreiten und -höhen).
5. Gewährleistung einer schnellen Einrichtung einer barrierefreien Ausstattung mit flexibel umbaubaren Wohnungen (Beispiel London).
6. Eine Quote für R-Wohnungen (rollstuhlgerecht) soll in Abstimmung mit der Wohnungswirtschaft erhöht werden.
7. Es soll Informationen über die Lage von R-Wohnungen geben. Die barrierefreie Zugänglichkeit zu R-Wohnungen muss gesichert sein.
8. Gewünscht werden Wegweiser/niedrigschwelliger Service für inklusives Wohnen außerhalb von Einrichtungen.
9. Informationen für besondere Wohnformen und Finanzierungsmöglichkeiten müssen bekannter gemacht werden.
10. Die Verwendung von inklusiven Produkten, wie Dusch- und Haltegriffe, soll zur Selbstverständlichkeit werden. Hierfür sollten diese in jede Wohnung standardmäßig eingebaut werden (vgl. „umbaubare“ Wohnungen).
11. Zuschüsse der Krankenkassen für Hilfsmittel müssen unabhängig vom Anbieter sein.
12. Eine Entbürokratisierung und Öffnung der Fördermöglichkeiten bei der Abrechnung von Pflege und Unterstützung ergäbe eine bessere Finanzierbarkeit und Wahlfreiheit von Assistenzmitteln.

Ergänzung zu den Vorschlägen:

- a) Die Barrierefreiheit von öffentlichen Gebäuden bedeutet das Erreichen der Gebäude sowie die Zugänglichkeit innerhalb der Gebäude. Negativbeispiel: Das Einkaufszentrum Farmsen ist über den Haupteingang und innen nicht barrierefrei.
- b) Rollstuhlgerechte Wohnungen brauchen einen guten Anschluss an die Infrastruktur, sie sollten gut erreichbar für Unterstützungsanbieter sein.
- c) Überprüfung von barrierefreien Umbauten im Sinne einer Bauabnahme. Bei geförderten barrierefreien Neubauvorhaben müssen auch die Bewegungsflächen z.B. im Schlafzimmer gem. DIN 18040-2 nachgewiesen werden.
- d) Qualitätssicherung für barrierefreies Bauen: Die IFB soll sicherstellen, dass die geförderten barrierefreien Neubauwohnungen der DIN 18040-2 tatsächlich entsprechen. Z.B. Nachweis der Bewegungsflächen in allen Räumen gem. DIN, Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips und kontrastreiche Gestaltung.
- e) Quote für R-Wohnungen: In § 52 HBauO gibt keine Quote vor, diese wird auch zukünftig nicht vorgesehen. Die Wohnungswirtschaft weigert sich leider überwiegend, Wohnungen im R-Standard zu bauen, wohl mit der Begründung, dass die Belegung über die Vergabestelle Wandsbek schwierig sei.
- f) Wohnungswirtschaft muss verpflichtet werden, mehr barrierefreie und rollstuhlgerechte Wohnungen in den Quartieren zu schaffen, bestenfalls durch die Einführung einer Quote (z.B. 8-10% der Neubauwohnungen).
- g) Ein Merkmal einer barrierereduzierten Wohnung ist das Fehlen von Stufen. Dieser Standard ist nicht ausreichend und muss überarbeitet werden. Es würde viel helfen, wenn die Duschbereiche in den öffentlich geförderten Wohnungen ohne die 2cm Schwelle gebaut würden, die aktuell noch erlaubt ist.

- h) Aufruf durch das Kompetenzzentrum: Austausch zur Definition von Barrierefreiheit und deren Ausprägungen. Informationen zu den Begrifflichkeiten finden sich auch im Bauprüfdienst (BPD) 2019-2 „Barrierefreies Bauen“:
<https://www.hamburg.de/contentblob/2626894/37b74ba151484fee862b757106fb96ca/dta/bpd-barrierefreies-bauen.pdf>
- i) Zur Nachrüstbarkeit: Wenn Zuschüsse der Krankenkassen für Hilfsmittel unabhängig vom Anbieter sind, muss eine Qualitätssicherung der Produkte und Montage stattfinden. Die Bauherren müssen verpflichtet werden, die Sanitärinstallationswände zu verstärken, denn ohne Wandverstärkung ist eine ausreichende Stabilität nicht immer gewährleistet (siehe Bauabnahme).
- j) Zuschüsse der Krankenkassen für Hilfsmittel müssen unabhängig vom Anbieter sein (die Pflegekassen haben ein bundesweit gültiges Pflegehilfsmittelverzeichnis, weitere Infos dazu gibt es im Beratungszentrum - s. Flyer).
- k) Damit Wohnräume ohne Rückbauverpflichtung umgebaut werden können, muss ein Grundverständnis für die Inklusion bei den Vermietenden gefördert werden. Auch komplexe Bauten sind rückbaubar, wenn qualitativ hochwertig montiert/eingebaut wurde (siehe Montage/Nachrüstbarkeit). Die Finanzierung des Rückbaus wird allerdings von der Kasse nicht übernommen. Wer übernimmt die Kosten bei Rückbau?
- l) Es braucht auch für Mietende barrierefreie Mietverträge, damit diese lesbar und verständlich sind.

Barrierefreier öffentlicher Raum

Barrierefreie Spielplatzgestaltung

Folgende Maßnahmenvorschläge wurden vorgestellt:

1. Öffentliche Spielplätze sollen hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit im Rahmen geplanter Neuherrichtungen und Umgestaltungen im Bestand verbessert werden sowie Informationen für inklusive und barrierefreie Spielplätze
2. Gezielte Einbindung bei Beteiligungsverfahren zur Gestaltung öffentlicher Spielplätze durch die Bezirksämter
3. Inklusive Spielplatzgestaltung in allen Wohnungsbauprojekten einbeziehen
4. Toilettenausstattung in Nähe von Spielplätzen berücksichtigen
5. Praktisch: Wettbewerb für konkrete Vorschläge für die barrierefreie Gestaltung von Spielplätzen (z.B. Sandkisten für Rollstuhlfahrende)

Barrierefreie öffentliche Toiletten

Folgende Maßnahmenvorschläge wurden vorgestellt:

1. Ausbau barrierefreier Toiletten im gesamten Stadtgebiet
2. Dauerhafte Öffnung von barrierefreien Toiletten (Negativbeispiel: einige Toiletten sind nur bei Veranstaltungen oder Events geöffnet)
3. Öffentliche TOILETTE FÜR ALLE – behinderte Menschen – (z.B. Changing Places) mit Liegemöglichkeiten einrichten
4. Wegweiser für barrierefreie (öffentliche und nicht öffentliche) Toiletten bzw. zu den nächstgelegenen barrierefreien Toiletten

Ergänzung zu den Vorschlägen:

- a) Der Ohlsdorfer Friedhof ist eine Idee, die in einem Brainstorming entstanden ist, weil die Anfahbarkeit sehr einfach ist. Es ist bereits ein Straßensystem vorhanden, es gibt bereits öffentliche Toiletten. Es wird ein überschaubarer Umbauaufwand vermutet.
- b) Barrierefreie Toiletten sind teilweise nicht für Rollstuhlfahrende zugänglich, da die Türen keine Türöffnungsautomatik haben. Beispiel: Öffentliche Toiletten am U-Bahnhof Baumwall
- c) Die Bewegungsmelder/Lichtsensoren müssen an längere Aufenthalte von Menschen mit Behinderung angepasst werden. Beispiel: Öffentliche Toilette in der Europapassage. Dazu vom Kompetenzzentrum im Chat: das Problem "Bewegungsmelder" ist bekannt und auf jeden Fall technisch lösbar. Es basiert (leider) auf Unwissenheit der Planer:innen bzgl. des Unterschieds zwischen "Bewegungsmelder" und "Präsenzmelder"

Barrierefreie Sitzgelegenheiten

Folgende Maßnahmenvorschläge wurden vorgestellt:

1. Mehr barrierefreie und sinnesgerechte Sitzgelegenheiten (Mehr-Sinne-System) schaffen,
2. Bessere Kennzeichnung und Zuwegung zu den entsprechenden Sitzgelegenheiten
3. Sitzbänke mit ausreichender Breite sowohl für Menschen mit Behinderung
4. Bei der Planung von barrierefreien Sitzgelegenheiten (Untergrund ist entsprechend anzulegen) ist eine angepasste Sitzgruppierung wichtig, damit sich Rollstuhlfahrende direkt dazustellen können.
5. Sitzgelegenheiten sollten mit Abstand zum Weg aufgestellt werden, in Harmonie mit der Wegeleitung.

Barrierefreie Wegeführung

Folgende Maßnahmenvorschläge wurden vorgestellt:

1. Barrierefreie Hauptverkehrswege (wie z.B. die Velo-Routen) ausschildern
2. Erlaubnis für Menschen mit Gehbehinderung, zu allen Tageszeiten mit dem Rad durch Fußgängerzonen fahren zu können
3. Breitere Abstellmöglichkeiten für (behindertengerechte) Fahrräder
4. Flächendeckende Wegeumgestaltung insbesondere auch in Quartieren mit hohem Altersdurchschnitt
5. Abbau bestehender Barrieren etwa durch Umgestaltung von Begrenzungsbügeln zu Fußwegen, alternativ 1 m Abstand zwischen den Bügeln einplanen.
6. Wegweiser mit Zwei-Sinne-Prinzip nach DIN, mit Piktogrammen bzw. in leichter Sprache.
7. Barrieren für Rollstuhlfahrende abbauen: Übergänge zu den Sandstreifen, Kopfsteinpflaster, Wegeränder etc.

Ergänzung zu den Vorschlägen:

- a) Barrierefreie Hauptverkehrswege als Wegeketten auch in Bestandsquartieren herstellen (ähnlich wie Velorouten) und ausschildern

- b) Schaffung von barrierefreien Wegeketten für Fußgänger und Rollstuhlfahrer zur besseren Erreichbarkeit von Nahversorgungszentren in Bestandsquartieren. Ähnlich wie Velo-Routen müssten diese Wege anschließend gekennzeichnet und beschildert werden.
- c) Bordsteinabsenkungen werden häufig zugestellt, deshalb Markierung der Bordsteinabsenkungen für Rollstuhlfahrende und Einrichten von „Sperrflächen“ mit Halteverboten. Diese müssen für Autos, Fahrräder oder andere Fahrzeuge gleichermaßen gelten.
- d) Mehr Piktogramme im Öffentlichen Raum zur besseren Verständlichkeit für Menschen mit Lernschwierigkeiten.

Autos in Städten/ Stadtteilen/ Quartieren und Arealen

Folgende Maßnahmenvorschläge wurden vorgestellt:

1. Einrichtung von Sicherheitsvorkehrungen für Fußgänger:innen auch in autofreien oder geteilten Zonen.
2. Die letzte Meile ist für beeinträchtigte Menschen häufig nicht autofrei umzusetzen. Bedingungen und Merkmale für die Ausstellung eines G-Scheins überprüfen und ggf. an individuelle Merkmale anpassen (physische und psychische Behinderung).
3. Eine wohnortnahe ambulante Pflege und Unterstützung sind ein wichtiger Beitrag, damit Menschen mit Handicap in ihren Quartieren gut leben können. Das Auto ist das zentrale Fortbewegungsmittel für Pflegekräfte. Pflegedienste müssen mit dem Auto bis vor die Haustür fahren können.
4. Stärkere Konsequenzen für das Parken von Autos auf den Gehwegen, wenn Rollstuhlfahrende nicht passieren können (ggf. Kampagne zum Thema: Wie wir uns gegenseitig enthindern können).

Partizipative Planung und Stadtentwicklung

Folgende Maßnahmenvorschläge wurden vorgestellt:

1. Stadtteilrundgänge in bestehenden Quartieren, geführt von Betroffenen. Teilnehmen sollten Bewohner:innen und Behörde, sowie Vertreter:innen der Behörden und der Politik.
2. Wegewarte hinsichtlich Barrierefreiheit schulen, insbesondere in Bezug auf Schadstellen.
3. Meldemichel als Online-Angebot barrierefrei ausbauen, z.B. Listen oder automatische Ortserkennung.
Einrichtung einer „analogen“ Meldestelle, z.B. durch Formulare in Papierform.
4. Beteiligungsformate in der Quartiersentwicklung in leichter Sprache anlegen
5. Öffentliche Räume barrierefrei gestalten. Dies trägt zur Teilhabe aller Menschen am urbanen Raum und zur Schaffung einer inklusiven Gesellschaft bei.
6. Stadtteil- und Quartierszentren baulich barrierefrei einrichten und sie in die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums einbeziehen.

Ergänzung zu den Vorschlägen:

- a) Hinweis, ob Angebote in der Nachbarschaft barrierefrei sind oder nicht – in jedem Fall aber das Bewusstsein seitens des Veranstalters schärfen, ob eine Veranstaltung barrierefrei sein wird. Information über Barrierefreiheit von nachbarschaftlichen

Angeboten in einer App ähnlich der App „PlanB.Hamburg“ (<https://planb.hamburg>) für Arztpraxen.

- b) Ein weiteres Beispiel ist die WheelMap, Diese App ist allerdings defizitär und muss um die Merkmale der Barrierefreiheit weiterentwickelt werden (<https://wheelmap.org>).
- c) Umsiedelung von Apotheken und anderen Orten der Gesundheitsvorsorge in barrierefreie Gebäude im Sinne der Daseinsvorsorge.

Leuchtturmprojekte stärken

Gesammelte Vorschläge

1. Inklusives Oberbillwerder: Ganzer Stadtteil, der inklusiv geplant wird.
2. Wohnprojekt „Festland“ von Hamburg Leuchtfeuer (<https://www.hamburg-leuchtfeuer.de/festland/>): Inklusive Planung von Anfang an, inklusive Wohnformen, Barrierefreiheit sozialverträgliche Mieten
3. Ohne Kommentare: Q8 Holstenquartier, Karostar, Sprungschanze, Built in Barmbek, Betahaus, Neues Amt Altona, Projekt Dachgenossenschaft Tübingen (https://www.dachgenotue.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Broschuere_Dachgenossenschaft.pdf), Kalkbreite (<https://www.kalkbreite.net/>)
4. Gute Ansätze müssen besser auffindbar sein >> Eine zentrale Sammlung/Datenbank mit den positiven Beispielen und Erfahrungen anderer, sowie Beratungsmöglichkeiten könnte helfen.
5. Qplus war ein Projekt, das Beratung angeboten hat. Allerdings hat sich das Projekt mittlerweile auf Senior:innen spezialisiert (<https://www.q-acht.net/qplus/qplusalter/>).

Unterarbeitsgruppe 2: Wie können Barrierefreiheit und Inklusion in den Bereichen Verkehr und Mobilität verbessert werden?

Aufbauend auf den Ergebnissen aus der Auftaktkonferenz und den Maßnahmenvorschlägen aus der Online-Beteiligung wurden in zwei Arbeitssitzungen am 20.08.2021 und 30.09.2021 die Bedarfe und mögliche Maßnahmen zu den folgenden Themen diskutiert und konkretisiert. In der heutigen Diskussion der Unterarbeitsgruppe wurde an die Ergebnisse der letzten Sitzung angeknüpft, um die Handlungsvorschläge für den künftigen Landesaktionsplan weiter zu präzisieren und zu ergänzen.

Zu den bislang entwickelten Vorschlägen wurden in der Gruppe Änderungen und Ergänzungen vorgenommen. Die finalen Vorschläge wurden wie folgt formuliert:

(Behörden-)übergreifende Planung mit Fokus auf Sozialräume

1. Die Zuständigkeiten müssen unbedingt geklärt werden, damit öffentliche Begegnungsräume und ebenso die daran angrenzenden Bereiche barrierefrei gestaltet werden können.
2. Von Behördenseite braucht es dazu eine übergeordnete Instanz, die eine gute behördenübergreifende Planung ermöglicht und nötige Umsetzungen und Zuständigkeiten zur Barrierefreiheit für alle Beteiligten (z.B. Unternehmen, Kirche, Verkehrsbehörde, Bezirke, HVV usw.) im Blick hat.

3. Es müssen rechtliche Grundlagen geschaffen werden, die regeln, wie unterschiedliche Beteiligte und Behörden (u.a. haushaltsrechtlich) zusammenkommen, damit Barrierefreiheit insbesondere an Zuständigkeitsgrenzen gelingen kann.
4. Ein Ergebnis aus der bereits vorangegangenen Sitzung war, dass das „Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg“ verstärkt in öffentliche Planungen eingebunden werden soll. Hierfür soll das Kompetenzzentrum noch weiter ausgebaut werden.
5. Es muss geklärt werden:
 - · was das Kompetenzzentrum alles leisten kann und soll
 - · bei welchen konkreten Fragen es zwingend einzubinden ist
 - · zu welchen Zeitpunkten das sinnvollerweise geschehen soll
6. Verpflichtung des Senats für eine strukturierte und frühzeitige Einbindung des Kompetenzzentrums in öffentlichen Planungen (in denen Barrierefreiheit sinnvollerweise direkt mitgedacht werden muss).
7. Das Kompetenzzentrum sollte Weiterbildung für Inklusion anbieten für alle, die mit Planung zu tun haben, damit dieses Knowhow an die zuständigen Stellen weitergetragen wird.

Kleinräumige Planungen mit Blick auf Umgebungsbedingungen

1. Damit für Menschen mit Behinderung die Teilnahme am öffentlichen Leben besser ermöglicht werden kann, werden grundsätzlich mehr öffentliche Toiletten - und vor allem mehr barrierefreie - Toiletten gefordert. Darüber hinaus sollen Gastronomie-Toiletten barrierefrei nutzbar sein.
2. Insbesondere die TOILETTE FÜR ALLE (Behinderten), sog. Changing Places, hilft den Menschen mit komplexen Behinderungen, damit diese sich nicht auf den Fußboden einer öffentlichen Toilette legen müssen.
3. Grünanlagen müssen künftig zwingend barrierefrei geplant werden.
4. Neuartige Sitzgelegenheiten wie z.B. angebrachte Holzsitze auf Treppen-Stufen, müssen auch für beeinträchtigte Menschen "sicher" bleiben. Es dürfen hierbei keine neuen Barrieren entstehen.
5. Sowohl die Bahnhöfe und Haltestellen selbst als auch die umliegenden Zuwege zu diesen und anderen Zentren sowie zum Wohnumfeld müssen immer barrierefrei gestaltet sein, damit die ÖPNV-Stationen dann auch wirklich für alle nutzbar sind. So entstehen für viele Menschen mit Einschränkungen deutlich bessere Möglichkeiten zur Teilhabe am Leben der Stadt.

Straßen und Wege

1. Damit alle Verkehrsteilnehmenden sicher unterwegs sind, werden klare Regeln und Strukturen benötigt - ganz besonders in Mischverkehrsflächen. Das Zwei-Sinne-Prinzip muss auch auf Verkehrswegen umgesetzt werden.
2. Es muss grundsätzlich noch mehr barrierefreie Straßen und Wege in der Stadt geben. Andere Stadtteile müssen dem Beispiel der HafenCity folgen.
3. Die Stadtreinigung und private Müllmanagementdienstleister müssen hinsichtlich des Abstellverbotes von Behältern auf Fuß- und Radwegen sensibilisiert werden.
4. Es gibt häufig zu viel Kopfsteinpflaster im Wohn- und Bahnhofsumfeld. Das ist für Menschen mit Rollstühlen, Gehstöcken und Rollatoren ein Problem – ganz besonders bei

- Schnee. Kopfsteinpflaster soll daher möglichst von vornherein vermieden und nachträglich reduziert oder begradigt werden.
5. Barrierefreiheit darf nicht dem Denkmalschutz untergeordnet werden und die Auflagen dürfen in dem Bereich nicht unnötig hoch sein. Denkmalschutz darf Barrierefreiheit nicht verhindern!
 6. Denkmalschutz muss z.B. wenigstens im Bereich von Gehwegüberfahrten entfallen, damit an der Stelle kein Kopfsteinpflaster liegt. An den Stellen, an denen trotzdem unbedingt Kopfsteinpflaster liegen muss, dort soll es maximal abgeflacht verlegt werden, was dann für alle Verkehrsteilnehmenden sehr viel angenehmer ist.
 7. Außengastroflächen sind bei allen Menschen sehr beliebt. Allerdings nehmen diese teilweise zu viel Raum ein. Menschen im Rollstuhl benötigen mehr Platz als Fußgänger:innen und kommen an den Außengastroflächen häufig nicht mehr problemlos vorbei. Bei Genehmigung der Größe für die Außengastroflächen soll das beschriebene Problem Berücksichtigung finden, damit der Gehweg weiterhin für alle Menschen nutzbar bleibt.
 8. Baustellen auf Geh- und Radwegen sind häufig so eingerichtet, dass sie beeinträchtigte Verkehrsteilnehmer:innen teilweise gefährden oder noch weiter beeinträchtigen. Die temporäre Barrierefreiheit soll auf tatsächliche Funktionalität überprüft werden, es geht um Sicherungsmaßnahmen und Kontrollen bei der Einrichtung von Verkehrsbaustellen auf Geh- und Radwegen. Klare Regelungen für Baustellen und entsprechende Vorschriften von Bezirken und Behörden. Die behördliche Wegeaufsicht oder die zuständige Polizeistelle soll dafür mit besseren Ressourcen ausgestattet werden.
 9. Die Regelung "Radfahrer absteigen" an Baustellen mit engen Bereichen muss wieder eingeführt werden.

Risiken durch Fahrzeuge

1. E-Scooter liegen besonders vor Einrichtungen wie z.B. Hotels häufig im Weg, was auf schmalen Wegen, auf Blindenleitstreifen oder im Dunkeln zu gefährlichen Situationen führt. Es scheint eine juristische Herausforderung, die Anbieter in die Verantwortung zu nehmen. Allerdings gibt es bereits im Ausland aufgrund dieser Problematik Ladestationen und spezielle geordnete Abstellzonen für E-Roller. Wenn derartige Stellflächen richtig markiert sind, können auch Menschen mit Einschränkungen sie gut wahrnehmen. Wenn eine freiwillige Selbstverpflichtung der Anbieter nichts bringt, sollten Möglichkeiten für Sanktionen für die Nutzer:innen und Anbieter:innen seitens der Behörden geprüft werden.
2. Grundsätzlich besteht die Forderung einer strukturellen Verankerung in der Verwaltung, solchen neuen Entwicklungen künftig auch stets zwingend mit Blick auf Barrierefreiheit und Inklusion mitzudenken.
3. Neben herumliegenden E-Scootern können auch Fahrräder für Menschen mit Einschränkungen zum Problem werden, wenn diese an Treppengeländer angeschlossen sind. Es besteht der Wunsch, entsprechende Verordnungen zu erlassen, die das Abstellen von Fahrrädern und Scootern an Rollstuhlrampen, Treppengeländern, Behindertenparkplatzschildern, auf Wegen usw. unterbinden.
4. E-Busse sind akustisch schlecht wahrnehmbar. Wenn diese unter 20 km/h fahren, sind die E-Busse nicht zu hören. Bei langsamen Geschwindigkeiten sollen die Fahrzeuge künstliche Geräusche von sich geben, damit sie akustisch wahrnehmbar sind.

Parken / Stellplätze

1. Behinderten-Parkflächen müssen groß genug sein und dürfen nicht an Bordsteinen oder auf Kopfsteinpflaster sein, sondern müssen auf geraden, ebenen Flächen eingerichtet werden. Normzahlen, Größen und Abstände zu Radwegen für Behindertenparkplätze sind zu überprüfen. Barrierefreie Anforderungen im Neubau sollen sukzessive auch für Altbestand umgesetzt werden, damit Menschen mit Rollstuhl dort ein- und aussteigen können.
2. Da es bei der Straßenplanung zwischen Planung und Ausführung aufgrund von Überlastung der Behördenmitarbeiter:innen anscheinend häufig zu Abweichungen kommt, soll bei derartigen Fällen möglichst frühzeitig das Kompetenzzentrum für barrierefreies Hamburg eingeschaltet werden (j.becker@kompetent-barrierefrei.de).
3. Auch in autofreien Zonen müssen Menschen mit Behinderungen und deren Assistenzdienste Parkraum finden und Ausnahmegenehmigungen erhalten.
4. Ausgewiesene Behindertenparkflächen sollen rund um die Uhr nutzbar sein und keiner zeitlichen Einschränkung unterliegen.
5. Bei der Straßen- und Stellplatzplanung soll möglichst frühzeitig das Kompetenzzentrum für barrierefreies Hamburg eingeschaltet werden.
6. Eine Aufstellung oder Karte mit allen Behindertenstellplätzen der Stadt, hilft den Menschen, die auf derartige Parkflächen und auf ihr Auto angewiesen sind.
7. Falschparkende Fahrzeuge auf Behindertenstellplätzen sollen schneller geräumt werden - auch auf "privaten angeordneten" Flächen. Es muss eine juristische Prüfung erfolgen, ob Privateigentümer (z.B. Einkaufszentrum) verpflichtet werden kann, Falschparker zu ahnden
8. Einführung weiterer Stufen für Parkausweise bzw. Parkerleichterungen für grenzwertige Fälle.
9. Bei öffentlichen Gebäuden (z.B. Arbeitsamt) müssen auch im Bestand Behindertenparkplätze in der Umgebung errichtet werden.

Fahrrad und Velorouten

1. Radwege sind sehr oft in schlechtem Zustand und werden zur Reparatur oft nur an einzelnen Stellen geflickt. Das bereitet dann besonders Menschen mit Rollstuhl und sehbehinderten Menschen Schwierigkeiten. Zudem sind Radwege meist zu schmal für Menschen, die mit Handbikes fahren. Benötigt werden daher ausreichend breite und gut ausgebaute Rad- und Handbike-Wege mit klaren Strukturen. Das heißt mit einer Trennung von anderen Verkehrsteilnehmer:innen und eigener Spur zur sicheren Nutzung. Das fördert die Sicherheit und kommt allen Menschen zugute.
2. Das Radwegnetz soll noch besser ausgebaut werden, so dass nicht auf die gefährlichere Straße oder den Fußweg ausgewichen werden muss.
3. Damit für Menschen mit Behinderungen sichere Überquerungsmöglichkeiten der Velorouten und Radwege entstehen können, wird an Gefahrenstellen wie Haltestellen und Ampeln eine Temporeduzierung für Radfahrer:innen gefordert. Hier muss ein Lösungsportfolio erarbeitet werden, damit die individuell passende Lösung je nach Verkehrsführung für jede Stelle gefunden werden kann.
4. Die Stadtreinigung und private Müllmanagementdienstleister müssen hinsichtlich des Abstellverbotes von Behältern auf Fuß- und Radwegen sensibilisiert werden.

ÖPNV (U-/S-Bahnen, Busse) / Zwei-Sinne-Prinzip im ÖPNV

In den Sitzungen wurde deutlich, dass dieser Themenkomplex eine besonders große Bedeutung hat für Menschen mit Einschränkungen und Behinderungen und deren Möglichkeiten zur eigenständigen Teilnahme am gesellschaftlichen und öffentlichen Leben in der Stadt. Die behinderten Menschen sind auf den ÖPNV angewiesen.

1. Die Haltestellenumfeld-Koordination des HVV greift bereits die benannte Zuständigkeitsproblematik an Knotenpunkten auf. Ein weiterer Erfahrungsaustausch mit den Betroffenen und handelnden Akteuren ist jedoch notwendig, um einen gemeinsamen Ansatz zu finden.
2. Barrierefreiheit im ÖPNV muss zukunftssicher sein. Daher müssen Kapazitäten auch auf erhöhte Fahrgastzahlen von Menschen mit Rollstühlen angepasst werden. Damit ist sowohl der Platz in den Fahrzeugen gemeint als auch Aufstellflächen auf Bahnsteigen, mehr Aufzüge usw.
3. In der Vergangenheit mangelte es nicht an Verbesserungsvorschlägen zur Barrierefreiheit an den HVV. Jedoch wurden die Vorschläge nicht immer richtig weiterverfolgt. Es wird vorgeschlagen, ein öffentliches (Online)-Forum bereitzustellen, um Verbesserungsvorschläge mit Ideen zur Barrierefreiheit an den HVV zu unterbreiten und deren Status weiter zu verfolgen. Idealerweise sind dort auch alle potenziell Zuständigen aktiv.
4. Auch wenn der HVV bereits tätig ist, ist aufgrund der von den Teilnehmer:innen gemachten Erfahrungen für alle Mitarbeiter:innen in dem Bereich öffentlicher Nahverkehr eine weitere Sensibilisierung im Umgang mit Menschen mit Behinderung gefordert.
5. An ÖPNV-Haltestellen fehlt es häufig an ausreichend Sitzmöglichkeiten.
6. Radwege vor Haltestellen sind potenzielle Gefahrenquellen. Hier müssen individuelle Lösungen aus einem zu erarbeitenden Lösungs-Pool gefunden werden. (Siehe Fahrrad und Velorouten Pkt. 3)
7. Der Abstand zwischen Bahnsteig und Zug ist für viele Rollstuhlfahrer ein Sicherheitsrisiko. Sogenannte Gap-Filler sollen vermehrt zum Einsatz kommen.
8. Die Bauzeit bei ÖPNV-Maßnahmen muss wann immer möglich auf ein Minimum reduziert werden. Es bedarf eines Konzepts damit dies durch entsprechende gesetzliche Vorgaben und/oder vertragliche Regelungen mit den Baufirmen erreicht werden kann. Ersatzteile für Aufzüge u.ä. müssen möglichst immer verfügbar auf Lager sein, damit hierdurch keine langen Wartezeiten entstehen. Bei der S-Bahn dauern Maßnahmen länger als bei der Hamburger Hochbahn aufgrund der Abhängigkeit zur bundesweiten DB.
9. Bei der S-Bahn müssen Rollstuhlfahrende in den ersten Wagen einsteigen. Dieser ist jedoch oft außerhalb der Überdachung und zu weit von den Anzeigetafeln entfernt, so dass die Anzeigen dann nicht mehr lesbar sind. Außerdem sind an alten S-Bahnsteigen die Rolli-Rampen für den Einstieg in die S-Bahn für E-Rollstühle teilweise zu steil wegen des Kippschutz. Der Übergang vom Bahnsteig in den Zug muss möglichst in jeden Waggon barrierefrei sein. Gefordert wird eine konsequent komplette Barrierefreiheit, nicht nur zwei Kuppeln pro Bahnsteig. Nur dann können auch größere Gruppen mit mehreren Rollstuhlfahrenden gemeinsam die S-Bahn nutzen (z.B. zum Fußball).
10. Der Schnellbuszuschlag sollte nicht nur für eine Begleitperson entfallen, sondern zum Beispiel für alle Familienmitglieder von Menschen mit Behinderung bei einer gemeinsamen Fahrt.

11. Zugang zum Schienenersatzverkehr für Blinde und Rollstuhlfahrende gestaltet sich schwierig, da sich diese Haltestellen z.T. außerhalb eines Busbahnhofs befinden (z.B. Altona). Bei Schienenersatzverkehr werden an Bahnhöfen Wegweiser für Blinde gefordert. Zudem müssen die Wege zum SEV auch rollstuhlgerecht sein. Ein Schienenersatzverkehr muss immer dort beginnen und enden, wo ein barrierefreier Umstieg in eine Bahn möglich ist.
12. HADAG-Fähren sind mit bestimmten Rollstühlen nicht nutzbar, da der Zugang vom Ponton auf die Fähren über eine steile Metall-Rampe wegen dem Kippschutz nicht möglich ist, was von der HADAG leider bestritten wird. Um die Nutzung der HADAG-Fähren möglichst für alle Rollstuhlfahrenden zu ermöglichen, sollte von den Zuständigen ernsthaft überprüft werden, inwieweit eine Ertüchtigung der Zugangsrampen vom Ponton zu den Fähren möglich ist.
13. Je nach Wasserstand ist es schwierig, einige der Landungsbrücken mit dem Rollstuhl zu benutzen, um auf die Schwimm-Pontons zu kommen. Hier könnte ggf. eine entsprechende Beschilderung zu einer möglicherweise besser befahrbaren Brücke helfen.
14. Bei Aufzügen mit Druckknöpfen ohne Säule vor den Türen ist es mit Rollstuhl schwierig bis teilweise unmöglich, den Aufzug zu rufen, da die Knöpfe dann schlecht oder gar nicht zu erreichen sind. Es wäre eine große Erleichterung, wenn überall vor den Türen derartige Säulen mit Knöpfen zum Rufen der Aufzüge wären.
15. Außerdem schließen die Türen der Aufzüge oftmals zu schnell, so dass nicht genug Zeit zum Rangieren für die Ein- und Ausfahrt bleibt. Die Türen sollen möglichst längere Zeit offen stehen bleiben, Dies hätte außerdem noch eine bessere Belüftung der Aufzüge zur Folge.
16. Die Beschilderung und Haltestellenbeschriftung sind in einigen neu gestalteten Stationen schlecht lesbar (Bsp. Altona und Landungsbrücken, bunter Untergrund oder graue Schrift auf weißem Grund an den Säulen, was für viele Personengruppen problematisch ist. Z.B. für sehingeschränkte oder alte Menschen, die lange sitzen bleiben in der Bahn, damit sie beim Bremsen nicht stürzen. Gefordert wird eine gut lesbare und kontrastreiche Haltestellenbeschriftung bei der allgemeinen Beschilderung, den Haltestellenschildern sowie auf den Monitoren.
17. Umsetzung des Personenbeförderungsgesetz: Gefordert wird ein integriertes Förderprogramm des Senats mit einer mit den Verbänden abgestimmten Reihenfolge für den vorgeschriebenen barrierefreien Ausbau insbesondere von kleinen Haltestellen(netzen). Es sollen nicht nur einzelne Großbahnhöfe zeitnah barrierefrei werden, sondern auch gerade die vielen kleinen Haltestellen, damit nicht nur der einzelne Bahnhof, sondern der ÖPNV insgesamt nutzbar wird. Ergänzend zum Umbau der ÖPNV-Haltestellen selbst, müssen auch die dortigen Umgebungsbedingungen direkt mit barrierefrei gestaltet werden, damit Einzelmaßnahmen an den Haltestellen nicht verpuffen. Häufig reichen da schon kleine Maßnahmen.
18. Damit eine Umsetzung zügiger und integriert gelingen kann, sind nicht nur mehr, sondern vor allem auch besser vernetzte Ressourcen nötig, da solch umfassende Maßnahmen sonst wahrscheinlich an Zuständigkeitsgrenzen zu scheitern drohen.

Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips im ÖPNV

1. Fahrgastinformationen müssen für alle zugänglich sein, besonders wenn es zu spontanen Fahrplanabweichungen/Ausfällen kommt. Akustische und visuelle Hinweise müssen in Bahnhöfen und Busbahnhöfen verfügbar sein.
2. Das 2-Sinne-Prinzip ist ein wichtiger Baustein für gehörlose und sehbehinderte Menschen, der nicht nur an den Haltestellen, sondern auch in den Bussen und Zügen gefordert wird.
3. Persönliche Assistenzsysteme mit Möglichkeiten der Orientierung mit Hilfe des eigenen Smartphones sollten hierzu entwickelt werden.
4. Auch andere Hardwarelösungen im Fahrzeug mit Sprachausgabe können hier unterstützen.
5. An Bushaltestellen mit mehreren Linien wird der Wunsch geäußert, eine Säule einzurichten, an der Menschen sich auf Knopfdruck die nächsten Abfahrten ansagen lassen können.
6. Die Idee einer Smartphone-App mit Push-Benachrichtigungen für spontane Störungsmeldungen sowie deren Behebung (z.B. Aufzüge) wird genannt. Hier könnten auch rollstuhlgerechte Alternativrouten angezeigt werden.
7. Es gibt die Idee, im Routenplaner des HVV alternative Routen anzeigen zu lassen, wenn z.B. an einer Haltestelle der Aufzug defekt ist (eine einfache Anzeige defekter Aufzüge ist über die Homepage bereits jetzt möglich).
8. An den Notrufsäulen kann man derzeit nur sprechen und hören. Es besteht hier und in Aufzügen im Notfall also eine Barriere für Gehörlose und die Menschen, die sich nicht artikulieren können. Die Notrufsäulen müssen dahingehen erweitert werden.

Taxen und Shuttle

1. Auflagen an Anbieter zur Barrierefreiheit müssen jetzt eingeführt und vor allem eingehalten werden. Echte Alternativen gibt es nicht. Moia verweist auf den spezialisierten Anbieter CarryCab, der jedoch im Vergleich deutlich zu teuer und zu unflexibel ist.
2. Shuttle- Dienste, die Teil von Hamburgs Mobilitätskonzept sind, müssen selbstverständlich barrierefrei sein. Auch die Nutzung der Apps muss barrierefrei sein.
3. Etwasige Fördermaßnahmen für beispielsweise E-Taxen müssen daran gebunden werden, dass diese barrierefrei nutzbar sind.
4. Taxifahrer können in bestimmten Bereichen nicht auf Menschen mit Behinderung warten, wenn diese z.B. gerade beim Arzt sind. Die Menschen sind aber teilweise darauf angewiesen, dass der Taxifahrer sie noch ein Stück weit begleitet. Hier gilt es, sich Lösungen zu überlegen. Eine Überlegung ist eine offizielle Parkkarte.
5. Gerade in der Zukunft mit autonom fahrenden Fahrzeugen wird die Anforderung der Barrierefreiheit noch viel relevanter, wenn keine Fahrer mehr dabei sind, die zur Not helfen oder gefragt werden könnten. Daher soll bei den zukünftig autonom fahrenden Fahrzeugen das Thema Barrierefreiheit bereits im Vorfeld verankert und mitgedacht werden.

Weitere Schritte im gesamten Beteiligungsverfahren

Nach derzeitiger Planung wird voraussichtlich 2023 der Landesaktionsplan formal vom Senat verabschiedet werden. Bis dahin werden im kommenden Jahr die entwickelten Maßnahmenvorschläge nach Fachbehörden geclustert. Diese haben die Aufgabe die Maßnahmen auf ihre Realisierbarkeit zu prüfen.

Die Abschlussveranstaltung dieses Beteiligungsformates ist für das 1. Quartal 2022 geplant.