

# Positionspapier des Landesbeirates zur Teilhabe von Menschen mit Behinderungen zur Mobilität in Hamburg

## Vorbemerkung

Der Alltag vieler Menschen mit Behinderungen in Hamburg ist von Barrieren geprägt. Dabei ist selbstbestimmte Mobilität ein Menschenrecht und eine zentrale Voraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe, sowie die persönliche, soziale und berufliche Entwicklung. Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK), das Hamburgische Behindertengleichstellungsgesetz und das Personenbeförderungsgesetz verpflichten den Staat zur Schaffung von Rahmenbedingungen, die das Recht von Menschen mit Behinderungen auf selbstbestimmte Mobilität gleichberechtigt mit anderen absichern.

Barrierefreiheit ist eine der Grundvoraussetzungen (neben Komfort und Sicherheit) für das Funktionieren eines Verkehrssystems. Sie nützt allen und schadet niemandem. Damit kein Mensch vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ausgeschlossen wird, müssen Innovationen der Mobilitätswende von Anfang an inklusiv gedacht und umgesetzt werden. Neuerungen müssen das Leben erleichtern und nicht neue Hürden schaffen.

Der Landesbeirat ruft den Senat, den Hamburger Verkehrsverbund, die Verkehrsbetriebe und private Anbieter von Mobilitätsangeboten auf, dem Thema Barrierefreiheit höchste Priorität einzuräumen und zügig längst überfällige Maßnahmen umzusetzen. Der Beirat hält insbesondere die folgenden Punkte für elementar:

## Fahrgastinformationen

Fahrgastinformationen sind konsequent im Zwei-sinne-prinzip zur Verfügung zu stellen. Heißt: Alle visuellen Infos müssen auch akustisch ausgegeben werden, und alle akustischen Infos visuell. Das betrifft u. A. Abfahrtsinformationen bei U- und S-Bahn und bei Bussen, aber auch Informationen über Betriebsstörungen, Haltestellenverlegungen und Schienenersatzverkehr. Neben digitalen Lösungen sind hierbei immer auch Lösungen einzubeziehen, die für Menschen ohne Smartphone zugänglich sind.

## Baustellen und Ersatzverkehre

Baustellen und Ersatzverkehre müssen rechtzeitig und ausführlich kommuniziert werden, damit Fahrgäste mit Behinderung ausreichend Zeit haben, sich darauf einzustellen und sich adäquat vorzubereiten (neue Wege planen, Mobilitätstraining etc.). Zudem müssen sie barrierefrei

gekennzeichnet werden, einschließlich der entsprechenden Wegeleitung. Ebenso ist eine fortlaufende Begleitung der Baumaßnahmen zur Überwachung und Sicherung der Barrierefreiheit unerlässlich.

## Bushaltestellen

Bushaltestellen sind barrierefrei und für alle Fahrgäste sicher zu gestalten. Rund 90% der Haltestellen in Hamburg erfüllen nicht einmal die Grundvoraussetzungen (genügend hohe Bordsteinkanten und genügend Platz zum Ein- und Aussteigen mit dem Rollstuhl, sowie Bodenindikatoren für sehingeschränkte Menschen). Hier sind Investitionen dringend erforderlich. Vorbild könnte hier das Programm zur Schaffung von Zugänglichkeit bei den Bahnhaltstellen in Hamburg sein.

## Aufzüge

Die Instandhaltung von Aufzügen muss dringend optimiert werden. Häufig fallen Aufzüge an U- und S-Bahnhaltstellen Wochen- oder Monatslang aus, was eigenständige Mobilität verhindert oder erheblich erschwert. Wichtig für die Routenplanung ist, dass Echtzeit-Informationen über den Ausfall von Aufzügen zuverlässig zur Verfügung gestellt werden. Die Standorte der Aufzüge erfordern häufig erhebliche Umwege, zudem sind sie häufig schwer auffindbar. Dies ist unter Einbeziehung der Betroffenen zu optimieren.

## Beleuchtung und Beschilderung

Eine ausreichende und zugleich blendfreie Beleuchtung in den Haltestellen ist notwendig. Erforderlich ist zudem eine gut leserliche, normengerechte Beschilderung in Haltestellen, sowie eine durchgehende, verständliche und korrekte Ausstattung von Handläufen mit Braille- und Pyramiden Beschriftung.

## Bezahlmöglichkeiten

Bezahlmöglichkeiten müssen für alle Fahrgäste nutzbar sein. Systeme wie die Prepaid-Card im Bus sind derzeit weder für viele kognitiv eingeschränkte Menschen noch für seh- oder motorisch behinderte oder für Mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar. Hier muss umgehend eine Alternative angeboten werden, z. B. eine Umsetzung von HVV ANY mit anonymisierten Karten.

## Kein Digitalzwang

Grundsätzlich darf es weder bei Bezahlmöglichkeiten noch beim Zugang zu Fahrgastinformationen und auch nicht bei der Nutzung neuer Angebote (On-Demand-Dienste etc.) einen Digitalzwang geben. Dieser schließt u. A. Menschen mit Behinderung aus, die nicht oder noch nicht mit digitalen Hilfsmitteln arbeiten können, sowie viele Seniorinnen und Senioren und

alle Menschen, die sich kein Smartphone leisten können. Es braucht immer eine analoge Alternative.

## Notrufsysteme

Notrufsysteme müssen zwingend barrierefrei sein. Dies betrifft Systeme im Bestand, wie die Not- und Infosäulen an Bahnhaltestellen, Notrufe in Verkehrsmitteln und Aufzügen oder künftig in autonom fahrenden Fahrzeugen. Die Notrufsysteme müssen insbesondere auch für hörbehinderte und taubblinde Menschen, sowie für Menschen mit einer Sprachbehinderung nutzbar sein.

## Autonome Fahrzeuge

Bei autonomen Fahrzeugen ist das Thema Barrierefreiheit besonders zentral, da hier keine Fahrer\*innen an Bord sind, die einem Fahrgast mit Behinderung behilflich sein können. Hierbei geht es nicht nur um die Barrierefreiheit im Fahrzeug, sondern auch um Buchungsmöglichkeiten, die Barrierefreiheit der Haltepunkte (diese sind schon jetzt bei MOIA oder Hop oft in keiner Weise zugänglich), um das Auffinden des Fahrzeugs und die Orientierung am Ausstiegspunkt, sowie um die Information und Kommunikation innerhalb des Fahrzeugs.

## Haltestellenumfelder

Sowohl bei On-Demand-Diensten als auch im klassischen ÖPNV sind die Haltestellenumfelder in Planungen, Nutzungskonzepten und Sanierungsmaßnahmen einzubeziehen. Niemandem ist geholfen, wenn eine Haltestelle komplett barrierefrei ist, die Kreuzung vor der Haltestelle aber überhaupt nicht. Problematisch ist auch, wenn Gehwege vor Haltestellen (aber natürlich auch andernorts) ein Sicherheitsrisiko darstellen, weil rutschiges Laub oder Schnee nicht geräumt sind oder unüberwindliche Hindernisse, z. B. infolge von Baustellen, existieren. Hierfür braucht es mehr Kooperation und gemeinsame Strategien von Verkehrsbetrieben, Bezirken, Landesbetrieben etc. Der Landesbeirat empfiehlt, dass dieser Austausch durch eine Behörde (z. B. die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) initiiert, federführend begleitet und schließlich regelhaft wird.

## E-Roller

Das E-Roller-Chaos auf Hamburgs Gehwegen und in Grünanlagen ist endlich zu beenden. Die bisher vonseiten der Freien und Hansestadt Hamburg vorgenommenen Maßnahmen sind nicht ausreichend. Immer noch stolpern blinde und sehbehinderte Menschen viel zu häufig über rechtswidrig abgestellte oder im Weg liegende E-Roller und verletzen sich schwer. Sehbehinderte, hörbehinderte und taubblinde Menschen erleben (beinah-) Kollisionen mit fahrenden Rollern auf Gehwegen, und Menschen mit Rollator oder Rollstuhl müssen, oft unter großer Gefahr, falschgeparkte

Roller umgehen. Der Landesbeirat empfiehlt, den E-roller-Verleih in Hamburg zu beenden, zumindest aber das Abstellen nur noch an speziell ausgewiesenen Standorten zu gestatten.

## Ausschreibungen

Ganz grundsätzlich gilt: Ausschreibungen müssen die Bedingungen der Barrierefreiheit viel stärker berücksichtigen als es derzeit geschieht. Der bloße Verweis auf rechtliche Vorgaben allein ist nicht zielführend, da diese oftmals vollkommen unzureichend sind. Vielmehr sollten, neben Normen und Richtlinien, auch der Stand der Technik und neue Entwicklungen im Bereich der Barrierefreiheit in die Ausschreibungen einfließen.

## Expertise von Menschen mit Behinderungen

Die Expertise von Menschen mit Behinderungen muss sehr viel stärker als bisher in die Planung, den Vergabeprozess und die Umsetzung von Mobilitätskonzepten, sowie in die Evaluation einfließen. Menschen mit Behinderung, sowie Seniorinnen und Senioren werden bisher viel zu selten mitgedacht, oder es wird an ihren Bedarfen vorbeigeplant. Es braucht nicht nur Austausch, sondern Verbindlichkeit in der Zusammenarbeit mit dem Landesbeirat, den Verbänden der Selbsthilfe und mit dem Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg. Die Einbeziehung muss regelhaft und frühzeitig erfolgen. Die Expertise der Menschen mit Behinderung ist zudem monetär zu vergüten. Die Ergebnisse der Partizipation sind transparent zu dokumentieren. Die Aspekte der Barrierefreiheit sind sodann verbindlich umzusetzen. Verzicht auf Barrierefreiheit ist transparent zu begründen, und angemessene Vorkehrungen im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetz sind in diesem Fall erforderlich.

## Finanzen, Personal und Kommunikation

Inklusive und barrierefreie Mobilität muss priorisiert werden, weil sie eine Grundvoraussetzung für eine moderne Metropole ist, an der alle Bürgerinnen und Bürger teilhaben können. Dafür sind finanzielle Mittel notwendig, aber auch eine offensivere Kommunikation des Senates, des HVV und der Verkehrsbetriebe. Schließlich braucht es in Behörde, HVV und Betrieben auch genügend personelle Ressourcen und schlanke Entscheidungsprozesse, um wirklich voranzukommen.

Hamburg, 13. Dezember 2024

Landesbeirat zur Teilhabe von Menschen mit Behinderungen