



Abschlussbericht:

Evaluation der Begleitforschung zum Projekt „ÖPNV für ALLE“

Evaluationszeitraum 01.05.2023 bis 30.06.2024

Prof.‘in Dr.‘in Elke Schierer
Julia Chiquerille M.A.
Dieter Albert

Gefördert durch:



Kontakt

Evangelische Hochschule Ludwigsburg

Institut für Antidiskriminierungs- und Diversityfragen (IAD) Paulusweg 6, 71638 Ludwigsburg

Tel. 07141-9745223 iad@eh-ludwigsburg.de

www.eh-ludwigsburg.de/hochschule/wir-ueber-uns/institute-der-eh/institut-fuer-antidiskriminierungs-und-diversityfragen-iad/

1. EINLEITUNG	6
2. TEILHABE UND MOBILITÄT IM KONTEXT VON ÖPNV	6
3. BARRIEREFREIHEIT IM ÖPNV: PROBLEMAUFRISS UND FORSCHUNGSSTAND	9
3.1 Ausgangslage	9
3.2 Forschungsfragen	10
3.3 Forschungsziele	10
3.4 Beteiligte Akteur*innen	11
3.4.1 Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK)	11
3.4.2 Betroffene	11
3.4.3 Aufgabenträger	11
4. FORSCHUNGSVORGEHEN	
1. Einleitung.....	7
2. Teilhabe und Mobilität im Kontext von ÖPNV	7
3. Barrierefreiheit im ÖPNV: Problemaufriss und Forschungsstand	10
3.1 Ausgangslage	10
3.2 Forschungsfragen	11
3.3 Forschungsziele	11
3.4 Beteiligte Akteur*innen	12
3.4.1 Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK)	12
3.4.2 Betroffene	12
3.4.3 Aufgabenträger	12
4. Forschungsvorgehen und Evaluationsbausteine.....	12
5. Methodologische Grundlagen der Evaluation	13
5.1 Onlinebefragung.....	13
5.2 Leitfaden gestützte Expert*inneninterviews	13
6. Auswertung Baustein I: Wirkungsevaluation der Weiterbildungsangebote durch Onlinefragebogen Erste Schulung	15
7. Auswertung der Telefoninterviews	17

7.1	Betroffene	18
7.2	Aufgabenträger	23
8.	Kernaussagen	34
8.1	Kernaussagen zu: Weiterentwicklung der Partizipation.....	38
8.2	Kernaussagen zu: ÖPNV auf regionale Ebene	38
8.3	Kernaussagen zu: NVP Deutschlandweit	40
8.4	Kernaussagen zu: Dringendster Handlungsbedarf	40
9.	Handlungsempfehlungen	42
9.1	Handlungsempfehlungen/Ausblick zur Fortführung des Projektes ÖPNV für ALLE	45
9.2	Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung von Partizipation	46
10.	Fazit	47
11.	Literaturverzeichnis.....	49
12.	Anhang.....	51
12.1	Fragebogen Onlineschulung	51
12.2	Leitfragen zum Telefoninterview	54
	Leitfragen zum Telefoninterview	54
5.	EVALUATIONSBAUSTEINE	11
6.	METHODOLOGISCHE GRUNDLAGEN DER EVALUATION	12
6.1	Onlinebefragung	12
6.2	Leitfaden gestützte Expert*inneninterviews	12
7.	AUSWERTUNG BAUSTEIN I: WIRKUNGSEVALUATION DER WEITERBILDUNGSANGEBOTE DURCH ONLINEFRAGEBOGEN ERSTE SCHULUNG	14
8.	AUSWERTUNG DER TELEFONINTERVIEWS	16
8.1	Betroffene	17
8.2	Aufgabenträger	22
9.	KERNAUSSAGEN	34

9.1	Kernaussagen zu: Weiterentwicklung der Partizipation	38
9.2	Kernaussagen zu: ÖPNV auf regionale Ebene	39
9.3	Kernaussagen zu: NVP Deutschlandweit	40
9.4	Kernaussagen zu: Dringendster Handlungsbedarf	41
9.5	Kernaussagen zur Fortführung des Projektes ÖPNV für ALLE	42
10.	HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	42
10.1	Handlungsempfehlungen/Ausblick zur Fortführung des Projektes ÖPNV für ALLE	46
10.2	Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung von Partizipation	47
11.	FAZIT	48
12.	LITERATURVERZEICHNISS	49
13.	ANHANG	51
13.1	Fragebogen Onlineschulung	51
13.2	Leitfragen zum Telefoninterview	54

Projekt "ÖPNV für ALLE"



Das vom Bundesverband Selbsthilfe für Körperbehinderte e.V. (BSK) initiierte Projekt "ÖPNV für Alle" begleitet die Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr und steht vor allem für die Verbände vor Ort und betroffenen Menschen mit Behinderung als Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Träger der öffentlichen Daseinsvorsorge, also in der Regel die Städte und Gemeinden, müssen sicherstellen, dass alle Menschen den öffentlichen Nahverkehr barrierefrei nutzen können.

Zu diesem Zweck müssen die Aufgabenträger Nahverkehrspläne erstellen, welche auch die Belange von Menschen mit Behinderungen berücksichtigen. Um hier die Kommunen und die Verbände vor Ort zu unterstützen, hat der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) das Projekt „ÖPNV für ALLE“ ins Leben gerufen. Dieses Projekt wird durch Mittel der AKTION MENSCH gefördert. Im Rahmen des Projekts werden wichtige Informationen gesammelt, die allen Interessierten zur Verfügung gestellt werden. Um die Umsetzung der Barrierefreiheit im „ÖPNV für Alle“ nach dem PBefG vor Ort zu realisieren wird den VERBÄNDEN DER BEHINDERTENSELBSTHILFE, FAHRGAST- und BEHINDERTENBEIRÄTEN sowie Interessierten eine Online-Schulungsreihe angeboten. Ziel ist es, die aktive Beteiligung an der Gestaltung von Nahverkehrsplänen zu fördern. Die Schulungen finden über die Plattform "zoom" statt und bauen aufeinander auf. Die Teilnahme dabei ist kostenfrei. Das Projekt soll die Verbände vor Ort und betroffene Menschen stärken und ermutigen, sich an der Gestaltung der Nahverkehrspläne zu beteiligen. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Barrierefreiheit hier verankert wird.

Das Projekt ÖPNV für Alle ist im August 2020 gestartet. Der Fokus des Projekts liegt auf dem Empowerment der Verbände vor Ort und der betroffenen Menschen mit Behinderung, deshalb liegt der Schwerpunkt der Evaluation auf den Schulungen, da sie ein wichtiger Baustein für die Vermittlung von Wissen und Kompetenzen sind. Es soll sichergestellt werden, dass die Teilnehmenden optimal auf die Herausforderungen im ÖPNV vorbereitet werden. Evaluiert wird das Projekt durch das IAD (Institut für Antidiskriminierungs- und Diversityfragen) an der EH-Ludwigsburg).

1. Einleitung

Die Lebenswirklichkeit von Menschen mit Behinderungen bewegt sich in einem ständigen Spannungsfeld zwischen Ausgrenzung und Teilhabe. Ihr Alltag ist häufig eher durch Separation und Diskriminierung als durch Teilhabe und Partizipation gekennzeichnet. Insofern ergeben sich auch spezifische Anforderungen an die Gestaltung von Barrierefreiheit im ÖPNV. Insbesondere für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderungen ist der Wunsch nach Teilhabe am gesellschaftlichen Leben oft nicht oder nur schwer realisierbar. Trotz der Einführung des Sozialgesetzbuches IX, das ausdrücklich die Rechte von Menschen mit Behinderungen stärken soll, profitieren schwerbehinderte Menschen bis heute nur wenig von den Möglichkeiten des ÖPNV.

Gerade in Zeiten einer Mobilitätswende, der Forderung nach mehr und besseren Verkehrsnetzen, die eine Abkehr von der autogerechten Stadt fordert bzw. wünscht, gerade in diesem Bereich müssen die Bedingungen verändert werden, da sonst diese Wege nur von bestimmten Teilen der Bevölkerung genutzt werden können.

Mobilität und Teilhabe am gesellschaftlichen Wandel sind gerade im Bereich der selbstgestalteten Mobilität wichtig.

2. Teilhabe und Mobilität im Kontext von ÖPNV

Im Bereich Behinderung und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) beziehen sich Partizipation und Teilhabe auf die aktive Mitgestaltung und den gleichberechtigten Zugang von Menschen mit Behinderungen zu Verkehrsdiensten und -infrastrukturen.

Partizipation bedeutet, dass Menschen mit Behinderungen in die Planung und Gestaltung von ÖPNV-Angeboten einbezogen werden. Das kann durch Befragungen, Workshops oder Gremien geschehen, in denen ihre Bedürfnisse und Wünsche berücksichtigt werden. Es ist wichtig, dass ihre Perspektiven in Entscheidungsprozesse einfließen, um barrierefreie und nutzerfreundliche Verkehrslösungen zu entwickeln.

Teilhabe bezieht sich auf die tatsächliche Möglichkeit, den ÖPNV zu nutzen. Das umfasst den Zugang zu Haltestellen, Fahrzeugen und Informationen. Barrierefreiheit ist hier ein zentrales Thema: Dazu gehören beispielsweise rollstuhlgerechte Zugänge, akustische und visuelle Informationen für Menschen mit Seh- oder Hörbehinderungen sowie die Schulung des Personals im Umgang mit Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen.

Zusammengefasst fördern Partizipation und Teilhabe im ÖPNV die Selbstbestimmung und Mobilität von Menschen mit Behinderungen, indem sie sicherstellen, dass ihre Bedürfnisse in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden und sie gleichberechtigt am öffentlichen Leben teilnehmen können.

In systematisierender Weise kann zwischen drei unterschiedlichen Ebenen der Teilhabe unterschieden werden: „Zum einen geht es um die strukturelle Ebene, das heißt um die Ebene von Gesellschaft und Umwelt. Zum Zweiten geht es um die Ebene von Prozessen, Praktiken, zum Beispiel Handlungen, und vieles mehr. Schließlich zum Dritten geht es um die individuelle Ebene [...]“ (Waldschmidt 2015: 684).

Teilhabe auf der strukturellen Ebene umfasst die Bedingungen, Ressourcen und Möglichkeiten für eine vielfältige Inklusion in allen sozialen und kulturellen Lebensbereichen und Funktionssystemen. Bezogen auf die Mobilität im ÖPNV bedeutet dies, dass die technischen Grundvoraussetzungen für Barrierefreiheit gegeben sein müssen. Von Aufzugssystemen über Niederflrbusse, ausbaubaren Sitzreihen, Kraftknotensysteme und akustischen Leitsysteme bis hin zur uneingeschränkten Mitnahme von Blindenhunden.

Partizipation auf der Prozessebene umfasst die Möglichkeit zur Teilnahme, Begleitung, Mitwirkung und Mitbestimmung in persönlichen, öffentlichen und politischen Angelegenheiten. Partizipation in Bezug auf Mobilität im ÖPNV könnte hier in einer partizipativen Zusammenarbeit von Verbänden, Betroffenen und Aufgabenträgern liegen. Ohne Handlungs- und Anwendungswissen ist jede technische Ausstattung des ÖPNV wirkungslos.

Auf der Prozessebene ist daher ein wechselseitiges Lernverhältnis anzustreben. Auf der individuellen Ebene kann Teilhabe als Verwirklichungschance im Sinne von Handlungs- und Gestaltungsspielräumen in der persönlichen Lebensführung und Alltagsbewältigung verstanden werden. Im Kontext von Teilhabe und Mobilität ist die individuelle Ebene wohl die wichtigste, um Alltagsmobilität und ggf. damit verbundene Erwerbsarbeit zu ermöglichen.

Was ist der ÖPNV?

Der ÖPNV, oder Öffentlicher Personennahverkehr, bezeichnet alle Verkehrsmittel, die für den öffentlichen Personenverkehr in städtischen und ländlichen Gebieten genutzt werden. Dazu gehören Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen und Regionalzüge. Der ÖPNV ist darauf ausgelegt, Menschen innerhalb von Städten und zwischen benachbarten Gemeinden zu befördern und bietet eine umweltfreundliche und kostengünstige Alternative zum Individualverkehr.

Ziele des ÖPNV sind unter anderem die Reduzierung des Verkehrsaufkommens, die Verbesserung der Luftqualität und die Förderung der Mobilität für alle Bürger, einschließlich Menschen mit Behinderungen. Der ÖPNV spielt eine wichtige Rolle in der urbanen Infrastruktur und trägt zur Erreichung von Nachhaltigkeitszielen bei.

Teilhabe und Mobilität im Kontext von NV und NVP Inklusionsbarometer Mobilität 2022

Die Aktion Mensch wollte wissen, wie sich Menschen mit Behinderung von einem Ort zum anderen bewegen. Und, ob es Dinge gibt, die dabei stören. Aus diesem Grund hat die Aktion Mensch dem Unternehmen „Ipsos“ im März 2022 den Auftrag gegeben, eine Befragung zu starten: Das Unternehmen hat Menschen mit Behinderung online gefragt, wie sie sich fortbewegen, zum Beispiel zu Fuß, mit Fahrrad, Bus, Bahn, E-Roller, Car-Sharing, Miet- Auto, Taxi, Zug oder Privat-Auto.

Die Aktion Mensch und Ipsos wollten von den Menschen auch Dinge wissen, die damit zusammenhängen: Zum Beispiel gibt es genug Fuß- und Radwege, sind die Wege groß genug, gibt es genug Haltestellen für Bus und Bahn, sind die Haltestellen barrierefrei, gibt es genug

Parkplätze, Behinderten-Parkplätze, Lade-Stationen für E-Autos und mehr.
(<https://www.ipsos.com/de-de/teilhabe-community-von-ipsos-und-aktion-mensch>)

Einige Ergebnisse der Untersuchung:

Die Untersuchung zeigte insgesamt: Menschen mit Behinderung sind weniger zufrieden als Menschen ohne Behinderung, wenn sie sich von einem Ort zum anderen bewegen. Menschen mit Behinderung haben also weniger oder schlechtere Möglichkeiten, sich von einem Ort zum anderen zu bewegen.

Die weiteren Ergebnisse der Untersuchung nach Dimensionen eingeteilt:

In größeren Städten gibt es mehr Möglichkeiten, von einem Ort zum anderen zu kommen, zum Beispiel mit Bussen, Bahnen, E-Rollern, Sharing- oder Miet-Autos. In Dörfern und kleineren Städten gibt es weniger solcher Möglichkeiten. Auch wie oft Busse oder Bahnen kommen, ist in der Stadt besser. In der Stadt müssen Menschen auch nicht so weit bis zur nächsten Haltestelle laufen. Das heißt: Die Menschen in größeren Städten können zwischen verschiedenen Angeboten wählen, sie haben es nicht so weit bis zur nächsten Haltestelle, und sie müssen nicht so lange auf den nächsten Bus oder die nächste Bahn warten. Bei den Menschen auf dem Land ist es genau andersherum.

Bei diesen Fragen zur Verfügbarkeit, also ob es genug Busse, Bahnen, Straßen oder Parkplätze gibt, haben Menschen mit Behinderung fast genauso wie Menschen ohne Behinderung geantwortet.

Menschen mit Behinderung stoßen häufiger auf Barrieren und Hindernisse, wie zum Beispiel auf Treppen, kaputte Fahrstühle, gesperrte oder zugestellte Wege, zu enge Gänge, fehlende Rampen, zu kurze Grün-Phasen für Fußgänger*innen an Ampeln, schlechte Straßen, die rutschig sind oder Schlaglöcher haben. Auch fehlende Schilder, schlecht lesbare Fahrpläne, unübersichtliche Apps oder Internetseiten und komplizierte Fahrkarten-Automaten können eine Barriere sein. Diese Barrieren und Hindernisse machen es schwer, sich frei von einem Ort zum anderen zu bewegen. Menschen mit Behinderung werden von diesen Barrieren und Hindernissen häufiger behindert als Menschen ohne Behinderung. Menschen mit Behinderung finden die Kosten zu hoch, um sich von einem Ort zum anderen zu bewegen. Insgesamt finden mehr Menschen mit Behinderung die Kosten für Verkehr zu hoch. Bei der Zeit ist es ähnlich: Mehr Menschen mit Behinderung finden, dass sie zu viel Zeit dafür brauchen, um von einem Ort zum anderen zu kommen als Menschen ohne Behinderung. Wer viel Zeit braucht und hohe Kosten hat, um von einem Ort zum anderen zu kommen, der bleibt dann doch eher zu Hause. Menschen verzichten dann eher darauf, Freunde zu treffen oder ins Kino zu gehen. Hier unterscheiden sich die Antworten von Menschen mit Behinderung am stärksten. Menschen mit Behinderung sagten häufiger, dass sie ungern unterwegs sind, als Menschen ohne Behinderung. Deutlich mehr Menschen mit Behinderung finden, dass sie nur schlecht selbstständig und spontan reisen können. Sie erleben außerdem Beratungs-Personal für Bus und Bahn als weniger freundlich und hilfsbereit als Menschen ohne Behinderung. Menschen mit Behinderung fühlen sich auch seltener sicher, wenn sie unterwegs sind.

Nachhaltige Mobilität

Menschen mit Behinderung, ob älter oder jünger, ob Stadt oder Land – sie alle haben ähnliche Meinungen zu Umwelt- und Klimaschutz: Insgesamt wünschen sie mehr Reise- Möglichkeiten, die Umwelt und Klima besser schützen.

Digitalisierung

Die befragten Menschen nutzen digitale Angebote selten, wie zum Beispiel Online-Fahrkarten-Kauf, Navigation oder Fahrplan-Auskunft im Internet. Vermutlich wissen viele Menschen noch nicht, welche digitalen Angebote beim Reisen helfen können. Es gibt Unterschiede abhängig vom Alter: Jüngere Menschen nutzen digitale Verkehrsangebote häufiger als ältere Menschen. Insgesamt zeigt die Untersuchung, dass sich Menschen mit Behinderung recht gut von einem Ort zum anderen bewegen können. Menschen mit Behinderung stoßen dagegen häufiger auf Probleme und Barrieren. Städte sind barrierefreier als ländliche Regionen – vor allem die Busse und Bahnen.

3. Barrierefreiheit im ÖPNV: Problemaufriss und Forschungsstand

3.1 Ausgangslage

Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist für viele Menschen mit Behinderungen oft nur möglich, wenn ihnen Nachteilsausgleiche, Hilfen und Unterstützungsleistungen zur Verfügung stehen. Die aktuelle Gesetzgebung sichert Menschen mit Behinderungen mit dem Benachteiligungsverbot des Grundgesetzes, der Antidiskriminierungsgesetzgebung, dem Behindertengleichstellungsgesetz, dem SGB IX, den Leistungsgesetzen und nicht zuletzt der UN-Behindertenrechtskonvention eine selbstbestimmte und gleichberechtigte Teilhabe an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens zu.

Die Lebenswirklichkeit von Menschen mit Behinderungen zeigt jedoch, dass es noch ein weiter Weg bis zur Verwirklichung einer inklusiven Gesellschaft ist. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen zunächst die Rechte bekannt sein und durchgesetzt werden. Entsprechende Regelungen und Vorschriften, insbesondere Leistungsgesetze, sind in Deutschland in vielen verschiedenen Gesetzen verankert.

Städte und Gemeinden müssen heute dafür sorgen, dass alle Menschen den öffentlichen Nahverkehr gleichberechtigt nutzen können. Dazu sind Nahverkehrspläne zu erstellen, die auch die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen berücksichtigen. Um die Akteure vor Ort bei der Umsetzung der neuen gesetzlichen Vorgaben zu unterstützen, hat der Bundesverband Körperbehinderter das Projekt "ÖPNV für alle" ins Leben gerufen. Das von der Aktion Mensch geförderte Projekt soll Betroffene und ihre Interessenverbände in die Lage versetzen, Nahverkehrspläne aktiv mitzugestalten, mit dem Ziel, Inklusion und Barrierefreiheit im ÖPNV nachhaltig zu verankern.¹

Da die gesetzlichen Vorgaben nach §8 des Personenbeförderungsgesetzes vor Ort aktiv und zielführend umgesetzt werden sollen, stehen qualitative Befragungen der lokale Akteur*innen

¹ <https://www.bsk-ev.org/>

zu ihrem Fortbildungsbedarf, zu bereits absolvierten Qualifizierungsbausteinen sowie zur Umsetzung erster Maßnahmen zur Beteiligung und Aktivierung von Betroffenen und Verbänden im Mittelpunkt der Evaluation.

Als Ergebnis der empirischen Erhebung werden Empfehlungen zu Chancen und Grenzen von Beteiligungsverfahren im Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV erarbeitet.

3.2 Forschungsfragen

Evaluation stellt generell ein systematisches Daten basierte und Kriterien bezogene Bewertung von Projekten und einzelnen Angeboten dar, die zu einer begründbaren Entscheidungsfindung über die Fortsetzung oder Umgestaltung der untersuchten Angebote beitragen soll. Sie orientiert sich dabei vor allem an den formulierten Projektzielen.

Durch zwei aufeinander aufbauende online Module sollen Interessenvertreter*innen qualifiziert werden, so dass sie sich an der die Nahverkehrsplanung aktiv beteiligen können.

Die Forschungsfragen für die qualitative und quantitative Erhebungen dieser Evaluation orientieren sich an den Zielsetzungen der Wirkungsforschung, die es sich im Allgemeinen zur Aufgabe gesetzt hat, die Effekte von Programmen/Schulungen zu klären und die Zusammenhänge zwischen Zielerreichung und Mitteleinsatz aufzuzeigen (Ottmann und König: 2023).

Anvisierte Meilensteine der Befragung sind von daher:

- Die Aktivitäten finden wie geplant statt.
- Die richtigen Zielgruppen werden erreicht.
- Die Zielgruppen akzeptieren das Angebot.
- Wissen/Einstellungen/Werte/Fähigkeiten
- Handlungen und Verhalten bei der Umsetzung
- Wirkungen auf Kommunen und Gesellschaft

Auf Grundlage des Ergebnisses der Wirkungsforschung werden Schlussfolgerungen gezogen und Empfehlungen für die Weiterarbeit bzw. weitere Schulungen oder der Fortführung des laufenden Projektes entwickelt.

3.3 Forschungsziele

Mit dem Projekt „ÖPNV für ALLE“ ist es das zentrale Ziel Akteur*innen vor Ort so zu stärken, dass eine Umsetzung von Barrierefreiheit vor Ort gelingen kann. Dazu zählen Mitglieder, Betroffene sowie Vertreter*innen von Verbänden und Einrichtungen.

Als Ergebnis der Erhebung sollen Empfehlungen zu Chancen und Grenzen von Beteiligungsverfahren im Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV erarbeitet werden.

3.4 Beteiligte Akteur*innen

3.4.1 Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK)

In Deutschland leben rund 7 Millionen Menschen mit Behinderung, viele davon sind körperbehindert. Ihre Interessen vertritt der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V (BSK) seit 1955. Das Ziel des BSK ist es, diesen Menschen ein selbstbestimmtes Leben in einer Welt ohne Barrieren zu ermöglichen. Dazu arbeitet der BSK gemeinsam mit weiteren Verbänden zusammen: Auf politischer und sozialer Ebene sowie im Netzwerk der BSK-Selbsthilfegruppen. Der BSK hat heute etwa 25.000 Mitglieder.

Regelmäßig diskutieren BSK-Vorstandsmitglieder und Politiker*innen in der Veranstaltungsreihe „BSK im Dialog“ sozialpolitische Themen zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention wie z.B. Inklusion und barrierefreier Öffentlicher Personennahverkehr.

Der BSK ist bundesweit in über 100 Untergliederungen vertreten. Das Angebot der BSK-Selbsthilfegruppen ist breit aufgestellt und das Angebot bietet Sport- und Beratungsangebote, Jugendarbeit bis hin zur Interessenvertretung und kommunalpolitische Arbeit an. Über engagierte ehrenamtliche Mitarbeiter*innen, die über größtmögliche Selbstständigkeit verfügen, fördert der BSK regionale Strukturen. Als Mitglied im BSK e.V. können Betroffene die Angebote und Leistungen der Selbsthilfegruppen in ihrer Nähe in Anspruch nehmen

3.4.2 Betroffene

Als Mitglied beim Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. genießt man die Vorteile einer starken Gemeinschaft. Ob als Privatperson oder Verein, eine Mitgliedschaft lohnt sich. Der BSK vertritt die Interessen der Mitglieder*innen auf allen Ebenen und das zu einem günstigen Beitrag ab 38€ jährlich.

3.4.3 Aufgabenträger

Die ÖPNV-Aufgabenträger sind in *Deutschland* seit der *Regionalisierung* und dem Inkrafttreten des *Regionalisierungsgesetzes* am 27. Dezember 1993 für die Organisation und Finanzierung des *öffentlichen Personennahverkehrs* (ÖPNV) zuständig. Dies umfasst den *öffentlichen Straßenpersonennahverkehr* (ÖSPV) gemäß *Personenbeförderungsgesetz* (PBefG) und den *Schienenpersonennahverkehr* (SPNV) gemäß *Allgemeinem Eisenbahngesetz* (AEG). Je nach *Land* und differenziert nach SPNV und ÖSPV sind diese Funktionen unterschiedlichen Behörden und Organisationen übertragen.

4. Forschungsvorgehen und Evaluationsbausteine

Die Begleitforschung umfasst verschiedene Bausteine, die dazu dienen, Projekte oder Programme systematisch zu begleiten und deren Entwicklung zu evaluieren. Zu den zentralen Bausteinen gehören:

Zieldefinition: Klare Formulierung der Ziele, die mit der Begleitforschung erreicht werden sollen.

Methodenauswahl: Auswahl geeigneter Methoden zur Datenerhebung und -analyse, wie qualitative Interviews, Umfragen oder Beobachtungen.

Datenerhebung: Systematische Sammlung von Daten während des gesamten Projektverlaufs, um Veränderungen und Entwicklungen zu dokumentieren.

Datenanalyse: Auswertung der gesammelten Daten, um Erkenntnisse über den Fortschritt und die Wirksamkeit des Projekts zu gewinnen.

Feedback-Mechanismen: Regelmäßige Rückmeldungen an die Projektbeteiligten, um Anpassungen und Verbesserungen zu ermöglichen.

Berichterstattung: Erstellung von Berichten, die die Ergebnisse der Begleitforschung zusammenfassen und Empfehlungen für zukünftige Schritte geben.

Nachhaltigkeitsanalyse: Untersuchung der langfristigen Auswirkungen und der Nachhaltigkeit der Ergebnisse des Projekts.

Diese Bausteine helfen dabei, die Qualität und Effektivität von Projekten zu sichern und kontinuierliche Lernprozesse zu fördern.

5. Methodologische Grundlagen der Evaluation

5.1 Onlinebefragung

Eine Onlinebefragung ist eine Methode zur Datenerhebung, bei der Fragen über das Internet an eine Zielgruppe gestellt werden. Die Teilnehmenden können die Umfrage in der Regel anonym und zu einem für sie passenden Zeitpunkt ausfüllen. Onlinebefragungen werden häufig in der Evaluationsbefragung, Marktforschung, Sozialforschung oder für Feedbackzwecke eingesetzt, da sie eine kostengünstige und effiziente Möglichkeit bieten, eine große Anzahl von Antworten zu sammeln. Die Ergebnisse können schnell ausgewertet und analysiert werden, was sie zu einem beliebten Werkzeug für Akteure macht.

5.2 Leitfaden gestützte Expert*inneninterviews

Eine Evaluation ist die „systematische, datengestützte und kriteriengeleitete Bewertung“ von Projekten oder einzelnen Angeboten (Heiner 2007: 825), die zu einer rationalen und begründbaren Entscheidungsfindung über die Fortführung oder Umgestaltung der untersuchten Angebote beiträgt. Generell geht es bei der Evaluation um die Zielbereiche Kontrolle, Legitimation und Optimierung (Stockmann 2004: 13ff.).

Für die Durchführung der wissenschaftlichen Begleitforschung wurde vom IAD eine „formative Evaluation“ empfohlen, deren Ergebnisse ein direktes Feedback zur Optimierung der Online-Schulungsreihe „ÖPNV für Alle“ liefert. Unter einer formativen Evaluation versteht man die Bewertung und Verbesserung eines Prozesses innerhalb eines bestimmten Zeitraums (Datenerhebungsphase). Im Zentrum der Evaluation stehen qualitativ ausgerichtete Befragungen der lokalen Akteure*innen zu ihren Fortbildungsbedarfen, bereits erreichten Qualifikationsbausteinen sowie zur Umsetzung erster Maßnahmen zur Beteiligung und Aktivierung von Betroffenen und Verbänden.

Eine formative Evaluation wirkt somit in die gleiche Richtung wie eine abschließende Qualitätssicherung. Sie dient somit auch der Unterstützung und Verbesserung laufender Projekte. Formative Evaluationen bedienen sich häufig qualitativer Methoden, die im Gegensatz zu quantitativen Methoden die Untersuchung von Fall- und Prozesskonstruktionen ermöglichen (Stockmann 2004: 833). Der Ablauf der Evaluation ist dabei nicht linear, sondern beinhaltet die kontinuierliche Datenerhebung und Datenanalyse in einem iterativen Prozess (Szabo 1998: 62).

Untersuchungen mit ethnographischen Methoden, wie sie im Rahmen dieser Evaluation durchgeführt wurden, zielen darauf ab, spezifische Erfahrungen, Situationen,

Interaktionen und Prozesse möglichst detailliert abzubilden. Die qualitativen Interviews mit Betroffenen und Aufgabenträgern liefern hier ein umfassendes Bild über einzelne erlebte Problemstellungen in der Nahverkehrsplanung, individuelle Schwierigkeiten und Wünsche für Folge-Schulungen aber auch Zukunftsideen und konkrete Verbesserungsvorschläge.

Um sowohl strukturellen Fragen als auch Einzelfallbefunden gerecht zu werden, setzt die Evaluation auf eine Kombination von quantitativen und qualitativen Erhebungsmethoden. Zu den qualitativen Methoden zählen die Interviews mit Betroffenen und Aufgabenträgern. Die Evaluation der ersten Online-Schulung wurde hingegen mittels einer quantitativen Online-Befragung durchgeführt. In der Evaluation werden daher beide Erhebungsmethoden miteinander kombiniert (Methoden-Triangulation). Diese Triangulation ermöglicht es, die jeweiligen Stärken der verschiedenen Methoden gezielt einzusetzen. „Während quantitative Methoden geeignet sind, um ‚schwache‘ Kausalbeziehungen mit Hilfe probabilistischer Modelle abzubilden, können unbekannte kausale Bedingungen (...) oft nur durch qualitative Forschung gefunden werden“ (Kelle 2007: 151).

Darüber hinaus enthalten qualitative Methoden oft ein Mehr an Praxisrelevanz, da bspw. bei qualitativen Interviews während der Beschreibung eines Problems gleichzeitig mögliche Lösungsvorschläge der Befragten aufgezeigt werden können.

Ein weiterer Vorteil ist die wesentlich höhere Flexibilität und Anpassungsfähigkeit an das jeweilige soziale System. Gerade für diese Studie erscheint aufgrund der unterschiedlichen Behinderungsformen der Befragten eine qualitative Erhebungsmethode am geeignetsten. Denn ein aktives und personenzentriertes qualitatives Interview kann an den Einzelfall angepasst werden. So kann z.B. auf gewünschte Interviewzeiten eingegangen werden oder Lautstärke, Sprache und Kommunikationsweise entsprechend angepasst werden.

Die Ergebnisse der qualitativen und quantitativen Erhebung sind gleichberechtigt und fokussieren unterschiedliche Aspekte eines Themenfeldes. Durch die Kombination beider Erhebungsinstrumente entsteht ein komplexes Informationsbild. Anhand der unterschiedlichen Datenerhebungsmethoden lässt sich der empirische Befund mehrfach absichern und durch gegenseitige „cross-checks“ Fehldeutungen minimieren (Stockmann 2006: 261). Das Ziel stellt somit ein Gesamtbild der unterschiedlichen Bausteine dar.

Leitfadenstrukturierte Interviews werden im Sinne qualitativ-empirischer Sozialforschung durchgeführt und gewährleisten ein methodisch kontrolliertes Fremdverstehen. Die Stärken einer qualitativen Herangehensweise liegen mit darin, „[...] dass Prozesse beobachtet, Entwicklungen dokumentiert und im Detail rekonstruiert, subjektive Sichtweisen der Beteiligten sichtbar und Interessen (und Probleme) somit transparenter und nachvollziehbarer gemacht werden; damit werden Erfolge und Misserfolge im Verlauf auf das Handeln und Erleben von Akteuren und auf spezifische Rahmenbedingungen spezifisch zurechenbar“ (Kardorff 2006: 83). Expert*innen der vorliegenden Evaluation sind die Betroffenen selber, die Teilnehmer*innen der Onlineschulungen, sowie auch die Aufgabenträger.

In Abgrenzungen zu anderen Formen des offenen Interviews ist bei Expert*inneninterviews „[...] nicht die Gesamtperson der Gegenstand der Analyse“ (Meuser/Nagel 2005a: 72f.), sondern der Kontext um den es hierbei geht. Zum Kontext der vorliegenden Evaluation zählen vor allem die Schwierigkeiten, auf die die Betroffenen stoßen, bei der Erstellung, Mitsprache oder dem Beleidigungsprozess der Barrierefreiheit im ÖPNV. Die Betroffenen, aber auch die Aufgabenträger sind somit nicht als Individuen, sondern Expert*innen von Bedeutung. Hierdurch ist es bspw. möglich, das Erfahrungswissen einer blinden Person auf alle zukünftig

blinden Menschen zu übertragen, da davon ausgegangen werden kann, dass die Problematik, die „Barriere“, für alle blinden Personen ähnlich ist. Folgerichtig werden die Betroffenen im Zuge der Evaluation als Repräsentant*innen einer Gruppe in die Evaluation einbezogen. Dementsprechend sind sie „als FunktionsträgerInnen von Interesse [...], nicht aber als Privatpersonen“ (Meuser/Nagel 2005b: 264).

Alle Interviews wurden digital aufgezeichnet und analog mitgeschrieben. Transkribiert wurden die Interviews mit dem Programm „noScribe Vers. 0.5“ und anschließend überarbeitet bzw. händisch transkribiert, da das Programm Dialekt nicht zu transkribieren vermag. Die transkribierten Interviews wurden nach Regeln mittlerer Genauigkeit verschriftlicht und anschließend inhaltsanalytisch ausgewertet. Der besseren Lesbarkeit wegen werden die im Dialekt geführten Gespräche einer gesprochenen Standardsprache angenähert. Da nonverbales Verhalten wie lachen, räuspern oder längere Pausen für die Interpretation durchaus von inhaltlicher Bedeutung sein kann, wird dies bei den Mitschriften durch kurze Bemerkungen in Klammern (..) angegeben. Fokussiert wird bei der vorliegenden Evaluation die inhaltsanalytische Auswertung der Interviews. Dabei werden die für den Evaluationsbereich relevanten Sachverhalte aus dem Blickwinkel der Betroffenen, aber auch der Aufgabenträger betrachtet.

Die Ergebnisse der Interviewanalyse werden im Anschluss thematisch gebündelt und zu Kernaussagen verdichtet. Einzelne Themen und Kernaussagen werden darüber hinaus mit ausgewählten Zitaten aus den Interviews belegt. Die detaillierten Fragebögen befinden sich im Anhang.

Der BSK unterstützte die Forschung insbesondere durch die Beteiligung und Mit-Erstellung der Fragen für den ersten Online-Fragebogen, das Anschreiben bzw. Versenden des Online Fragebogens, an die Teilnehmer*innen, sowie die Miterstellung der Leitfragen für die Telefoninterviews und die Bereitstellung der Daten.

6. Auswertung Baustein I: Wirkungsevaluation der Weiterbildungsangebote durch Onlinefragebogen Erste Schulung

Der erste Online-Fragebogen gehört zu Baustein I und soll dazu beitragen, die Qualität der angebotenen Online-Module des BSK zu evaluieren und auszubauen. Potenzielle Fortbildungsinteressen sollen erfragt werden sowie der eventuell anfallende Unterstützungsbedarf bei der Umsetzung erster Maßnahmen und zur Beteiligung und Aktivierung von Betroffenen und Verbänden.

Der Fragebogen wurde so aufgebaut, dass er sowohl Fragen zum

- a. Veranstaltungskonzept,**
- b. Inhalt,**
- c. zu den Rahmenbedingungen als auch zu**
- d. Referent*innen aufweist.**

So ist eine bessere und genauere Analyse der Fortbildung möglich. Die erste Online-Schulung erfolgte am 16./17.5.2023. An dieser Schulung nahmen 80 Teilnehmende teil. Der Fragebogen wurde nach Abschluss der zwei Tage durch einen Link mit der Bitte um Teilnahme vom BSK an die TeilnehmerInnen versendet wurde.

Insgesamt haben 38 Teilnehmerinnen den Online Fragebogen ausgefüllt. Die Ergebnisse werden in Tortendiagrammen vorgestellt und anschließend als Zusammenfassung verschriftlicht. Im Folgenden werden Auszüge aus der Evaluation zu den Themen a)- d) nach Wichtigkeit und Häufigkeit der Nennung stichwortartig vorgestellt:

a. Veranstaltungskonzept

1. Mehr aktivierende Methoden (z.B. Gruppenarbeit, Break Out Rooms, persönliche Fragen und Anregungen).
2. Das Konzept wurde mehrheitlich als überwiegend positiv betrachtet. Lediglich fehlten bei vielen aktivierende Methoden.
3. Obwohl das Angebot online stattfand konnten sich die meisten mit dem Tool „Zoom“ gut verständigen. Allerdings war bei einer Teilnahme von 60 Personen der Blickkontakt schwierig zu halten, auch musste der Ton nur für die Sprechenden aktiv eingeschaltet sein. Sonst war die Internetverbindung nur eingeschränkt möglich.

b. Inhalt

1. Erkenntnisgewinn und Wissen der gesetzlichen Vorgaben wurde mehrheitlich positiv bewertet.
2. Wie Gesetze nach der Schulung angewendet werden sollten, wurde ebenfalls positiv betrachtet.
3. Auch fühlten sie sich als Akteure vor Ort durch die Schulung gestärkt

Offene Fragen

1. Was hat Ihnen an der Online-Schulung besonders gut gefallen?
2. Was hat Ihnen an der Online-Schulung nicht so gut gefallen?
3. Haben Ihnen Informationen und Themen gefehlt? Wenn ja, welche?

c. Rahmenbedingungen: Lerngruppe und Atmosphäre

1. Es gab genügend partizipative Mitmachmöglichkeiten während der zwei Tage.
2. Die Atmosphäre wurde ebenfalls positiv eingeschätzt.
3. Lediglich Raum für Gespräche war durch die online-Anwendung eingeschränkt nutzbar.

Offene Fragen

1. Welche Anzahl der Teilnehmer*innen wünschen Sie sich für zukünftige Schulungen?
2. Hätten Sie sich Gruppenarbeiten zu einer Einheit der Wissensvermittlung gewünscht?

d. Referenten

Grundsätze der Nahverkehrsplanung und normative Grundlagen

1. Die Fachkompetenz wurde außerordentlich hoch bewertet.
2. Fragen wurden umfassend und ausführlich angenommen und beantwortet.
3. Auch konnte an das persönliche Vorwissen gut angeknüpft werden.

e. Akteure der Nahverkehrsplanung.

1. Die Fachkompetenz des Referenten wurde hoch bewertet.
2. Fragen wurden aufgenommen und umfassend beantwortet.
3. Der Zeitplan wurde wie angekündigt eingehalten.

f. Elemente der Nahverkehrsplanung

1. Ebenfalls wurde diesem Referenten eine hohe Fachkompetenz zugewiesen.
2. Fragen und Antworten kamen gut bei den Teilnehmenden an.
3. Das Vorwissen der Akteur*innen wurde ebenfalls gut aufgenommen.

g. Politische Partizipation

1. Die Fachkompetenz dieses Referenten wurde nicht so hoch wie bei den vorherigen Referenten bewertet.
2. Fragen wurden hier ebenfalls beantwortet, allerdings nicht mit der Expertise wie bei den anderen Referenten.
3. Hintergrund für die nicht so positiven Bewertungen waren u.a. technische Defizite (Kamera des Referenten fiel aus) und seine nicht so wertschätzende Haltung den Teilnehmenden gegenüber.

h. Fazit aus der Online-Befragung

Die Rückmeldungen der 38 Teilnehmenden zum Konzept, der Durchführung und der Fach- und Sachkompetenz der Referenten fiel insgesamt sehr positiv aus. Natürlich haben online- Seminare immer auch die Problematik der mangelnden visuellen Wahrnehmung der Referenten als auch der Teilnehmenden. Nicht alle Personen verfügen über die nötige Hardware, die Internetverbindung schwankt und die Konzentrationsfähigkeit mit dem langen Starren auf einen Bildschirm ermüdet und erhöht die Ablenkung am Inhalt. Dies hat nichts mit dem Inhalt zu tun, sondern sind Begleitumstände des Angebots.

7. Auswertung der Telefoninterviews

Die qualitativen leitfadengestützte Telefoninterviews, gehören zu Baustein II der Gesamtevaluation. Bei der zweiten Schulung im April 2024 nahmen 60 Teilnehmende teil.

Bei diesen qualitativen Telefoninterviews sind die Betroffenen die Expert*innen, nicht die Gesamtperson ist Gegenstand der Analyse, sondern der Kontext um den es hierbei geht. Zum Kontext der vorliegenden Evaluation zählen vor allem die Schwierigkeiten, auf die die Betroffenen stoßen, bei der Erstellung, Mitsprache oder dem Beleidigungsprozess der Barrierefreiheit im ÖPNV. Die Betroffenen, aber auch die Aufgabenträger sind somit nicht als Individuen, sondern Expert*innen zu verstehen. Hierdurch ist es bspw. möglich, das Erfahrungswissen einer blinden Person auf alle zukünftig blinden Menschen zu übertragen, da davon ausgegangen werden kann, dass die Problematik, die „Barriere“, für alle blinden Personen ähnlich ist.

Alle Interviews wurden digital aufgezeichnet und analog mitgeschrieben. Transkribiert, anonymisiert und anschließend überarbeitet. Fokussiert wird bei der vorliegenden Evaluation die inhaltsanalytische Auswertung der Interviews. Dabei werden die für den Evaluationsbereiche relevanten Sachverhalte aus dem Blickwinkel der Betroffenen, aber auch der Aufgabenträger betrachtet.

Zwischen Juni und Juli 2024 wurden insgesamt acht qualitative Telefoninterviews durchgeführt. Davon waren sechs Interviews mit betroffenen Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen. Zwei qualitative Interviews wurden mit Aufgabenträgern durchgeführt. Alle Personen haben an den Online-Schulungen teilgenommen. Die Interviews dauerten zwischen 20 Minuten und teilweise 1 Stunde. Der Fragebogen befindet sich im Anhang.

Im Folgenden werden die Aussagen der 7.1. Betroffenen zunächst nach Fragestellungen gebündelt.

Diese werden ergänzt mit direkteren Zitationen, um so die Wünsche und Gedanken deutlich hervorzuheben und die Aussagen konkret zu benennen. Am Ende stehen dann Kernaussagen bzw. eine Zusammenfassung der Frage um für den weiteren Projektverlauf Handlungsempfehlungen, aber auch grundsätzliche Wünsche und Anregungen, die sich deutschlandweit auf den ÖPNV beziehen, aufzuzeigen.

Das gleiche Verfahren erfolgt mit den Aufgabenträgern.

Dieses Vorgehen ermöglicht eine sehr detaillierte Auseinandersetzung mit einzelnen Fragestellungen, Verbesserungsvorschlägen, der Weiterführung des Projektes ÖPNV für Alle, Wünschen für weitere Online- und Präsenz-Schulungen und ganz konkret zu bearbeitenden Aufgabenbereiche zwischen Aufgabenträgern und Betroffenen bzw. Vereinen.

7.1 Betroffene

Frage 1: Haben Sie durch die Schulung mehr Wissen zu Nahverkehrsplanung erhalten? Was war hilfreich, was weniger?

Die Schulung kann als ein Erfolg gewertet werden. Nicht nur die Themen kamen zur Sprache auch die konkrete Übernahme von dort gelernten Informationen.

„(der Referent) weiß natürlich auch, wie lange eine Haltestelle jetzt sein muss, damit man da auch gut reinfahren kann. Also diese Werte, die ich jetzt immer übernehme, wenn ich Beratungen mache, die waren für mich wirklich Gold wert.“ (I.3)[00:02:59]

„Ich fand die Schulung super gut und ich habe sehr viel Wissen bekommen. Auch, äh, was man vorher schon so geahnt hat. Äh, die verschiedenen Zuständigkeiten, die Schwierigkeiten bei der Planung, äh, und die ganzen verschiedenen Befindlichkeiten, Land, Stadt, Bund und so. Das war sehr aufschlussreich.“ (I.1)[00:00:27]

„Hilfreich waren die rechtlichen Einschätzungen. Was alles nicht geht und welche rechtlichen Möglichkeiten wir haben.“ (I.2)[00:00:30]

Auch Personen mit großem Vorwissen äußerten sich sehr positiv über die Schulungsinhalte: „Also ich fand, also ich bin ja Sachverständige für Barrierefreiheit und arbeite bei der Landessstelle für Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Ich denke, ich bringe ein gewisses Vorwissen mit, aber ich fand trotzdem die Schulung sehr ergiebig (.).“ (I.3)[00:00:56]

Dennoch äußerten sich Personen auch verhalten bezüglich der Inhalte bzw. hätten sich einen anderen Fokus gewünscht. Trotzdem wurde deutlich, dass die Thematik, wenn auch bereits bekannt, gut zur Wiederholung beitrug.

„Ja, ich habe mir das gerne angehört, ich habe sicher auch das eine oder andere Neue gelernt äh, aber im Großen und Ganzen habe ich mich schon mit der ganzen Thematik auseinandergesetzt.“ (I.5)[00:02:33]

„Also, ich habe mehr Einblick bekommen, was da alles zu beachten ist. (.) Es war viel, viel Theorie, die eigentlich für mich weniger interessant war. Ja, also ich hatte mir darunter etwas anderes erhofft oder mehr erhofft, um einen Einblick zu kriegen, wie denn die ganzen Unternehmen oder die ganzen Verkehrsverbünde ihre Planungen betreiben und nicht die gesetzliche Regelung, was noch beachtet werden muss.“(I.7)[00:00:53]

So hätte sich eine Person mehr Inhalte aus Unternehmens-Seite gewünscht. „...Informationen nicht für die Betroffenen selbst (..) da stellt sich halt die Frage, warum werden manche Linien einfach nicht barrierefrei gebaut bzw. warum gehen die Unternehmen hin und gehen von zwei Rollstuhlstellplätzen in der Busse runter auf einen?“ (I.7)[00:01:40]

„Also im Großen und Ganzen war dieser Überblick hilfreich, ähm, was weniger hilfreich war, aber das liegt natürlich auch an der Komplexität des Themas, also dass so verkehrsrechtliche Geschichten oft Ländersache sind und es waren ja ganz unterschiedliche Teilnehmer aus verschiedenen Bundesländern (...) Und dann gab es immer nur Rechtsauskünfte allgemeiner Art.“(I.8)[00:00:22]

„Hm, also ich hab vor kurzem erst im Nahverkehrssektor begonnen. Äh, von dem her bin ich da recht frisch mit dem Wissen vertraut. (.) Ähm, tatsächlich war das für mich eigentlich alles schon klar, also das meiste war eigentlich schon bekannt.“ (I.6) [00:00:49] S00: „Okay. Also es war für Sie nichts Neues?“ S01: „Nein.“ (I.6)[00:01:01]

Zusammenfassung und Ergänzung der Antworten zu Frage 1:

Die Schulung zur Nahverkehrsplanung wurde insgesamt positiv bewertet, wobei die Teilnehmer*innen unterschiedliche Schwerpunkte in ihrer Rückmeldung setzten. Mehrere Teilnehmer*innen betonten die praxisnahe Vermittlung von spezifischem Wissen, wie die genaue Länge von Haltestellen, Neigungswinkel von Rampen etc. Diese Angaben können die Betroffenen und Aufgabenträgern helfen, die Informationen in Ihren Aktionsbereich weiterzugeben. Ein Teilnehmer hob hervor, dass die rechtlichen Aspekte und die Erläuterungen zu gesetzlichen Rahmenbedingungen besonders hilfreich waren, jedoch nicht für alle Bundesländer gilt. Auch erfahrene Fachleute fanden die Schulung ergiebig und nützlich zur Auffrischung ihres Wissens.

Es gab jedoch auch kritische Stimmen. Einige Teilnehmer wünschten sich weniger theoretischen Input und mehr praktische Einblicke in die Planungsprozesse der Verkehrsunternehmen. Ein anderer Teilnehmer bemängelte die allgemeine Natur der rechtlichen Auskünfte, die aufgrund der unterschiedlichen Herkunft der Teilnehmer aus verschiedenen Bundesländern nicht spezifisch genug waren. Zudem gaben einige an, dass die Schulung für sie wenig Neues brachte, da sie bereits umfangreiche Vorkenntnisse hatten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Schulung inhaltlich wertvoll war, insbesondere in Bezug auf praktische und rechtliche Aspekte der Nahverkehrsplanung, jedoch unterschiedliche Erwartungen der Teilnehmer nicht vollständig erfüllen konnte.

Kernaussage: Unterschiede in den beiden Online-Schulungen

Unterschiede zwischen der ersten und zweiten Schulung wurden inhaltlich wie folgt beschrieben: Die erste Schulung ging laut den Interviewten Betroffenen mehr um die baulichen Maßnahmen, wie alles zusammenhängt, welche Vorschriften es gibt und worauf man achten muss. Wer ist zum Beispiel Baulastträger für die Straße oder vielleicht für den Gehweg, wie ist die Zuwegung, wem gehört das Grundstück an der Zuwegung.... Diese Fragen wurden in der ersten Schulung allumfassend behandelt. Bei der zweiten Schulung ging es dann mehr um die politischen Möglichkeiten, um die Rechtslage und was man als Betroffener dagegen tun kann.

Beide Online-Schulungen hatten Ihre Qualitäten und die Schwerpunkte wurden jeweils von den wurden.

Kernaussage: Grenzen der Beteiligung

Aus den Aussagen und Zitaten der Teilnehmenden, sowohl Betroffener, als auch Verbände und Aufgabenträger können die Grenzen der Beteiligung als Kernaussage deutlich gezeigt werden. In allen Interviews wurde deutlich, dass nur im Vorfeld der eigene Einsatz relevant ist. Im Nachhinein zu klagen oder sich zu beschweren bringt im städtebaulichen Prozess wenig Möglichkeiten.

„Wenn man jetzt zum Beispiel in einem Behindertenverband oder in einem Behindertenverein ist, muss man sich im Vorfeld, im Vorfeld einbringen, damit einfach diese Fehler nicht gemacht werden oder einfach die jeweiligen Interessen auch richtig berücksichtigt werden. Also, das ist ein politischer Prozess.“ (I.1)[00:02:20]

„Und, äh, man hat gelernt, man kann eigentlich wenig machen, wenn es passiert ist (gebaut wurde), weil da gibt es wenig Handhabe, man muss im Vorfeld aktiv werden“. (I.1) [00:02:05]

„Das hat ein bisschen den Wind aus den Segeln genommen, weil er natürlich eher die Grenzen der (.)Beteiligung dargestellt hat. Aufgrund unserer Gesetze, aber das ist auch gut so, ich meine, wir sind als Landesfachstelle nicht politisch aktiv, wir sind wirklich nur beratend aktiv. Das heißt, wir sind nicht diejenigen, die nach den politischen Debatten dann weiterarbeiten, dass sich die Gesetzgebung ändert. Aber es ist gut zu wissen, dass es doch sehr begrenzt ist, was man da machen kann.“ (I.3)[00:04:05]

„Dass letztendlich die Aufgabenträger oder was weiß ich, die Kommune und der Verkehrsminister, letztendlich dann doch eher die Entscheidungsgewalt haben.“(I.3)[00:04:10]

„Und, ja, interessant fand ich, und das war wichtig zu hören, über die Umsetzung der Verkehrspläne. Und da ist der Konsens, dass es *eigentlich kaum eine Möglichkeit gibt, die Bedürfnisse von Seiten der Betroffenen durchzusetzen*. Das ist natürlich ein großes Manko von

Seiten der Gesetzgebung (.)Das ist eigentlich, muss ich sagen, ein Problem des Tiefbaus des öffentlichen Verkehrsraumes im Gegensatz zum Hochbau. Im Hochbau, da ist es eigentlich viel klarer und besser gesetzlich geregelt durch die Musterbauordnung und die Bauordnung und die VVTB der Länder ().“(I.5)[00:03:36]

- **Bedeutung des frühzeitigen Engagements:** Es ist entscheidend, sich frühzeitig im städtebaulichen Prozess einzubringen, da nachträgliche Beschwerden wenig bewirken. Die Beteiligung im Vorfeld kann Fehler verhindern und sicherstellen, dass die Interessen der Betroffenen berücksichtigt werden.
- **Begrenzte Möglichkeiten nachträglicher Einflussnahme:** Nach der Fertigstellung von Bauprojekten gibt es kaum Möglichkeiten, Änderungen durchzusetzen. Dies verdeutlicht die Notwendigkeit, bereits während der Planungsphase aktiv zu werden.
- **Grenzen der Beteiligung:** Die rechtlichen Rahmenbedingungen setzen der Beteiligung und Einflussnahme Grenzen. Beratende Stellen wie Landesfachstellen haben keine politische Macht, um nachträglich Gesetzesänderungen zu bewirken.
- **Entscheidungsgewalt der Behörden:** Letztlich liegt die Entscheidungsgewalt bei den zuständigen Behörden und politischen Akteuren, wie Kommunen und Verkehrsministern, was die Einflussmöglichkeiten der Betroffenen weiter einschränkt.
- **Mangelnde Berücksichtigung der Betroffenenbedürfnisse:** Es besteht ein Konsens darüber, dass die gesetzlichen Regelungen im Tiefbau des öffentlichen Verkehrsraumes unzureichend sind, um die Bedürfnisse der Betroffenen durchzusetzen, im Gegensatz zum Hochbau, der klarer geregelt ist

Kernaussage: bessere Kommunikation und Verständnis von allen Seiten

Die Kernaussage lautet, dass eine verbesserte Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Verbänden der Menschen mit Behinderungen (MmB) und den Aufgabenträgern erforderlich ist. Derzeit mangelt es an effektiver Beteiligung und Kooperation, was sich in ungenauen oder veralteten Informationen in Nahverkehrsplänen und unzureichender Einbindung der Betroffenen zeigt. Es ist wichtig, frühzeitig und transparent über geplante Änderungen informiert zu werden und einen echten Dialog zu führen, in dem alle Seiten zuhören und konstruktiv zusammenarbeiten. Nur so kann eine erfolgreiche und barrierefreie Umsetzung erreicht werden.

„Ich habe bisher noch keine Beteiligungsanfragen gehabt, ich hab mich mal bemüht im Land, weil mir zugetragen wurde, dass in einem Landkreis der Nahverkehrsplan gerade erarbeitet wird. Ich habe die Nahverkehrspläne alle studiert, so zum Thema Barrierefreiheit gescannt und mal geguckt, wie die aufgestellt sind und festgestellt, dass ganz viele einfach auch falsch, also wirklich falsche Angaben machen in der Verkehrsplanung, was die Barrierefreiheit angeht. Deshalb habe ich eigentlich gedacht, es ist schon gut, wenn der Fachkundige einfach mal drauf guckt. Das jetzt manche Dinge umbenannt werden, die es gar nicht gab. Also wirklich, wirklich uralte Fassungen, die einfach immer mitgetragen werden und nie korrigiert wurden.“ (I.3.)(00:01:59]

„Das hat auch noch mal bestätigt, dass wir praktisch die Betroffenen sehr mitnehmen, ähm, oder versuchen, sie, gut einzubinden, dass wir verschiedene Möglichkeiten haben, die wir da ausschöpfen und, ja, das finde ich eigentlich einen guten Weg den wir da gehen. (..)“ (I.4)[00:02:02]

„Das ist so ein riesengroßes und wahnsinnig wichtiges Thema und da muss man irgendwie den richtigen Ton treffen, auch um da was zu erreichen.“ (I.6) [00:30:40]

„Ich kenne natürlich auch andere Rollstuhlfahrer, die nur am Schimpfen sind. (..) Was ich mehr in den Fokus nehmen würde gerne, wäre so die Zuwegung zu den einzelnen barrierefreien Haltestellen zum Beispiel. In manchen Ländern ist das teilweise eine Katastrophe. Und sowas, da würde ich mir noch einmal überlegen, wie man das angehen könnte und wo man da ansetzen kann. Also die Transparenz fehlt da so ein bisschen. Wann erfährt man, dass da was Neues gemacht wird? Wenn es fertig ist? Und wann erfährt man, dass vielleicht ein neuer Nahverkehrsplan aufgestellt werden sollte oder wird? Das erfährt man viel zu spät. Da muss man überlegen, wie kann man früher als Behindertenverein einbezogen werden? Und das wäre jetzt sowas, was man überlegen muss und auch im Verein. Aber (ist ein) ganz wichtiges Thema, weil jeder ist in seinem Hamsterrad gefangen und sich dann noch um solche Sachen zu kümmern, ohne dass man von außen einbezogen wird. Schwierig.“ (I.1) [00:05:48]

„Ja, also im Dialog ist es super wichtig, aber man muss halt auch einander zuhören. (..) man muss halt irgendwie auch wirklich miteinander kommunizieren können und auch wollen. Und auch wirklich wollen. Und ich glaube, wenn von einer Seite, das habe ich jetzt leider auch erlebt, nur Vorwürfe kommen, (...) und nicht zugehört wird, was die Gründe sind (von Aufgabenträgern, Stadtstrukturen, Tiefbauamt etc.), dann muss ich auch sagen, dann verstehe ich, was meine Kollegen sagen, ja, dann mache ich jetzt nur nach Vorschrift. (I.6)[00:30:15]

Frage 2: Inwieweit haben die Schulungsinhalte dazu beigetragen, sich nun mehr in diesem Bereich zu engagieren?

Die Frage nach dem Einfluss der Schulungsinhalte auf das Engagement war bei den meisten Interviewten überflüssig, da sie bereits in diesem Bereich aktiv sind. Diese Frage wurde auf Wunsch des BSK hinzugefügt und von der Wissenschaftlerin des IAD in die Leitfragen aufgenommen. Im Fazit wird dieser Punkt unter Selbstkritik nochmal thematisiert.

So zeigen die Antworten zu dieser Frage, dass bereits dagewesene Engagement, zeigten aber auch, dass die Vertiefung des Themas als wertvoll empfunden wurde.

„Mehr Engagement nicht, aber Sie haben Klarheit gebracht über die Möglichkeiten, die wir bei der Beseitigung (der Hürden) haben. Das Engagement ist davon unabhängig.“ (I.2)[00:01:13]:

„Also ich bin schon lange in dem Bereich unterwegs. Äh, als Rollstuhlfahrer war ich lange Vorsitzender in unserem Quersitzverein hier. (I.1)[00:02:39]

„Also es (das Engagement) wird so bleiben, wie es war. Es wird nicht mehr werden. (...) (I.7)[00:03:05]:

Dennoch half die Frage dem einen oder anderen das Engagement weiter zu tragen: *„äh, das Ganze rundet es jetzt wieder ab und motiviert natürlich auch weiter zu machen. Man hat jetzt hier eine ganz andere Grundlage bekommen, um auch, sage ich mal, mit der Politik ins Gespräch zu kommen, auch als Verband.“ (I.1)[00:03:40]*

Zusammenfassung Frage 2:

Die Antworten zeigten, dass die Teilnehmer ihr Engagement nicht steigern würden, jedoch die Vertiefung des Themas als wertvoll empfanden. Eine Teilnehmerin erwähnte, dass die Schulung Klarheit über bestehende Möglichkeiten gebracht habe, ohne das Engagement zu beeinflussen. Ein anderer Teilnehmer, bereits lange aktiv, betonte, dass sein Engagement unverändert bleiben würde. Ein weiterer Teilnehmer fand die Schulung motivierend und hilfreich, um besser mit der Politik in Dialog zu treten.

Kernfrage: Wo ansetzen um Weiteres zu bewirken?

Das folgende Zitat greift die Kernfrage auf wo ein Ansetzen im Beteiligungsprozess sinnvoll ist.

„...Jetzt muss man eben die richtigen Ansatzpunkte finden. Wo kann man den Hebel ansetzen? Wo kann man sich einbringen? Und wie kann ich das zum Beispiel auch in unseren Verband reinbringen? Also da würde ich gerne als Multiplikator wirken. Und das einfach in ein, zwei, drei Vorträgen, nicht so in die Tiefe wie jetzt in diesen Seminaren, aber so grundsätzlich Dinge rüberbringen, dass man einfach versteht, dass es wahrscheinlich gar kein böser Wille der Stadt ist, dass diese Stelle nicht barrierefrei ist, sondern weil da andere Zuständigkeiten sind. Oder dass das Busunternehmen nicht schuld ist, weil das Busunternehmen sich an die Verträge hält, die es mit der Stadt gemacht hat usw. usf. Also diese Kompetenzverteilung klarer zu machen und auch die schnellen Schuldzuweisungen, einfach mal zurückzunehmen, denn wir leben in einem Rechtsstaat und das Vergessen viele, es geht nicht mal um das moralische Recht oder um den gesunden Menschenverstand, sondern es geht um Gesetze. Und wenn das Gesetz so geregelt ist, dann ist es so geregelt, dann muss man etwas anderes ersetzen und das muss man verstehen und das darf man nicht aus dem Bauch heraus verstehen. (.)“ (I.1)[00:03:48]

- **Finden der richtigen Ansatzpunkte:** Es ist wichtig, die relevanten Hebel und Möglichkeiten für Engagement zu identifizieren.
- **Multiplikatorenwirkung:** Betroffene können als Multiplikator wirken, indem sie das in den Seminaren Gelernte in verständlicher Form in ihren Verband, Stadträte etc. einbringt.
- **Verständnis für Kompetenzverteilung:** Es soll vermittelt werden, dass fehlende Barrierefreiheit oft auf komplexe Zuständigkeitsfragen zurückzuführen ist, nicht auf bösen Willen.
- **Rechtsstaatlichkeit betonen:** Es ist wichtig, klarzumachen, dass Entscheidungen und Zuständigkeiten durch gesetzliche Rahmenbedingungen bestimmt sind, nicht durch moralische oder intuitive Urteile.

7.2 Aufgabenträger

Frage 1: Haben Sie durch die Schulung mehr Wissen zu Nahverkehrsplanung erhalten? Was war hilfreich, was weniger?

Die Schulungen waren sehr informativ und bestätigten bestehendes Wissen. Besonders hilfreich war die Möglichkeit, Fragen zu stellen und von den Erfahrungen anderer

Kommunen zu lernen. Das Rechtsseminar ergänzte die Inhalte mit tiefergehenden rechtlichen Einblicken und trug zur Vertiefung des Verständnisses bei.

„Die Schulungen waren sehr interessant, die haben, äh, sagen wir mal, sehr viel Wissen aufgegriffen, was ich schon hatte, aber auch nochmal bestätigt. (.) Ähm, und auch gezeigt, dass wir in der Nahverkehrsplanung - ich bin ja in der Stadt sozusagen und wir planen ja Nahverkehrspläne - schon sehr viel berücksichtigt haben.“ (I.4)[00:00:26]

„Ich fand das Seminar sehr interessant aufgebaut und für mich war es auch nochmal schön, diese Feedbackmöglichkeit, also dass Fragen gestellt wurden und (.) ähm, zu sehen, dass es in anderen Kommunen ähnlich ist, dass dort ähnliche Probleme kommuniziert werden, das fand ich sehr, sehr, hilfreich. I.4) [00:00:40]

„Das Rechtsseminar fand ich auch nochmal sehr gut, das hat mir mehr Tiefe gegeben, im Sinne von diesem, rechtlichen Bezug, ja, genau.“ (I.6)[00:00:48]

Frage 2: Inwieweit haben die Schulungsinhalte dazu beigetragen, sich nun mehr in diesem Bereich zu engagieren?

Die Schulungsinhalte haben dazu beigetragen, das Engagement im Bereich Barrierefreiheit zu stärken. Sie bestätigten die Wichtigkeit des kontinuierlichen Einsatzes, auch bei Widerstand. Besonders hilfreich war die Bestätigung, dass bestehende Ansätze zur Einbindung von Betroffenen sinnvoll sind. Die Schulungen haben zudem das Bewusstsein für Barrierefreiheit geschärft und Argumentationsstrukturen verbessert, obwohl es weiterhin Herausforderungen gibt, besonders bei der Kommunikation mit weniger sensibilisierten Kollegen. Insgesamt hat das Seminar das Engagement gestärkt und die Bedeutung der Themen unterstrichen.

„Ich bin für die Koordination des Themas Barrierefreiheit zuständig und auch in unserer Stadt, wenn ich das so sagen darf, gibt es manchmal Schwierigkeiten, dass dieses Thema ausreichend berücksichtigt wird. Und das hat mich einfach bestätigt, am Ball zu bleiben. Immer wieder, äh, auch die Wichtigkeit des Themas hervorzuheben. Dass das ein wichtiger Weg ist, den ich da gehe, auch wenn ich da manchmal, ja, Gegenwind bekomme.“ (I.4)[00:02:02]

(..) Ähm, wenn ich das so sagen darf, ja genau. Das hat auch noch mal bestätigt, dass wir, ähm, praktisch die Betroffenen sehr mitnehmen, ähm, oder versuchen, sie, äh, gut einzubinden, dass wir verschiedene Möglichkeiten haben, die wir da ausschöpfen und, ähm, ja, das finde ich eigentlich einen guten Weg den wir da gehen. (..)“

„Naja, das Bewusstsein, glaube ich für die Barrierefreiheit, für diesen Thema, ist halt bei, ähm, sagen wir mal, älteren Kollegen noch nicht ganz so verinnerlicht, wenn ich das mal so sagen darf. Und, ähm, das ist halt schwierig, dass so, ähm, zu kommunizieren, zu sagen, das ist uns wichtig, dass möchten wir bitte von vornherein berücksichtigen. (...) Ja, dann wird man halt bei manchen Beteiligungen einfach vergessen, ähm, wo man dann im Nachgang wieder sich versucht, sozusagen, die Tür wieder zu öffnen, über einen anderen Kommunikationsweg. Das sind so die Schwierigkeiten, mit denen ich da innerstädtisch, ähm, konfrontiert bin.“ (I.4) [00:03:17]

„Mehr Engagement nicht, aber ich versuche mit den Behindertenbeiräten und auch im Bekanntenkreis immer wieder mich sehr eng (einzubringen). Auch mit dem Fahrgastbeirat,

das ist mir wichtig, dass die Belange gehört werden (.)Also von dem her, ähm, war das schon recht, also hat sich das Ziel gedeckt mit den Sachen, die ich schon wusste.“ (I.5)[00:01:29]

„Also ich fand das sehr sinnstiftend, was Sie gemacht haben, also ich habe mir letztendlich auch sehr viel Rückversicherung dadurch geholt und, ähm, bei manchen Sachen kann ich tatsächlich auch noch mal mehr Argumentationsstrukturen liefern.“(I.6)[00:05:10]

Frage 3: Können Sie nach der Online-Schulung vielleicht sogar schon konkrete Verbesserungsvorschläge für die NVP in ihrem eigenen Aktivitätsbereich nennen?

Nach der Online-Schulung wurden einige konkrete Verbesserungsvorschläge für die Nahverkehrsplanung (NVP) deutlich. Es wurde festgestellt, dass der aktuelle Nahverkehrsplan bereits gut auf Barrierefreiheit eingeht, jedoch bei der Finanzierung für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen Herausforderungen bestehen. Es wäre wünschenswert, wenn Verantwortliche verstärkt das Gespräch mit dem Land suchen würden, um bessere Finanzierungsmöglichkeiten zu schaffen. Zudem sollte weiterhin auf die Einbindung der Betroffenen geachtet werden, um deren alltägliche Probleme und Barrieren besser zu verstehen und zu adressieren. Konkrete Maßnahmen, wie die Verlagerung von Bushaltestellen und deren Barrierefreiheit, werden bereits umgesetzt, doch es besteht der Wunsch nach mehr Eigeninitiative und weniger Verteidigungshaltung vonseiten der Betroffenen, um gemeinsam Verbesserungen zu erreichen.

„Ähm, dass eher ehrlich gesagt nicht, weil wir in unserem letzten Nahverkehrsplan die, Barrierefreiheit, finde ich persönlich sehr gut berücksichtigt haben. Wir haben dann eher immer so dieses Problem, hier der Finanzierungsmöglichkeit, zum Beispiel jetzt barrierefreier Ausbau von Haltestellen etc. pp. Da würde ich mir dann wünschen, dass die Dezernenten oder die, ähm, ja, Verantwortungsträger dann mehr auf das Land praktisch zugehen um dort mehr Möglichkeiten zur Finanzierung zu verankern. (I.4)[00:04:25]

„(..) Also, wie gesagt, ich nehme mit, dass wir weiter dranbleiben. Die Betroffenen stark mitzunehmen, mitbeteiligten, weil ich glaube, das ist dann auch ein wichtiges Instrument, gegenseitiges Verständnis füreinander zu schaffen. Weil einerseits der Kommune da ist, sind die Hände gebunden, wenn keine finanziellen Mittel da sind. Andererseits sollte man nie aus dem Blick verlieren, mit was die Betroffenen tagtäglich zu kämpfen haben, also kämpfen in Anführungszeichen, ähm, womit sie konfrontiert werden, was Barrieren sind, die eigentlich nicht notwendig sind. (I.4)[00:04:40]

„Doch, das haben wir schon gemacht, das machen wir schon. Halt zum Beispiel Bushaltestellen, die verlegen wir jetzt, z.B. liegt die Bushaltestelle jetzt aktuell vor einer Institution der Lebenshilfe, also für eine Einrichtung für behinderte Menschen. Und, die sind aber in einem Grad der Behinderung, dass die jetzt zum Beispiel keinen Bus nutzen würden. Aber ein Eck weiter ist eine Einrichtung für Leute, die eben schon einen Bus nutzen würden und deswegen verlagern wir das jetzt und machen es dann auch gleichzeitig barrierefrei, machen den Gehweg wieder gerade. Wir versuchen irgendwie auch so nah wie möglich an den Leuten dran zu sein, ja, mehr umzusetzen. Aber auch mehr Eigeninitiativ von Betroffenen. Also ich würde mir da schon mehr wünschen (..) Und man ist dann nicht in der Verteidigungshaltung die ganze Zeit. Ich meine, ich verstehe das auf der einen Seite, dass die Leute hier schimpfen, aber, dass sich das über Jahre aufstaut. Andererseits muss man halt schauen, dass wir das Ganze kollektiv gestalten und das ist manchmal auch recht schwierig.“(I.6)[00:05:46]

Fragen 4: Fühlen Sie sich gestärkt, aktiv bei der Gestaltung von NVP zu beteiligen und mitzuwirken?

Die Aufgabenträger fühlten sich bereits vor der Schulung qualifiziert sich an der Gestaltung der NVP zu beteiligen, jedoch das anfragen des Themas führte zu einer nochmaligen Impulsgebung.

„Wir versuchen die, ähm, also wir haben eine AG Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, heißt das, eine Arbeitsgruppe, die haben wir beim letzten Nahverkehrsplan beteiligt. Und neuerdings, oder seit anderthalb Jahren haben wir auch einen Behindertenbeirat, also einen Beirat für Menschen mit Behinderung, und den würde ich auch gerne beim nächsten Mal stärker einbinden. Weil wir da noch mal eine ganz andere Zusammensetzung haben. Sonst war es immer so, dass, ähm, eigentlich immer die gleichen ehrenamtlich Aktiven da waren, also so haben wir nochmal eine andere, ja, Personenstruktur und damit natürlich auch ganz andere Vorstellungen, Bedürfnisse. Und das finde ich ganz interessant, dass man das noch mit einfließen lassen kann.“ (I.4)[00:06:02] Sich an weitere Gremien, Verbände und Gruppen zu wenden kann als ein Mehrwert für die Aufgabenträger gesehen werden. Das Ansprechen vielfältigere Personengruppe mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Vorstellungen ist eine wertvolle Ergänzung.

Frage 5: Haben Sie sich Ihren NVP vor Ort angesehen?

Diese Frage erübrigte sich bei den Aufgabenträgern, da diese an der Gestaltung, und Erstellung sowieso beteiligt sind/ waren.

Frage 6: Besteht bereits Kontakt zu den Akteuren vor Ort?

Wenn ja, wie konnte der Kontakt intensiviert werden?

Wenn nein, wie wollen Sie an die Kontaktaufnahme herangehen?

Wie stellen Sie sich die Kontaktaufnahme vor? (schriftlich, telefonisch, vor Ort ?)

Laut Aufgabenträger besteht der Kontakt zu den Betroffenen, Verbänden und Akteuren vor Ort. Da im Gesamtprozess der Evaluation aber nur wenig Aufgabenträger kontaktiert wurde, kann darüber keine klare Aussage gegeben werden.

„Ich finde persönlich haben wir guten intensiven Kontakt. Also, wir stehen da, zum Beispiel, wenn wir jetzt Planungsunterlagen haben, wo wir sagen, okay, das ist keine Standardlösung, jetzt nicht nur auf den Nahverkehrsplan bezogen, sondern auf Straßenplanung und so weiter, dann kontaktieren wir zum Beispiel Mitglieder des Behindertenbeirates und sagen, (.) wir würden das so lösen, findet ihr die Lösung adäquat, findet ihr das gut, ähm, habt ihr Gedanken, was braucht ihr? Das finde ich schon, ja, eigentlich für mich intensiv. Ich hab da auch noch kein anderes Feedback, das noch mehr gewünscht ist. Natürlich mehr gewünscht ist dann gerne, ähm, hätte jetzt nur keine Idee, wo ich da ansetzen kann.“ (I.4)[00:07:14]

„Also, wir haben direkten Kontakte, auch in der Stadt, die sind engagiert. Dann natürlich je nachdem, in welcher Art oder welcher Form das vorliegen, mit einer Person wird telefonieren, mit der anderen Person kann man nur schreiben. Dann haben wir die Behindertenvertreterin, Stadt und Landkreis, Inklusionstreffen.“(I.4)[00:07:27]

„Also da geht es auch um spezifisch (Themen), das war z.B. eine Kooperation von der

Behindertenbeauftragten von Stadt und Landkreis. Da gab es dann auch verschiedene Blöcke, beziehungsweise einen Workshop, die wir gemacht haben und dann haben wir auch gemeinsam (..) mit dem hiesigen Verkehrsunternehmen, konkret Ziele festgesteckt.“ [00:08:30] „Außerdem sind wir, der Behindertenbeirat auch im Fahrgastbeirat vertreten, da bin ich auch jedes Mal vor Ort und wir bieten das auf jeden Fall auch immer an. Wenn das ist, dann bitte auch einfach uns mal anrufen oder uns schreiben oder irgendwie mit uns in Kontakt treten, weil sonst verändert sich ja auch nichts. (..) Also ich versuch da eigentlich schon relativ up-to-date zu bleiben und auch, da mir das auch sehr wichtig ist (..) dass ich zum Beispiel eine Stellungnahme jedes Mal einfordere, aber die kommt nicht immer.“ (I.6)[00:08:38]

Zusammenfassung Frage 6:

Die Aussagen der Aufgabenträger verdeutlichen, dass bereits Kontakt zu den Betroffenen, Verbänden und Akteuren vor Ort besteht, jedoch variieren die Intensität und die Art der Kontaktaufnahme. Einige Aufgabenträger pflegen eine intensive Kommunikation, indem sie beispielsweise aktiv den Behindertenbeirat konsultieren oder in Inklusionstreffen und Workshops aktiv mitarbeiten und dazu auffordern. Die Kontaktaufnahme erfolgt auf verschiedene Weisen, wie telefonisch, schriftlich oder persönlich. Trotz der bestehenden Kontakte gibt es Herausforderungen, wie mangelndes Feedback oder Schwierigkeiten bei der Kontaktaufnahme, die den Prozess der Evaluierung beeinträchtigen könnten. Insgesamt zeigt sich, dass es noch Potenzial für eine intensivere und zielgerichtetere Kommunikation gibt.

Frage 7: Haben Sie Kenntnis darüber, ob von Anfang an Verbände bzw. Menschen mit Behinderung (MmB) bei der NVP-Gestaltung bei Ihnen vor Ort mit einbezogen wurden?

Die Aufgabenträger bestätigen, dass sie Verbände und Menschen mit Behinderungen (MmB) in die Gestaltung der Nahverkehrsplanung (NVP) einbeziehen. Während der aktuellen Beteiligung auch der Behindertenbeirat und die Behindertenbeauftragte regelmäßig einbezogen werden, gab es gelegentlich Schwierigkeiten, weil auf Anhörungen nicht immer Rückmeldungen kamen.

„Ähm, also seitdem ich da bin, das ist allerdings noch nicht so lange, seit 2020, werden sie durch diese AG beteiligt. Die gab es auch schon vorher, aber das war eher eine Beteiligung a la: das ist das Werk, guckt Euch das an und ihr könnt gerne ein Feedback geben. Und dann werden die natürlich, wie das so das kommunale Verwaltungsrecht fordert, über die Anhörung werden natürlich dann auch andere Verbände mit angeschrieben. Die können sich dann Rückäußern, da stellen wir allerdings als Kommune fest, dass es manchmal, also einfach zu keiner Rückmeldung kommt.“ (I.4)[00:08:44]

„Ich bin jetzt nicht die ganze Zeit dabei gewesen, also ich bin jetzt erst seit zweieinhalb Jahren dabei. Mhm. (.) das muss ich gerade überlegen. Also, ich weiß, unsere Behindertenbeauftragte war auf jeden Fall dabei. Da hab ich mit ihr auch extrem viel Austausch gehabt. Also, die wurden immer beteiligt, also der Behindertenbeirat, wurde immer aufgefordert auch, äh, vorbeizukommen. Und ich weiß auch, bei den großen Workshops wurden die auch mit einbezogen.“ (I.6)[00:09:59]

Frage 8: Inwieweit hat die Beteiligung stattgefunden?

- **Aktiv: Verbände / MmB wurden aktiv angesprochen und um Beteiligung gebeten**
- **Inaktiv: Verbände / MmB wurden erst auf Nachfrage einbezogen**
- **Es bestand lediglich die Möglichkeit zur Einsichtnahme.**

„Ähm, also seitdem ich da bin, das ist allerdings noch nicht so lange, seit 2020, werden sie durch diese AG beteiligt. Die gab es auch schon vorher, aber das war eher eine Beteiligung a la: das ist das Werk, guckt Euch das an und ihr könnt gerne ein Feedback geben. Und dann werden die natürlich, wie das so das kommunale Verwaltungsrecht fordert, über die Anhörung werden natürlich dann auch andere Verbände mit angeschrieben. Die können sich dann Rückäußern, da stellen wir allerdings als Kommune fest, dass es manchmal, also einfach zu keiner Rückmeldung kommt.“ (I.4)[00:08:44]

„Das ist dann auch schade, wenn man sozusagen die Möglichkeit gibt und sich dann keiner äußert. Aber vielleicht im Nachhinein dann sagt, aber warum wurde das und das nicht berücksichtigt. Das ist dann auch so ein Spagat, was man dann irgendwie, ja, immer hat.“ (I.4)[00:09:24]

„Ja, genau es besteht die Möglichkeit der Verbände zur Einsichtnahme.“ (I.4)[00:09:46]

„Auch bei der Bürgerbeteiligung waren die natürlich immer, wie auch immer gesondert, immer auch eingeladen. Ja.“ [00:10:37] „Ja, das war auch aktiv. Aber wie gesagt, da kam halt leider nicht.“ [00:10:49] „Ja. Ich glaub, da weiß manchmal der eine Akteur nicht, was der andere macht.“ (I.6)[00:10:52]

„(..)Naja, es ist halt, wir wissen halt manchmal nicht, wo wir was machen sollen. Ich hab auch die Behindertenbeauftragte auf der Konferenz kontaktiert und gesagt, ja, ich weiß das auch nicht, was ist denn da los? Oder wer ist da, warum da nichts kommt? (..) wer sich da sehr engagiert, ist zum Beispiel der Seniorenbeirat. (..) Die werden auch nochmal gesondert befragt und da kommt auf jeden Fall immer was dazu. Und (..) da gibt's natürlich viele Überschneidungen.“ (I.6)[00:11:08]

„Letztendlich kommt's auf's Engagement an.“ (I.6)[00:11:52]

„Aber das andere, und das muss man halt leider auch sehen, ist natürlich einerseits die Finanzierbarkeit. Ja. Und das ist einfach ein Riesepunkt. (I.6)[00:13:16]

Zusammenfassung Frage 8:

Beide Aufgabenträger äußerte sich zu dieser Frage mit Ja, einer aktiven Beteiligung von Verbänden und MmB. Die Betroffenen werden aktiv in die Projekte involviert. Der Behindertenbeirat wurde stets zu großen Workshops und zur Bürgerbeteiligung eingeladen und beteiligt. Trotz dieser Einladung kam es jedoch nicht immer zu einer aktiven Teilnahme von Seiten der Betroffenen. Es zeigt sich, dass das Engagement der Akteure entscheidend ist und dass es Überschneidungen mit anderen Beiräten wie dem Seniorenbeirat gibt, die ebenfalls engagiert sind.

Ein Beispiel für ihr Engagement ist eine Begehung einer Bushaltestelle, die als Vorzeigeprojekt gedacht war. Bei diesem Event konnte aufgrund des starken Regens ein Teil der Teilnehmer,

darunter Rollstuhlfahrer mit elektrischem Rollstuhl, nicht kommen, was die Person persönlich nicht bedacht hatte. Sie versuchte jedoch, die Eindrücke der Teilnehmer zu nutzen, um Verbesserungen vorzunehmen. Das persönliche Engagement ist auch von Seiten der Betroffenen der entscheidende Punkt. Hier darf auch von Seiten der Verbände, und Betroffenen gerne weiter proaktiv Kontakt aufgenommen werden.

Das größte Problem bleibt die Finanzierbarkeit der gewünschten Maßnahmen. Daher plant die Person im Voraus, beispielsweise durch das Verlegen von Kabeln, um zukünftige Kosten zu minimieren und die Infrastruktur zu verbessern, sobald die finanziellen Mittel vorhanden sind. Dennoch werden sich nicht alle Probleme und Hürden beheben lassen, insbesondere da immer wieder zu finanziellen Engpässen kommt.

Abschließende offene Fragen:

Frage: Wie kann die Partizipation in diesem Bereich weiterentwickelt werden?

„Indem man die Bürgerbeteiligung ausweitet. Also, dass man, wenn man Projekte macht, oder einen Nahverkehrsplan macht, ganz von Anfang an, ehe man irgendwelche eigenen Ideen hat, sagt: das ist der Rahmen in dem wir uns bewegen, was braucht ihr? Also von Beginn an allen Beteiligten die Möglichkeit zu geben, Ideen mit einzubringen. Über verschiedene Formate, ähm, vielleicht mit einem allgemeinen Treffen, aber auch online die Beteiligung zu ermöglichen. Das sehe ich zukünftig als wichtiger Part, da gilt es aber auch noch Überzeugungsarbeit zu leisten. (I.4)[00:10:11]„Also ich glaube, dass das Bewusstsein in der Staatsverwaltung immer mehr wächst. (..) Ich würde mir natürlich auch wünschen, ehrlicherweise, mehr Kolleginnen und Kollegen mit Behinderungen zu haben. Muss ich ehrlicherweise sagen. Ich glaube, das macht einen riesengroßen Unterschied. (I.6)[00:15:12]

„Also es gibt ja eine Fahrerqualifizierung für den ÖPNV. (..) Und die muss, glaube ich, alle drei Jahre oder vier Jahre gemacht werden. Und da haben wir verpflichtend Trainings, also barrierefrei Trainings eingeführt für die Busfahrer. (..) Ja, dass die auch mal merken, ich muss wirklich an den Randsteigen (fahren). Also ich muss wirklich, es bringt uns ja der beste Bus Stopp nicht, wenn die Fahrer nicht da ran fahren.“ (I.6)[00:17:02]

„... ich glaube, die Sensibilität einfach immer zu erhöhen. Aber auch gleichzeitig, dass man sagt, hey, einfach auch um die Berührungängste zu minimieren.“ (I.6)[00:18:03]

Kernaussagen: bereits frühzeitige Einbeziehung der Akteure

Eine wesentliche Maßnahme zur Verbesserung der Bürgerbeteiligung besteht darin, alle relevanten Akteure bereits in der frühen Planungsphase eines Projekts oder Nahverkehrsplans einzubeziehen. Indem man den Beteiligten von Beginn an die Möglichkeit gibt, ihre Ideen einzubringen und dies durch verschiedene Formate wie allgemeine Treffen oder Online-Plattformen ermöglicht, kann der Planungsprozess effektiver gestaltet werden. Zukünftig wird es wichtig sein, diese partizipativen Ansätze weiter zu fördern und Überzeugungsarbeit zu leisten, um eine umfassende Einbindung der Bürger sicherzustellen.

Kernaussagen: mehr Kolleginnen und Kollegen mit Behinderungen in den Verwaltungsalltag einzubeziehen

Es besteht der Wunsch, mehr Kolleginnen und Kollegen mit Behinderungen in den Verwaltungsalltag einzubeziehen, da deren Perspektiven einen wesentlichen Unterschied im

Umgang mit Barrieren und der Förderung von Inklusion leisten könnten. Ein konkretes Beispiel betrifft die Kommunikation mit einem Kollegen, der Gebärdensprache verwendet, bei der derzeit nur eingeschränkte Sprachkenntnisse vorhanden sind.

Kernaussagen: Schulungen für Mitarbeiter von Stadtverwaltungen

Es wird empfohlen, verstärkt Schulungen für Mitarbeiter von Stadtverwaltungen anzubieten, insbesondere zur Verbesserung der Barrierefreiheit. Ein bereits implementiertes Beispiel ist die verpflichtende Schulung für Fahrer im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die alle drei bis vier Jahre stattfindet und spezielle Trainings zur Barrierefreiheit umfasst. Diese Trainings zielen darauf ab, das Bewusstsein der Fahrer für die Notwendigkeit eines korrekten Anhaltens an den Haltestellen zu schärfen.

In der Staatsverwaltung zeigt sich ein zunehmendes Bewusstsein für die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen. Zusätzlich wird vorgeschlagen, die Sensibilisierung für die Herausforderungen von Menschen mit Behinderungen weiter zu fördern und Berührungspunkte abzubauen. Die Integration solcher Perspektiven sollte in der Verwaltung und im Alltag verstärkt berücksichtigt werden. Des Weiteren wird eine häufigere Einbeziehung des Behindertenbeirats als notwendig erachtet, um die Bedürfnisse und Anliegen der betroffenen Personen besser zu adressieren.

Frage: Gibt es wichtige Punkte/Aufgaben, die Sie für die Erstellung des NVP auf regionaler Ebene nennen können? „

Also, ja. Wir bräuchten, dass es auf Landesebene mehr verankert ist. Zum Beispiel zur Finanzierung, also jetzt ein Beispiel aus unserer Stadt (Namen) ... Wir haben 392 Haltestellensteige. Wir kriegen im Jahr eine Haltestelle gefördert, diese barrierefrei auszubauen. Da wir eine haushaltssichernde Kommune waren (..) hatten wir bisher keine Möglichkeiten andere Gelder einzustellen. Das heißt, wir bräuchten über 100 Jahre um alle Haltestellen barrierefrei auszubauen. Und das ist ja nicht Sinn und Zweck. Und dann müsste praktisch vom Bund, vom Land viel mehr dahin gewirkt werden, dass es überhaupt die Möglichkeit gibt, diese, Infrastruktur herzustellen. Also das finde ich sehr wichtig.“ (I.4)[00:11:23]

„Also (...) ich finde das bei der Stadt überwiegend ganz gut. (.) Was ich aber sage, das ist für mich sehr wichtig, ist die Fahrgastinformation. [00:18:50]: Also, weil nicht alle Fahrpläne haben das halt, also es hängen halt nicht überall eine digitale Fahrgastinformation, wenn ein Bus ausfällt, ja dann steht man halt da.“ (I.6)[00:19:14]

„Viele Leute mit einer Sehbehinderung, die haben ja auch schon Handys und deswegen haben wir jetzt auch mit unserem Verkehrsverbund, eine einfache Beschreibung über diese Mobilitäts-App oder halt über diese Verkehrsverbund-App (..).“ „...aber, dass wäre mir auch wichtig, dass wir leichte Sprache einführen und dass wir, dass dann auch einfach leichter abrufbar sind.“ (I.6)[00:20:03]

Kernaussagen: bessere Finanzierung

Es besteht ein dringender Bedarf, die Finanzierung für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen auf Landes- und Bundesebene zu verbessern. In der aktuellen Situation erhält die Stadt nur eine jährliche Förderung für den

Umbau einer Haltestelle, was bei der Vielzahl von 392 Haltestellen zu einer unzumutbar langen Umsetzungsdauer von über 100 Jahren führt. Um die barrierefreie Infrastruktur zeitnah zu realisieren, sind deutlich erhöhte finanzielle Mittel und Unterstützung auf **höheren Ebenen** erforderlich.

Kernaussagen: Verbesserung der Fahrgastinformationen

Die Fahrgastinformation wird überwiegend als positiv bewertet, jedoch wird Verbesserungsbedarf gesehen, insbesondere bei der digitalen Fahrgastinformation (DFI) und der Zugänglichkeit von Fahrplänen. Es wird angestrebt, die Informationsangebote durch mobile Apps barrierefreier zu gestalten, etwa durch einfache Sprache und spezielle Funktionen für Menschen mit Sehbehinderungen. Ein weiteres Problem betrifft die Lautstärke von akustischen Signalen, wie dem "Klicker", die für Menschen mit Sehbehinderungen oft nicht ausreichend hörbar ist. Die Herausforderung liegt darin, einen Ausgleich zwischen den Bedürfnissen der Betroffenen und den Rücksichtnahmen auf Anwohner zu finden, was durch bestehende alte Stadtstrukturen erschwert wird.

Kernaussagen: mehrdimensionales Problembewusstsein

Die Diskrepanz zwischen dem gewünschten, geforderten und dem vorhandenen ist groß. Diese Diskrepanz kann nur durch ein differenziertes, mehrdimensionales Problembewusstsein gefördert werden und zwar bei allen Beteiligten.

„Und da sind halt die Kompromisse, die muss man irgendwie aushalten, glaube ich. Aber man muss sich auch irgendwie erklären, dass man das irgendwie schafft, ein Verständnis zu bekommen.“ (I.6)[00:21:16] „Und das finde ich halt irgendwie blöd, das konfrontativ zu machen. Man sagt, nee, es gibt schon gewisse Gründe und wir versuchen es, aber wir müssen halt viele Sachen unter einen Hut bringen. Und das ist beim ÖPNV so, das ist bei einer Straßengestaltung so, das ist bei ganz vielen Sachen so. Und das ist halt dem geschuldet, dass die meisten Städte leider (..) ganz alte Strukturen haben. (..) Ja. Und dass wir die halt nicht auf zehn Jahre ändern können.“ (I.6)[00:22:02]

Frage: Gibt es Punkte/Aufgaben, die Sie generell (deutschlandweit) in Bezug auf die NVP-Gestaltung nennen können?

„Also, ich finde, es sollte auch vielleicht gesetzlich strikter, klarer formuliert sein, was denn die Erwartungen sind. Und vielleicht im Hinblick auf Verbände, dass es die Möglichkeit der Sanktionierung gibt, wenn es eben nicht berücksichtigt wird. Das ist jetzt vielleicht nicht das, was ein Aufgabenträger sagen sollte, aber das ist wirklich was (..) im Endeffekt haben die Betroffenen nichts in der Hand, außer sie werden beteiligt (..) Da sind wir ja schon relativ weit, aber es ist ja schwierig für Betroffene da wirklich etwas zu gestalten, zu erreichen. Und das finde ich vielleicht noch ein Punkt, der, ja, in der Bundesgesetzgebung besser berücksichtigt werden sollte.“ (I.4)[00:12:52]

„Ich kann jetzt vielleicht für alle Nahverkehrspläne sprechen. (..) Also was mir zum Beispiel echt oft auffällt, ist, dass die Wegekette einfach nicht machbar sind. Also, dass ich zum Beispiel auch an solch großen Umstiegsplätzen, dass ich da dann, wenn man sich nicht auskennt (..)dann muss ich irgendwie drei U-Bahnstationen weiterfahren, weil dann halt die Leute nicht ein- oder aussteigen können.“ (I.6)[00:23:31]

„ () Aber bei manchen Sachen, also man kann jetzt, keine Ahnung, so ein elektrischer Rolli, der wiegt ja auch einiges. Und da kann ich auch nicht, also wenn ich mich in die Situation versetzen würde, dann würde ich auch sagen, ich kann doch nicht jedes Mal jemanden Fragen (..) ich finde gerade an solchen großen Umstiegs Plätzen (..) müssten es (Barrierefreiheit) Standard sein“ (I.6)[00:24:14]

Kernaussage: klarere gesetzliche Regelungen

Die gesetzlichen Regelungen sollten klarer und strikter definieren, welche Erwartungen an die Berücksichtigung von Interessen der Betroffenen bestehen, und eine Möglichkeit zur Sanktionierung einführen, wenn diese nicht erfüllt werden. Dies würde es den Betroffenen erleichtern, ihre Anliegen effektiver zu vertreten und zu gestalten. Es wird empfohlen, diese Aspekte in der Bundesgesetzgebung stärker zu berücksichtigen, um die Beteiligungsrechte der Betroffenen zu stärken und durchzusetzen.

Kernaussagen: besser Wegeketten

Die bestehenden Nahverkehrspläne weisen oft unzureichende Wegeketten auf, insbesondere an großen Umstiegspunkten, was für Menschen mit eingeschränkter Mobilität problematisch ist. Oft müssen Passagiere mehrere Stationen weiterfahren, da sie aufgrund unzureichender Barrierefreiheit nicht ein- oder aussteigen können. Für Menschen, die auf elektrische Rollstühle angewiesen sind, ist es unpraktisch und unzumutbar, regelmäßig Hilfe anfordern zu müssen. An großen Umstiegspunkten sollte daher ein standardmäßiger, barrierefreier Zugang gewährleistet sein.

Frage: Wo sehen Sie den dringlichsten Handlungsbedarf?

„...die Barrierefreiheit in den Köpfen abzubauen. Dass es nicht als Problem wahrgenommen wird, Barrierefreiheit zu machen, sondern es ist eine halt einfach was ganz Natürliches. Das würde ich mir wünschen.“ (I.4)[00:14:04]

„...ein ebenerdiger Einstieg sollte auf jeden Fall möglich sein.“[00:26:19] „Ja, genau, der Einstieg in die Busse (sollte mit Niederflurtechnik ausgestattet sein). Und vielleicht für diese Weiterführung dieses Projektes, ich bin mir nicht sicher, aber ich glaube „ÖPNV für alle“ sollte in einer zweiten Runde weitergeführt werden. (I.6)[00:26:22]

Barrierefreier Zugang:

Es sollte standardmäßig sichergestellt sein, dass Busse mit Niederflurtechnik ausgestattet sind, um einen ebenerdigen Einstieg zu ermöglichen. Dies ist besonders wichtig für ältere Menschen, Kinder, Personen mit Gleichgewichtsstörungen und Menschen mit Behinderungen.

Digitale und physische Fahrgastinformation:

Die Einführung und Verbesserung digitaler Fahrgastinformationen sowie akustischer Signale in Bussen sollten vorangetrieben werden, um die Zugänglichkeit und Benutzerfreundlichkeit für alle Fahrgäste zu erhöhen.

Herausforderungen bei der Umsetzung:

Es sollte ein stärkerer Fokus auf die praktischen Herausforderungen bei der Umsetzung von

Barrierefreiheitsmaßnahmen gelegt werden. Dies umfasst das Verständnis der bestehenden Infrastrukturen und städtischen Gegebenheiten, insbesondere in historischen, mittelalterlichen Städten und die Entwicklung konstruktiver Lösungen, um bestehende Barrieren zu überwinden.

Dialog und Verständnis:

Der Dialog zwischen den Verantwortlichen und den Betroffenen sollte intensiviert werden, um ein besseres Verständnis für die Herausforderungen bei der Umsetzung von Barrierefreiheitsmaßnahmen zu schaffen und langfristige, praktische Lösungen zu entwickeln.

Frage: Gibt es von Ihrer Seite Empfehlungen für die Fortführung des Projektes?

„Also ich finde das Projekt sehr gut, ich fand auch die Möglichkeit sehr schön, dass auch ich daran teilnehmen durfte. Ich werde es auf jeden Fall weiterverfolgen und vielleicht auch für die Betroffenen kleine Workshops anbieten, wie sie dann, konkret vor Ort (...) also wo man auch regional was machen kann (da gibt es ja schon Unterschiede). Dass man die Betroffenen dann unterstützt oder so. Ja, praktisch noch ein Handout macht mit: was ist wichtig zu berücksichtigen, was sollte drinstehen, eine Checkliste vielleicht.“ (I.4)[00:14:38]

„...vielleicht nicht nur auf die rechtliche Seite zu gehen, sondern wirklich auch auf die Umsetzungsseite. Und dann wirklich dann auch zu schauen, okay, wo sind denn die Hürden auch bei der Umsetzung? Also, es wurde ja teilweise gut beleuchtet, aber da noch ein bisschen mehr einzugehen und zu sagen, okay, woran scheitert es denn eigentlich? (...) Also auch die Städte oder halt die Stadtverwaltung zu verstehen. Okay, wir haben da anderen Probleme, zum Beispiel, fließt hier (Wasser)...ich bin im Tiefbauamt, deswegen weiß ich da sehr viel drüber. (...) dass dort wirklich teilweise Leitungen, Rohre, irgendwelche Kabel liegen die man nicht anfassen kann. (...) also es geht jetzt auch wieder um Dialog und wieder um Austausch, dass man halt ein Verständnis dafür schafft.“ (I.6)[00:28:09]

„...aber dass man halt auch andererseits sagt, hey, pass auf, wir haben das versucht, oder es geht aber wirklich nicht. (...) z. B. bei einer mittelalterlichen Stadt, im Mittelalter sind die Leute auch nicht so alt geworden, deswegen waren Barrierepläne damals auch kein Thema gewesen. (...) Aber das ist halt das Problem, dass man sagt, okay, wir haben hier Herausforderungen, aber wir können die Städte nicht platt machen und neu bauen.“ (I.6)[00:29:22]

Kernaussagen: Verständnis vorhandener Infrastrukturen

Bei der Umsetzung von Barrierefreiheitsmaßnahmen ist es wichtig, sich auf die praktischen Herausforderungen zu konzentrieren. Dies beinhaltet ein tiefes Verständnis für die bestehenden Infrastrukturen und städtischen Gegebenheiten, insbesondere in historischen Städten. Die Entwicklung konstruktiver Lösungen ist notwendig, um bestehende Barrieren zu überwinden.

Kernaussagen: mehr Dialog

Darüber hinaus sollte der Dialog zwischen den Verantwortlichen und den Betroffenen intensiviert werden. Ein besseres Verständnis für die Herausforderungen bei der Umsetzung von Barrierefreiheitsmaßnahmen kann dazu beitragen, langfristige und praktikable Lösungen zu finden.

8. Kernaussagen

Die meisten Interviewten Personen haben an beiden Schulungen zum Thema Nahverkehrsplanung teilgenommen. In den Schulungen wurden verschiedene Fachpersonen wie Herr Eichmann und Herr Böhnke vorgestellt, deren Beiträge als besonders hilfreich empfunden wurden. Die Schulungen erweiterten das Wissen zur Barrierefreiheit, insbesondere durch die praxisorientierten Inhalte und spezifischen Maße, die für die Beratung verwendet werden können.

Für die Aufgabenträger kann zusammengefasst werden, dass es oft schwieriger als gedacht ist alle Belange unter einen Hut zu bekommen.

Es ist oft schwierig, Initiativen zur Barrierefreiheit durchzuführen, obwohl vieles bereits bekannt ist. Ein Beispiel ist der Umbau von Bushaltestellen, der teilweise nicht möglich ist, weil die Gehwege zu schmal sind. Trotz der Bemühungen, alles richtig zu machen, stoßen Verantwortliche oft auf praktische Hindernisse. Es gibt verschiedene Meinungen innerhalb der Stadt: Einige bestehen darauf, Barrierefreiheit um jeden Preis durchzusetzen, während andere auf die damit verbundenen Probleme hinweisen. Besonders in alten Städten stehen Denkmalschutz und ähnliche Faktoren im Weg, was die Umsetzung von Barrierefreiheitsmaßnahmen erschwert. Es ist eine Herausforderung, alle Beteiligten zu einer gemeinsamen Lösung zu bringen, ohne dabei in Konflikte zu geraten.

Im Folgenden werden die Kernaussagen für die Aufgabenträger und die Betroffenen zusammengetragen. Dies sind meist deckungsgleich und somit für die Evaluation und Fortführung des Projektes „ÖPNV für ALLE“ relevant.

Bessere Kommunikation

Diese Kernaussage lautet, dass eine verbesserte Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Verbänden der Menschen mit Behinderungen (MmB) und den Aufgabenträgern erforderlich ist. Derzeit mangelt es an effektiver Beteiligung und Kooperation, was sich in ungenauen oder veralteten Informationen in Nahverkehrsplänen und unzureichender Einbindung der Betroffenen zeigt. Es ist wichtig, frühzeitig und transparent über geplante Änderungen informiert zu werden und einen echten Dialog zu führen, in dem alle Seiten zuhören und konstruktiv zusammenarbeiten. Nur so kann eine erfolgreiche und barrierefreie Umsetzung erreicht werden.

In den Interviews um die Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr zeigt sich, dass die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Verbänden von Menschen mit Behinderungen und den zuständigen Aufgabenträgern noch verbesserungsbedürftig sind. Während die Einbindung von Betroffenen in Planungsprozesse grundsätzlich anerkannt wird, mangelt es häufig an einer effektiven und transparenten Kommunikation. So berichten einige Betroffene von mangelnder Beteiligung und fehlerhaften Informationen in bestehenden Nahverkehrsplänen, was auf eine unzureichende Aktualisierung und Überprüfung der Barrierefreiheitsmaßnahmen hindeutet.

Die Verbesserung der Kommunikation sollte daher ein zentraler Punkt der künftigen Zusammenarbeit sein. Es wird empfohlen, dass sowohl Aufgabenträger als auch Verbände von Menschen mit Behinderungen proaktive Schritte unternehmen, um sich frühzeitig über geplante Änderungen und neue Entwicklungen im Nahverkehr zu informieren. Eine transparente und offene Kommunikation, die alle relevanten Parteien einbezieht, ist entscheidend, um Missverständnisse zu vermeiden und die Bedürfnisse aller Beteiligten

angemessen zu berücksichtigen.

Darüber hinaus ist es wichtig, dass die Dialogbereitschaft auf beiden Seiten vorhanden ist. Ein konstruktiver Austausch, bei dem Vorwürfe vermieden und stattdessen gemeinsam nach Lösungen gesucht wird, kann zu besseren Ergebnissen führen. Beide Seiten müssen bereit sein, zuzuhören und die Perspektiven des jeweils anderen zu verstehen, um effektive und nachhaltige Verbesserungen in der Barrierefreiheit zu erreichen.

Besser, einheitlichere Finanzierung

Es besteht ein dringender Bedarf, die Finanzierung für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen auf Landes- und Bundesebene zu verbessern. Um die barrierefreie Infrastruktur zeitnah zu realisieren, sind deutlich erhöhte finanzielle Mittel und Unterstützung auf höheren Ebenen erforderlich. Es wurde in fast jedem Interview betont wie wichtig dieser Punkt für die Fortführung der Barrierefreiheit im Allgemeinen ist. Zudem ist es dringend nötig weitere Finanzierungen zu garantieren und eine bundesweite Gleichwertigkeit anzustreben. Es wurde eine bundesweite Finanzierungsregelung für den ÖPNV gefordert, um gleiche Bedingungen für alle Regionen zu schaffen. Es kann nicht im Sinne der Verkehrswende oder einer Autofreien Stadt gedacht werden ohne diesen Punkt zu berücksichtigen. So wurde immer wieder betont, welche Unterschiede es für Menschen mit Behinderung z.B. zwischen Stadt und Land gibt. So ist es für eine Betroffene Person im Rollstuhl z.B. in München kein Problem zu leben und mit dem Öffentlichen Verkehrsmitteln mobil unterwegs zu sein. Für Menschen auf dem Land ist eine Mobilität in dieser Weise bisher noch nicht denkbar. Die momentane Lösung, den Städten den Ausbau der Barrierefreiheit selber zu überlassen (bzw. zu fordern) führt zu einem bundesweiten Ungleichgewicht. Der aktuelle Föderalismus und die ungleiche finanzielle Ausstattung der Städte erschweren eine einheitliche Nahverkehrspolitik.

Grenzen der Beteiligung

Bedeutung des frühzeitigen Engagements:

Es ist entscheidend, sich frühzeitig im städtebaulichen Prozess einzubringen, da nachträgliche Beschwerden wenig bewirken. Die Beteiligung im Vorfeld kann Fehler verhindern und sicherstellen, dass die Interessen der Betroffenen berücksichtigt werden.

Begrenzte Möglichkeiten nachträglicher Einflussnahme: Nach der Fertigstellung von Bauprojekten gibt es kaum Möglichkeiten, Änderungen durchzusetzen. Dies verdeutlicht die Notwendigkeit, bereits während der Planungsphase aktiv zu werden.

Rechtliche Rahmenbedingung: Die rechtlichen Rahmenbedingungen setzen der Beteiligung und Einflussnahme Grenzen. Beratende Stellen wie Landesfachstellen haben keine politische Macht, um nachträglich Gesetzesänderungen zu bewirken.

Entscheidungsgewalt der Behörden: Letztlich liegt die Entscheidungsgewalt bei den zuständigen Behörden und politischen Akteuren, wie Kommunen und Verkehrsministern, was die Einflussmöglichkeiten der Betroffenen weiter einschränkt.

Mangelnde Berücksichtigung der Betroffenenbedürfnisse: Es besteht ein Konsens darüber, dass die gesetzlichen Regelungen im Tiefbau des öffentlichen Verkehrsraumes unzureichend sind, um die Bedürfnisse der Betroffenen durchzusetzen, im Gegensatz zum Hochbau, der klarer geregelt ist

Vermeidung schneller Schuldzuweisungen

Schnelle Schuldzuweisungen von allen Seiten (Betroffene, Verbände, Träger, Land, Gemeinde etc.) sollen vermieden werden, indem man die gesetzlichen Hintergründe und Zuständigkeiten berücksichtigt und klar offenlegt. Im gesamten Prozess der Barrierefreiheit ist es immer wieder nötig, zu verstehen, dass Hürden nicht extra gelegt werden. Kein Träger, keine Stadt, kein Stadtplanungsamt „legt“ extra Hürde an, sondern meist geht es bei der Beseitigung der Hürde nicht um fehlenden Willen, sondern Problematiken, die sich dem ersten Blick entziehen. Diese können die Starkstromleitung im Boden sein, oder eine Gasleitung die ein untergraben gefährlich macht. Es können Stadtstrukturelle, historische gewachsene Probleme sein, wie mittelalterliche Städte. Hier laufen die Forderung nach Barrierefreiheit mit der Erhaltungssatzung oder dem Denkmal oftmals konträr zueinander. (Thema, kleine Treppen, Kopfsteinpflaster, Denkmalgeschützte Häuser oder Straßenzüge etc.)

Unterschiede Ausgleichen zwischen Stadt und Land

Die Kernaussage ist, dass es erhebliche Unterschiede in der Zugänglichkeit und Umsetzung von Infrastrukturen und Dienstleistungen zwischen städtischen und ländlichen Gebieten gibt. In Großstädten wie Berlin oder München sind die Bedingungen oft besser und barrierefreier, während auf dem Land, insbesondere außerhalb der Ballungszentren, erhebliche Schwierigkeiten und Einschränkungen bestehen, die den Zugang und die Teilhabe der Bürger erheblich erschweren. Dieser Punkt muss bei einer allgemeinen angestrebten Barrierefreiheit in den Fokus gebracht werden, da es sonst MmB nur möglich ist in Städten zu (über-)leben.

Mehr persönliches Engagement

Das persönliche Engagement der Betroffenen ist entscheidend für den Erfolg der Beteiligungsprozesse. Es wird empfohlen, dass die Verbände und Betroffenen proaktiv den Kontakt suchen und aktiv an den vorgesehenen Maßnahmen und Anhörungen teilnehmen. Durch verstärkte Eigeninitiative und direkte Kommunikation kann die Qualität und Effektivität der Beteiligung erheblich verbessert werden.

Mehr Kolleginnen und Kollegen mit Behinderungen in den Verwaltungsalltag einzubeziehen

Es besteht der Wunsch, mehr Kolleginnen und Kollegen mit Behinderungen in den Verwaltungsalltag einzubeziehen, da deren Perspektiven einen wesentlichen Unterschied im Umgang mit Barrieren und der Förderung von Inklusion leisten könnten. Ein konkretes Beispiel betrifft die Kommunikation mit einem Kollegen, der Gebärdensprache verwendet, bei der derzeit nur eingeschränkte Sprachkenntnisse vorhanden sind. Das Mangelnde Bewusstsein für Barrierefreiheit findet sich besonders bei älteren Kollegen, die das Bewusstsein für Barrierefreiheit oft noch nicht ausreichend verinnerlicht haben.

Schulungen für Mitarbeiter von Stadtverwaltungen und Busfahrer

Es wird empfohlen, verstärkt Schulungen für Mitarbeiter von Stadtverwaltungen anzubieten, insbesondere zur Verbesserung der Barrierefreiheit. Ein bereits implementiertes Beispiel ist die verpflichtende Schulung für Fahrer im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die alle drei bis vier Jahre stattfindet und spezielle Trainings zur Barrierefreiheit umfasst. Diese Trainings zielen darauf ab, das Bewusstsein der Fahrer für die Notwendigkeit eines korrekten Anhaltens an den Haltestellen zu schärfen.

1. In der Staatsverwaltung zeigt sich ein zunehmendes Bewusstsein für die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen. Zusätzlich wird vorgeschlagen, die Sensibilisierung für die Herausforderungen von Menschen mit Behinderungen weiter zu fördern und Berührungspunkte abzubauen. Die Integration solcher Perspektiven sollte in der Verwaltung

und im Alltag verstärkt berücksichtigt werden. Des Weiteren wird eine häufigere Einbeziehung des Behindertenbeirats als notwendig erachtet, um die Bedürfnisse und Anliegen der betroffenen Personen besser zu adressieren.

Auch die Schulung des Personals, das täglich mit den Menschen arbeitet, wird als essenziell erachtet und muss bundesweit ausgebaut werden. Insbesondere Busfahrer müssen im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen geschult werden, um den Fahrplan einzuhalten und gleichzeitig den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden. Eine enge Zusammenarbeit aller Akteure – Dienstleister, Planer und politische Entscheidungsträger – ist notwendig, um ein funktionierendes ÖPNV-System zu schaffen.

Bessere Kooperation

Es besteht ein klarer Bedarf an einer besseren Kooperation zwischen den beteiligten Seiten. Menschen mit Behinderung sollten stärker in Entscheidungen einbezogen werden, da vieles nur am grünen Tisch entschieden wird. Ein Beispiel nennt eine Interviewpartner bei der Errichtung einer neuen Buslinie. Hier wurden Behelfshaltestellen eingerichtet, die absolut nicht barrierefrei sind. Solche Maßnahmen sind inakzeptabel. Die Haltestellen verfügen lediglich über normale Hinweistafeln, ohne digitale oder großformatige Schrift und ohne Überdachung. Diese Situation soll beibehalten werden, ohne dass die Bedürfnisse der Betroffenen berücksichtigt werden. Es fehlt an Einflussmöglichkeiten und an der aktiven Befragung der Betroffenen, ob diese Haltestellen überhaupt für sie nutzbar sind.

Frühzeitige Einbeziehung der Akteure

Eine wesentliche Maßnahme zur Verbesserung der Bürgerbeteiligung besteht darin, alle relevanten Akteure bereits in der frühen Planungsphase eines Projekts oder Nahverkehrsplans einzubeziehen. Indem man den Beteiligten von Beginn an die Möglichkeit gibt, ihre Ideen einzubringen und dies durch verschiedene Formate wie allgemeine Treffen oder Online-Plattformen ermöglicht, kann der Planungsprozess effektiver gestaltet werden.

Wichtig ist auch, die Betroffenen aktiv einzubeziehen, um gegenseitiges Verständnis zu fördern. Die Kommunen sind oft finanziell eingeschränkt, aber es sollte nie vergessen werden, welche täglichen Herausforderungen Menschen mit Behinderungen bewältigen müssen.

Die nachträgliche Korrektur von bereits getroffenen Maßnahmen ist sehr schwierig: Es wird teilweise versucht, die versäumte Beteiligung nachträglich über alternative Kommunikationswege zu korrigieren, was jedoch nicht immer leicht ist. Deshalb: Frühe Einbeziehung der Betroffenen. Das ist übrigens auch deshalb sinnvoll, da es Maßnahmen gibt, die gar nicht so wichtig sind. Die Wichtigkeit einer Maßnahme für die Betroffenen, ist immer noch am besten von den Betroffenen zu erfragen und nicht von einer allgemein gültigen Vorschrift. Das spart u.a. sogar Geld.

Zukünftig wird es wichtig sein, diese partizipativen Ansätze weiter zu fördern und Überzeugungsarbeit zu leisten, um eine umfassende Einbindung der Bürger sicherzustellen.

Richtige Ansatzpunkte finden: Es ist wichtig, geeignete Ansatzpunkte zu identifizieren, wo man Einfluss nehmen und sich einbringen kann.

Von Auftraggeber Seite wurden, laut Interviews, bereits Maßnahmen ergriffen, um Bushaltestellen barrierefrei zu gestalten und besser zu platzieren. Zum Beispiel wurde eine Haltestelle von einer Einrichtung, deren Bewohner den Bus nicht nutzen, zu einer nahegelegenen Einrichtung, deren Bewohner den Bus nutzen würden verlegt. Dabei wurde

auch den Gehweg barrierefrei gestaltet. Das Ziel ist es, näher an den Bedürfnissen der Menschen zu sein und mehr umzusetzen. Dennoch würde sich diese Seite wünsche mehr Eigeninitiative von den Betroffenen zu sehen. Es ist wichtig, das Ganze kollektiv zu gestalten, was manchmal schwierig ist, vor allem angesichts der verständlichen Frustration, die sich bei den Betroffenen über Jahre aufgebaut hat.

8.1 Kernaussagen zu: Weiterentwicklung der Partizipation

Zur Weiterentwicklung der Partizipation in verschiedenen Bereichen schlagen die Interviewpartner mehrere Ansätze vor. Zunächst wird betont, dass Akteure als Multiplikatoren in den eigenen Reihen agieren und Kontakt zu anderen Initiativen und Personen aufnehmen sollten, um gemeinsame Veranstaltungen zu besuchen und Netzwerke zu bilden. Zudem sollte der Kontakt zu politischen Gremien, wie dem Stadtrat, gesucht werden, um Rückmeldungen und Unterstützung zu erhalten.

Ein weiterer Vorschlag ist, von Beginn an eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung zu ermöglichen und diese nicht auf interne Kreise zu beschränken. Dies kann durch frühe und umfassende Information der Öffentlichkeit über verschiedene Kanäle wie Tageszeitungen und Amtsblätter erreicht werden. Ziel ist es, eine offene Diskussion über städtische Entwicklungspläne zu fördern, die nicht nur den Nahverkehr, sondern die gesamte Verkehrsentwicklung umfasst. Die Notwendigkeit einer gleichberechtigten Machtverteilung und einer besseren Gesetzgebung wird ebenfalls angesprochen, um Entscheidungen gemeinsam treffen zu können. Es wird betont, dass Forderungen aus der Selbsthilfe von Behinderten berechtigt und verpflichtend aufgenommen werden sollten. Dabei ist es wichtig, dass diese Forderungen von fachlich geschulten Personen kommen, um Missverständnisse und Fehlplanungen zu vermeiden.

Schließlich wird betont, dass Aufgabenträger offener auf Vereine und Verbände zugehen sollten und Entscheidungen nicht hinter verschlossenen Türen getroffen werden dürfen, um kontraproduktive Maßnahmen zu vermeiden.

Erfolgreiche Partizipation wird erreicht, indem man dorthin geht, wo die Menschen sind, um Zugangshemmnisse zu überwinden. Dies gilt besonders für Menschen ohne Internetzugang oder E-Mail-Adresse, die durch traditionelle Kommunikationsmittel oft ausgeschlossen werden. Durch Präsenz vor Ort kann eine auch eine weitere nachhaltige und wirksame Partizipation sichergestellt werden.

8.2 Kernaussagen zu: ÖPNV auf regionale Ebene

Für die Erstellung eines Nahverkehrsplans (NVP) auf regionaler Ebene werden mehrere wichtige Punkte und Aufgaben hervorgehoben. Es wird betont, dass das Thema komplex und schwierig ist und eine frühzeitige Einbindung aller Beteiligten erfordert, um effektiv zu arbeiten. Die Anwesenheit bei relevanten Kommunikationsprozessen und eine gründliche Informationsbeschaffung über aktuelle Planungen und vergangene NVPs sind entscheidend. Vernetzung der Nachbargemeinden

Die Vernetzung mit Nachbargemeinden ist unerlässlich, da Nahverkehrsplanung oft an Gemeindegrenzen endet. Menschen mit Behinderungen sollten frühzeitig in die Planung einbezogen werden. Zudem muss die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel im Sinne eines

Mobility Mixes gewährleistet sein, damit zum Beispiel Fahrradfahrer und E-Mobil-Nutzer den Nahverkehr effektiv nutzen können.

Vollständige Barrierefreiheit

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die vollständige Barrierefreiheit, die als hohes, jedoch schwer erreichbares Ziel angesehen wird. Es wird vorgeschlagen, einen objektivierbaren Rahmen zu schaffen, der festlegt, ab wann Ausnahmen von der Barrierefreiheit legitim sind, um Beliebigkeit zu vermeiden.

Bessere Ausstattung

Die Ausstattung von Haltestellen mit barrierefreien Einrichtungen und Sicherheitsmarkierungen, sowie die Installation von Außenlautsprechern für Fahrgastinformationen werden als notwendige Maßnahmen genannt. Ein Behindertentaxi (B-Taxi) im ländlichen Bereich sollte besser in den ÖPNV integriert werden und ohne zusätzliche Kosten nutzbar sein. Hier wird eine bessere Kommunikation und Absprache gefordert.

Akustische Blindenampeln mit LockID

Ein Teilnehmer berichtete, dass der Vorschlag, akustische Blindenampeln (ABAG) in Bussen zu integrieren, abgelehnt wurde, da man Lärmbelästigungen für Anwohner vermeiden wollte. Auch die akustischen Signale an Ampelanlagen sind mit einer sehr niedrigen Dezibel Zahl von 35 kaum hörbar, um Anwohner nicht zu stören. Dies stellt ein großes Problem dar, da die Signale in einem Umkreis von 4-5 Metern hörbar sein sollten, ohne die gesamte Umgebung zu beschallen.

Der Teilnehmer schlug die Nutzung der LockID-Technologie vor, die Orientierungssignale nur dann aktiviert, wenn sich ein Smartphone nähert, um die Lärmbelästigung zu minimieren. Dies wurde jedoch wegen möglicher Kosten nicht umgesetzt.

Schulung des Personals

Schließlich wird die Schulung des Personals, das täglich mit den Menschen arbeitet, als essenziell erachtet. Insbesondere Busfahrer müssen im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen geschult werden, um den Fahrplan einzuhalten und gleichzeitig den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden. Eine enge Zusammenarbeit aller Akteure – Dienstleister, Planer und politische Entscheidungsträger – ist notwendig, um ein funktionierendes ÖPNV-System zu schaffen.

Verbesserung der Fahrgastinformationen

Die Fahrgastinformation wird überwiegend als positiv bewertet, jedoch wird Verbesserungsbedarf gesehen, insbesondere bei der digitalen Fahrgastinformation (DFI) und der Zugänglichkeit von Fahrplänen. Es wird angestrebt, die Informationsangebote durch mobile Apps barrierefreier zu gestalten, etwa durch einfache Sprache und spezielle Funktionen für Menschen mit Sehbehinderungen.

Ein weiteres Problem betrifft die Lautstärke von akustischen Signalen, wie dem "Klicker", die für Menschen mit Sehbehinderungen oft nicht ausreichend hörbar ist. Die Herausforderung liegt darin, einen Ausgleich zwischen den Bedürfnissen der Betroffenen und den Rücksichtnahmen auf Anwohner zu finden, was durch bestehende alte Stadtstrukturen erschwert wird.

Mehrdimensionales Problembewusstsein

Die Diskrepanz zwischen dem gewünschten, geforderten und dem vorhandenen ist groß. Diese Diskrepanz kann nur durch ein differenziertes, mehrdimensionales Problembewusstsein

gefördert werden und zwar bei allen Beteiligten.

8.3 Kernaussagen zu: NVP Deutschlandweit

Die Gestaltung von Nahverkehrsplänen (NVP) deutschlandweit ist aufgrund der komplexen und vielfältigen Zuständigkeiten eine große Herausforderung. Trotz der Fortschritte, die beispielsweise die Deutsche Bahn macht, bleibt die Umsetzung vieler Maßnahmen langsam, da schwierige Gesetzeslagen und Haushaltsbeschränkungen Geduld erfordern.

Bessere Vernetzung und der Übergang zwischen verschiedenen Nahverkehrsbereichen sind essenziell, da diese oft an Landes- oder Landkreisgrenzen enden.

Attraktivere Gestaltung (flexibler, schneller, besser Strecken)

Ein signifikanter Aufwand ist notwendig, um den Nahverkehr so attraktiv zu gestalten, dass er auch von Menschen genutzt wird, die nicht mehr alleine Auto fahren können. Flexible, barrierefreie Nutzungsformen müssen entwickelt werden, um den Bedürfnissen dieser Nutzer gerecht zu werden. Ein Beispiel aus Schweden zeigt, dass es auch in ländlichen Gebieten möglich ist, einen attraktiven Nahverkehr zu gestalten, wenn die Busse häufiger und auf kürzeren, attraktiveren Strecken fahren.

Verbindliche und durchsetzbare Vorgaben

Verbindliche und durchsetzbare Vorgaben auf Bundesebene sind notwendig, um deutschlandweit gleichwertige Lebensbedingungen zu schaffen. Dies betrifft auch technische Aspekte wie die Ausstattung von Haltestellen mit Außenlautsprechern und aktuelle Informationen auf Websites. Ein bundesweiter Finanzausgleich für den ÖPNV könnte dazu beitragen, dass finanzschwächere Städte und Gemeinden ebenfalls ein attraktives Nahverkehrsangebot bereitstellen können.

Bundesweite einheitliche Umsetzung

Der Föderalismus in Deutschland erschwert eine einheitliche Umsetzung, da die Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern oft unkoordiniert sind. Für eine erfolgreiche Verkehrswende müssen deutschlandweit gleiche Bedingungen geschaffen und entsprechend finanziert werden. Es kann nicht allein den Städten und Kommunen überlassen bleiben, diese Herausforderungen zu meistern. Wenn das politische Ziel eine autofreie Zukunft ist, muss dies durch klare finanzielle Unterstützung und einheitliche Regelungen unterstützt werden.

8.4 Kernaussagen zu: Dringendster Handlungsbedarf

Die allgemeine Barrierefreiheit muss verbessert werden, damit Menschen mit Behinderungen den öffentlichen Nahverkehr nutzen können.

Einheitliche und ausreichende Finanzierung

Ein funktionierender Nahverkehr erfordert auch einheitliche und ausreichende Finanzierungsmodelle auf nationaler Ebene, um die Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen sicherzustellen und die Verkehrswende erfolgreich umzusetzen.

Sensibilisierung der Öffentlichkeit

Die allgemeine Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Belange von Menschen mit Behinderungen. Ein Beispiel dafür ist das Attentat auf Schäuble, das zu einer erhöhten Aufmerksamkeit für Barrierefreiheit führte. Es ist entscheidend, weiterhin Öffentlichkeitsarbeit zu

leisten und das Thema Inklusion so selbstverständlich zu machen, dass es keiner besonderen Erwähnung mehr bedarf. Menschen mit Behinderungen sollten ohne große Planung spontan reisen können.

Praxisnahe Umsetzung

Dabei müssen die Bedarfe der Behindertenverbände berücksichtigt und in die Praxis umgesetzt werden. Verkehrsplaner sollten die Vorschriften und Regelwerke nicht nur kennen, sondern auch anwenden können.

Barrierefreier Zugang sicherstellen

Es sollte standardmäßig sichergestellt sein, dass Busse mit Niederflurtechnik ausgestattet sind, um einen ebenerdigen Einstieg zu ermöglichen. Dies ist besonders wichtig für ältere Menschen, Kinder, Personen mit Gleichgewichtsstörungen und Menschen mit Behinderungen.

Mehr Digitale und physische Fahrgastinformation

Die Einführung und Verbesserung digitaler Fahrgastinformationen sowie akustischer Signale in Bussen sollten vorangetrieben werden, um die Zugänglichkeit und Benutzerfreundlichkeit für alle Fahrgäste zu erhöhen.

Verständnis für Infrastrukturen

Es sollte ein stärkerer Fokus auf die praktischen Herausforderungen bei der Umsetzung von Barrierefreiheitsmaßnahmen gelegt werden. Dies umfasst das Verständnis der bestehenden Infrastrukturen und städtischen Gegebenheiten, insbesondere in historischen, mittelalterlichen Städten und die Entwicklung konstruktiver Lösungen, um bestehende Barrieren zu überwinden.

Dialog und Verständnis

Der Dialog zwischen den Verantwortlichen und den Betroffenen sollte intensiviert werden, um ein besseres Verständnis für die Herausforderungen bei der Umsetzung von Barrierefreiheitsmaßnahmen zu schaffen und langfristige, praktische Lösungen zu entwickeln.

8.5 Kernaussagen zur Fortführung des Projektes ÖPNV für ALLE

Für die Fortführung des Projektes wurden mehrere Empfehlungen ausgesprochen.

Präsenztreffen

Es wurde der Wunsch nach Präsenztreffen geäußert, um einen tieferen Dialog und eine bessere Vernetzung mit den Referenten zu ermöglichen, da Online-Formate oft weniger effektiv sind.

Zentrale Anlaufstelle für die Vernetzung (BSK?)

Eine zentrale Anlaufstelle für die Vernetzung der Akteure nach den Informationsveranstaltungen wurde ebenfalls als hilfreich erachtet, um den bundesweiten Austausch zu fördern. Zudem wurde gelobt, dass die Projektgrenzen klar dargestellt und konkrete Beteiligungshinweise gegeben wurden. Hier könnte der BSK eventuell selber eine Anlauf- bzw. als zentrale Vernetzungsstelle fungieren.

Wunsch nach bundesweiter Einheitlichkeit

Kritisch angemerkt wurde, dass die Veranstaltungen oft lokal auf Nordrhein-Westfalen beschränkt waren und dass es wichtig sei, bundesweite Einheitlichkeit anzustreben. Eine

Balance zwischen allgemeinen und bundeslandspezifischen Informationen in den Workshops wurde als wünschenswert angesehen.

Mehr Werbung für das Projekt

Vorschläge umfassten die Einbindung von Behindertenbeauftragten und eine stärkere Werbung, um mehr Teilnehmer zu erreichen. Inhaltlich wurde das Projekt als sehr gut bewertet, jedoch wurde bedauert, dass die Teilnahme gering war.

9. Handlungsempfehlungen

Im Zentrum der Evaluation stehen die quantitativen und qualitativ ausgerichtete Befragungen der Betroffenen zu den Online-Schulungen des BSK, sowie zur Umsetzung erster Maßnahmen zu Beteiligung und Aktivierung von Betroffenen und Verbänden.

Als Ergebnis der empirischen Erhebung werden Handlungsempfehlungen für Chancen und Grenzen von Beteiligungsverfahren im Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV erarbeitet, die für weitere Schulungen und Fortbildungen sinnvoll sein könnten.

Basierend auf der Analyse der Beteiligung von Verbänden und Menschen mit Behinderungen (MmB) an der Gestaltung von Nahverkehrsplänen (NVP) lassen sich folgende Handlungsempfehlungen formulieren:

Verbesserung der allgemeinen Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr muss erhöht werden, damit Menschen mit Behinderungen den ÖPNV problemlos nutzen können.

Proaktive Einbindung der Betroffenen

Es sollte ein systematischer Ansatz zur frühzeitigen und aktiven Einbindung von Verbänden und MmB entwickelt werden. Dies kann durch regelmäßige Einladungen zu

- Planungsmeetings,
- Workshops und
- öffentlichen Anhörungen geschehen.

Eine kontinuierliche Beteiligung von Anfang an stellt sicher, dass die Bedürfnisse und Perspektiven der Betroffenen in die Planungen integriert werden. Wichtig, und das wurde von allen beteiligten angesprochen, ist die frühzeitige Einbindung der Betroffenen. Die späte Einsichtnahme in die ÖPNV's oder Verbesserungsmaßnahmen sind selten von Erfolg gekrönt.

Institutionalisierung der Beteiligung

Um sicherzustellen, dass die Einbindung der Betroffenen nicht nur sporadisch, sondern systematisch erfolgt, sollten feste Verfahren und Strukturen etabliert werden. Dies könnte beispielsweise durch gesetzliche Vorgaben oder kommunale Richtlinien geschehen, die die Beteiligung von MmB und ihren Verbänden festschreiben.

Wir schlagen hier ein konkretes Vorgehen bei Kontaktaufnahme vor.

Das Bild der Kontaktaufnahme sowohl von Aufgabenträgern als auch von Betroffenen bzw. Verbänden ist recht divers. So bleibt es jedem Träger selber überlassen den Kontakt herzustellen. Auch die Aufgabenträger, Stadt, Land etc. gehen nach ihrem eigenen Gutdünken vor. So besteht in manchen Gemeinden und Ländern ein reger Austausch, in anderen kennt niemand oder hat von dem anderen gehört. Ein generelles Vorgehen könnte zu

Vereinfachung führen (z.B. in Form einer *TO DO-Liste* bzw. *Wen TO CONTACT-Liste*). So ein Vorgehen TO DO von Seiten der Aufgabenträger oder Betroffenen könnte einem klaren Schema folgen, welches abgearbeitet werden kann. Hier könnte die Online-Schulungen eventuell noch Ideen aufnehmen.

Interdisziplinäre Zusammenarbeit fördern

Es sollte eine engere Zusammenarbeit zwischen verschiedenen städtischen Abteilungen und externen Akteuren, wie Verbänden und Fachleuten, gefördert werden. Dies kann dazu beitragen, technische und logistische Herausforderungen besser zu bewältigen und innovative Lösungen zu entwickeln.

Rechtliche Rahmenbedingungen konkretisieren und bundesländertechnisch Abstimmen

Angesprochen wurden die Schwierigkeiten bei der Darstellung rechtlicher Themen, die in verschiedenen Bundesländern unterschiedlich sind.

„Also im Großen und Ganzen war dieser Überblick hilfreich, was weniger hilfreich war, aber das liegt natürlich auch an der Komplexität des Themas, also dass so verkehrsrechtliche Geschichten oft Ländersache sind und es waren ja ganz unterschiedliche Teilnehmer aus verschiedenen Bundesländern (...) Und dann gab es immer nur Rechtsauskünfte allgemeiner Art.“(I.8)[00:00:22]

- Rechtliche Aspekte können in der Schulung nicht einheitlich dargestellt werden, da diese nach Bundesland variieren.
- Eine mögliche Lösung könnte die Bildung von Arbeitsgruppen sein, die sich nach Bundesländern organisieren. Dies würde es ermöglichen, länderspezifische rechtliche Besonderheiten besser zu berücksichtigen. Es ist jedoch herausfordernd, Dozenten zu finden, die über umfassende Kenntnisse aller Bundesländer verfügen. Um dies zu verbessern, könnte man intensiv nacharbeiten und sicherstellen, dass die Informationen für jedes Bundesland korrekt und anwendbar sind.

Mangelnde Transparenz vorbeugen

In Bezug auf die Erfahrungen von Rollstuhlfahrern, soll der Fokus auf die Zugänglichkeit zu barrierefreien Haltestellen gelegt werden. In einigen Regionen sind die Bedingungen diesbezüglich laut Interviewpersonen „katastrophal“. Es bedarf einer Überlegung, wie diese Problematik angegangen und wo konkrete Maßnahmen ergriffen werden können. Ein zentrales Problem ist die *mangelnde Transparenz*: Informationen über neue Bauvorhaben oder die Aufstellung neuer Nahverkehrspläne werden häufig erst *nach* ihrer Fertigstellung bekannt. Diese verspätete Informationsweitergabe erschwert die rechtzeitige Einbeziehung von Behindertenvereinen. Es ist daher essentiell, Mechanismen zu entwickeln, die eine frühzeitige Beteiligung dieser Vereine ermöglichen. Dieses Thema ist von großer Bedeutung, da es für viele schwierig ist, neben dem Alltag auch noch solche Belange zu berücksichtigen, wenn keine rechtzeitige und proaktive Einbindung erfolgt.

- Alle Planungsdokumente sollten öffentlich und leicht zugänglich gemacht werden.
- Dies könnte durch die Veröffentlichung auf städtischen Websites oder in öffentlichen Bibliotheken geschehen.
- Die Möglichkeit zur Einsichtnahme sollte formell geregelt sein, um sicherzustellen, dass alle Betroffenen gleichberechtigten Zugang zu den Informationen haben.
- Die Einsichtnahme sollte barrierefrei möglich sein.

Schaffung formaler Rückkopplungsmechanismen

Es sollten formale Kanäle etabliert werden, über die Betroffene ihre Anmerkungen und Vorschläge einbringen können. Diese Kanäle sollten so gestaltet sein, dass sie eine effektive Kommunikation und Rückkopplung zwischen den Planern und den Betroffenen ermöglichen. Hier könnte der BSK eventuell mit seiner vorhandenen Expertise, Infrastruktur und Kommunikationsplattformen helfen. Einbindung von Behindertenbeauftragten: Es wird empfohlen, gezielt Behindertenbeauftragte und relevante Akteure einzubinden, um sicherzustellen, dass alle relevanten Perspektiven und Erfahrungen in das Projekt einfließen.

Schulung der Stadtverwaltung (Aufgabenträger)

Es wird empfohlen, verstärkt Schulungen für Mitarbeiter von Stadtverwaltungen anzubieten, insbesondere zur Verbesserung der Barrierefreiheit. Hiermit soll eine allgemeine Sensibilisierung des Themas bei Stadtverwaltungen einhergehen. Laut Interviewpartnern ist in der Verwaltung das Einstellen von Peer Personen, Menschen mit Behinderung, ausbaufähig.

Schulung des Fahrpersonals (Dienstleister)

Ein bereits implementiertes Beispiel ist die verpflichtende Schulung für Fahrer im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die alle drei bis vier Jahre stattfindet und spezielle Trainings zur Barrierefreiheit umfasst. Diese sollte überall eingeführt werden. Denn ohne qualifiziertes Personal, dass so nah wie möglich an den Bordstein fährt, hilft auch der beste Bussteig nichts.

Schulung und Sensibilisierung der Planer und Architekten (Bau)

Planer und andere Verantwortliche sollten regelmäßig geschult und für die besonderen Bedürfnisse und Herausforderungen von Menschen mit Behinderungen sensibilisiert werden. Dies kann durch Fortbildungen, Workshops und den Austausch mit Betroffenen und ihren Vertretern geschehen.

Evaluierung und Anpassung der Beteiligungsprozesse

Die Beteiligungsprozesse sollten regelmäßig evaluiert und bei Bedarf angepasst werden. Feedback von Betroffenen und anderen Akteuren sollte aktiv eingeholt und in die Weiterentwicklung der Prozesse integriert werden.

Sensibilisierung der Öffentlichkeit

Es ist entscheidend, die Öffentlichkeit für die Belange von Menschen mit Behinderungen zu sensibilisieren. Öffentlichkeitsarbeit soll Inklusion so selbstverständlich machen, dass sie keiner besonderen Erwähnung mehr bedarf. Hier ist es wichtig am Thema dranbleiben, das Projekt „ÖPNV für ALLE“ weiter bewerben, frühe und breite Öffentlichkeitsbeteiligung. Informieren Sie über verschiedene Kanäle wie Tageszeitungen, Amtsblätter und soziale Medien, um eine breite Öffentlichkeit zu erreichen.

Eine intensivere Werbung ist notwendig, um eine breitere Teilnehmerbasis zu erreichen. Zusätzlich sollte die Partizipation durch gezielte Maßnahmen erhöht werden, um sicherzustellen, dass mehr Akteure eingebunden werden.

Ressourcenausstattung sicherstellen

Um eine effektive Beteiligung zu ermöglichen, sollten ausreichend finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt werden. Dies könnte durch spezielle Förderprogramme oder die Bereitstellung von Mitteln innerhalb der städtischen Haushalte geschehen.

Durch die Umsetzung dieser Handlungsempfehlungen kann die Beteiligung von Verbänden und Menschen mit Behinderungen an der Gestaltung von Nahverkehrsplänen systematisch

verbessert und nachhaltiger gestaltet werden. Einheitliche und ausreichende Finanzierungsmodelle auf nationaler Ebene sind notwendig, um gleichwertige Lebensbedingungen sicherzustellen und die Verkehrswende erfolgreich umzusetzen.

Mehr digitale und physische Fahrgastinformation

Die Einführung und Verbesserung digitaler Fahrgastinformationen sowie akustischer Signale in Bussen sollten vorangetrieben werden, um die Zugänglichkeit und Benutzerfreundlichkeit für alle Fahrgäste zu erhöhen. Das Projekt „ÖPNV für ALLE“ hat maßgeblich dazu beigetragen ein Verständnis für alle Beteiligten Parteien zu schulen sowie den Dialog zu fördern.

Diese sollen als Handlungsempfehlungen weiterhin bestehen bleiben:

Verständnis für Infrastrukturen

Ein stärkerer Fokus sollte auf die praktischen Herausforderungen bei der Umsetzung von Barrierefreiheitsmaßnahmen gelegt werden, insbesondere in historischen Städten. Es müssen konstruktive Lösungen entwickelt werden, um bestehende Barrieren zu überwinden.

Dialog und Verständnis

Der Dialog zwischen den Verantwortlichen und den Betroffenen sollte intensiviert werden, um ein besseres Verständnis für die Herausforderungen bei der Umsetzung von Barrierefreiheitsmaßnahmen zu schaffen und langfristige, praktische Lösungen zu entwickeln.

9.1 Handlungsempfehlungen/Ausblick zur Fortführung des Projektes ÖPNV für ALLE

Für die erfolgreiche Fortführung des Projektes „ÖPNV für ALLE“ soll neben den oben genannten Handlungsempfehlungen noch folgende Weiterempfehlungen ausgesprochen werden:

Präsenztreffen

Ergänzend zu den Online-Formaten sollten regelmäßige Präsenztreffen organisiert werden, um tiefere Dialoge und eine intensivere Vernetzung mit den Referenten zu ermöglichen. Diese Treffen bieten die Chance, Fragen direkt zu klären und die Zusammenarbeit voranzubringen. Dort soll ein Austausch möglich sein, der sich über allgemeine Themen hinaus entwickelt. Insbesondere bei rechtlichen Themen gibt es keine bundesweite Regelung, weshalb es sinnvoll wäre, hier nach Ländern vorzugehen. Eine Regelung für Nordrhein-Westfalen gilt eben nicht unbedingt für Bayern. Präsenztreffen könnten hier Vernetzungen ermöglichen und tiefere regionale Einblicke bieten.

Zentrale Anlaufstelle für die Vernetzung (BSK?)

Die Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle für die Vernetzung der Akteure nach den Informationsveranstaltungen wird empfohlen. Diese Plattform sollte den bundesweiten Austausch fördern und den Beteiligten ermöglichen, Erfahrungen auszutauschen und weiterführende Kontakte zu knüpfen. Sehr gelobt wurde, dass die Projektgrenzen klar dargestellt und konkrete Beteiligungshinweise gegeben wurden. Hier könnte der BSK eventuell selbst als zentrale Vernetzungsstelle fungieren.

Wunsch nach bundesweiter Einheitlichkeit

Um die Effektivität des Projektes zu steigern, sollte eine größere bundesweite Einheitlichkeit angestrebt werden. Dies umfasst die Berücksichtigung bundeslandspezifischer Unterschiede und die Darstellung einheitlicher rechtlicher Informationen in den Workshops.

Mehr Werbung für das Projekt

Vorschläge umfassten die Einbindung von Behindertenbeauftragten und eine stärkere Werbung, um mehr Teilnehmer zu erreichen. Inhaltlich wurde das Projekt als sehr gut bewertet, jedoch wurde bedauert, dass die Teilnahme gering war.

9.2 Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung von Partizipation

Abschließend bleiben sehr allgemeine Handlungsempfehlungen der Betroffenen und Verbände zur Weiterentwicklung der Partizipation.

- **Multiplikatoren einsetzen:**
 - Nutzen Sie Akteure innerhalb der eigenen Organisation als Multiplikatoren, um Bewusstsein und Engagement zu fördern.
 - Knüpfen Sie Kontakte zu anderen Initiativen und Personen, besuchen Sie deren Veranstaltungen und bauen Sie Netzwerke auf.
- **Gleichberechtigte Machtverteilung:**
 - Auch wenn sich dieser Punkt vorerst nicht realisieren lässt, so kann zumindest der Dialog darüber, als ein Meilenstein gesehen werden eine gleichberechtigte Verteilung der Entscheidungsgewalt zwischen Aufgabenträgern und Betroffenen anzustreben.
 - Setzen Sie sich für gesetzliche Anpassungen ein, die eine faire und gemeinsame Entscheidungsfindung ermöglichen.
- **Fachliche Expertise in der Selbsthilfe:**
 - Stellen Sie sicher, dass Forderungen aus der Behindertenselbsthilfe von fachlich geschulten Personen kommen, um Fehlplanungen zu vermeiden.
 - Fördern Sie die fachliche Weiterbildung und Qualifizierung von Selbsthilfevertretern.
- **Offenheit und Transparenz:**
 - Gehen Sie als Aufgabenträger offen auf Vereine und Verbände zu und treffen Sie Entscheidungen transparent.
 - Vermeiden Sie es, hinter verschlossenen Türen zu agieren, um kontraproduktive Maßnahmen zu verhindern.
- **Zugangshemmnisse abbauen:**
 - Begeben Sie sich dorthin, wo die Menschen sind, um Partizipation zu ermöglichen.
 - Achten Sie darauf, auch Menschen ohne Internetzugang oder E-Mail-Adressen zu erreichen, indem Sie traditionelle Kommunikationsmittel nutzen.
 - Organisieren Sie Veranstaltungen und Workshops vor Ort, um eine breite und nachhaltige Beteiligung sicherzustellen.

Durch die Umsetzung dieser Handlungsempfehlungen kann die Partizipation in verschiedenen Bereichen verbessert und nachhaltiger gestaltet werden, so auch für das Projekt: „ÖPNV für ALLE“.

10. Fazit

Die Evaluation der Online-Schulungen des BSK und die ersten Maßnahmen zur Beteiligung und Aktivierung von Betroffenen und Verbänden im Bereich der Barrierefreiheit im ÖPNV haben zentrale Handlungsempfehlungen ergeben. Es ist von großer Bedeutung, die Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr zu verbessern, um Menschen mit Behinderungen den problemlosen Zugang zu ermöglichen. Einheitliche und ausreichende Finanzierungsmodelle auf nationaler Ebene sind notwendig, um gleichwertige Lebensbedingungen sicherzustellen und die Verkehrswende erfolgreich umzusetzen. Die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Belange von Menschen mit Behinderungen bleibt entscheidend, damit Inklusion zur Selbstverständlichkeit wird und spontane Reisen ohne große Planung möglich sind.

Die Praxisnähe bei der Umsetzung der Bedürfnisse von Behindertenverbänden muss erhöht werden, indem Verkehrsplaner Vorschriften und Regelwerke nicht nur kennen, sondern auch anwenden. Standardisierte Maßnahmen wie die Ausstattung von Bussen mit Niederflurtechnik sind essenziell, um einen ebenerdigen Einstieg für alle Fahrgäste zu gewährleisten. Zudem sollten digitale und physische Fahrgastinformationen sowie akustische Signale in Bussen weiterentwickelt werden, um die Zugänglichkeit und Benutzerfreundlichkeit zu erhöhen.

Ein stärkerer Fokus auf die praktischen Herausforderungen bei der Umsetzung von Barrierefreiheitsmaßnahmen, insbesondere in historischen Städten, ist notwendig. Es gilt, konstruktive Lösungen zu entwickeln, um bestehende Barrieren zu überwinden. Der Dialog zwischen den Verantwortlichen und den Betroffenen muss intensiviert werden, um ein besseres Verständnis für die Herausforderungen zu schaffen und langfristige, praktische Lösungen zu entwickeln.

Die erfolgreiche Etablierung des Projektes „ÖPNV für ALLE“ und die quantitativen und qualitativen Evaluationen der ersten Online-Schulungen haben gezeigt, dass mit diesem Projekt bereits der richtige Weg eingeschlagen wurde. Die Kernaussagen der Betroffenen und Aufgabenträger konnten aufzeigen, dass vieles, was in den Online-Schulungen bereits vermittelt wurde, auf fruchtbaren Boden gefallen ist und eine immense, inhaltliche Bereicherung war. Die formulierten Handlungsempfehlungen für das Projekt „ÖPNV für ALLE“ können als entscheidend gesehen werden, das Projekt und die Beteiligung von Verbänden und Menschen mit Behinderungen systematisch zu verbessern und nachhaltiger zu gestalten.

Hilfreich für die effiziente Verwirklichung des barrierefreien Ansatzes bedeutet neben der inhaltlichen, fachlichen, sachlichen und persönlichen Kompetenz auch die Ausrichtung auf die politische Wirksamkeit. Dies erfordert, wie in anderen Bereich auch, die Unterstützung von anderen beteiligten Gruppen und Bündnisarbeit, um seinem Anliegen die entsprechende Wirksamkeit zu verschaffen. Hier wären u.a. die Gewerkschaften, NGO, Inklusionsvertretende, Vertretungen von Automobilclubs und weitere Akteur*innen sinnvoll.

Eine Weiterführung des Projektes ist sinnvoll und notwendig, da die Evaluation gezeigt hat, dass noch ein großer Bedarf besteht, das Ziel eines barrierefreien ÖPNV zu erreichen. Die Verstetigung des „ÖPNV für ALLE“ erfordert eine weitere Förderung und Unterstützung der schon jetzt eingeleiteten Maßnahmen, damit diese nachhaltig und inklusiv in der Praxis umgesetzt werden können.

Die IAD wünscht bei der Umsetzung Ihrer beeindruckenden Ziele viel Erfolg

Ludwigsburg, 30.09.2024 Profⁱⁿ Dr. Elke Schierer

11. Literaturverzeichnis

AKTION MENSCH [Zugriff am 08.07.2024]. Verfügbar unter: <https://www.aktion-mensch.de/inklusion/mobilitaet/inklusionsbarometer-mobilitaet>

BUNDESVERBAND SELBSTHILFE KÖRPERBEHINDERTE E.V., 2024. Homepage. [Zugriff am 19.07.2024]. Verfügbar unter: <https://www.bsk-ev.org/>

BOGNER, Alexander, Beta LITTIG und Wolfgang MENZ, 2002. Das Experteninterview – konzeptionelle Grundlagen und methodische Anlage. Wiesbaden: Springer.

GLÄSER, Jochen und Grit LAUDEL, 2010. Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. Als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. Lehrbuch. 4. Aufl., Wiesbaden: Springer.

HEINER, Maja, 2007. Evaluation in der Beratung. In: Frank NETSMANN, Frank ENGEL und Ursel SICKERDIEK, Hrsg. Das Handbuch der Beratung 2: Ansätze, Methoden und Felder: Band 2. Tübingen, 825-836.

INSTITUT FÜR MENSCHENRECHTE. [Zugriff am 08.07.2024]. Verfügbar unter: <https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/das-institut/monitoring-stelle-un-brk/die-un-brk>

KARDORFF V., Ernst, 2006. Zur gesellschaftlichen Bedeutung und Entwicklung (qualitativer) Evaluationsforschung. In: Uwe FLICK, Hrsg. Qualitative Evaluationsforschung. Konzepte, Methoden, Umsetzungen. Reinbek bei Hamburg, 63-91.

KELLE, Udo, 2007. Die Integration qualitativer und quantitativer Methoden in der empirischen Sozialforschung. Theoretische Grundlagen und methodologische Konzepte. Wiesbaden: Springer.

MEUSER, Michael und Ulrike NAGEL, 2005a. ExpertInneninterviews – vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: Alexander BOGNER Bogner, Beate LITTIG und Wolfgang MENZ, Hrsg. Das Experteninterview. Theorie, Anwendungen, Methode. Wiesbaden: Springer.

MEUSER, Michael und Ulrike NAGEL, 2005b. Vom Nutzen der Expertise. ExpertInneninterviews in der Sozialberichtserstattung. In: Alexander BOGNER Bogner, Beate LITTIG und Wolfgang MENZ, Hrsg. Das Experteninterview. Theorie, Anwendungen, Methode. Wiesbaden: Springer.

OTTMANN, Sebastian; König, Joachim: Wirkungsorientierung in der Sozialen Arbeit. Eine Einführung für Studium und Praxis. Kohlhammer: Stuttgart, 2023.

STOCKMANN, Reinhard, 2004. Evaluation in Deutschland. In: Ders., Hrsg. Evaluationsforschung. Grundlagen und ausgewählte Forschungsfelder. 2. überarbeitete und aktualisierte Auflage. Opladen, 13-43.

STOCKMANN, Reinhard, 2006. Evaluation und Qualitätsentwicklung. Eine Grundlage für wirkungsorientiertes Qualitätsmanagement. Münster.

SZABO, Andrea (1998). "Evaluation in der Sozialen Arbeit: Theoretische Grundlagen und praktische Anwendung". Weinheim: Beltz Juventa.

WALDSCHMIDT, Anne (2015): Grundlagen und Ziele der Teilhabeforschung. Lebenslage und Partizipation von Menschen mit Behinderungen. In: Sozialrecht+Praxis. Fachzeitschrift für Sozialpolitiker und Schwerbehindertenvertreter, Berlin, 25. Jg., Nr. 11, S. 683-688.

WHO Homepage [Zugriff am 30.07.2024]. Verfügbar unter: <http://www.euro.who.int/de>

12. Anhang

12.1 Fragebogen Onlineschulung



Institut für
Antidiskriminierungs-
und Diversityfragen



Bundesverband
Selbsthilfe
Körperbehinderter e.V.



Überarbeiteter Fragebogen zur Online Schulung am 16./17.5.2023

Liebe Teilnehmer*innen,

wir freuen uns, mit Ihnen die Evaluation des Projektes ÖPNV für ALLE zu starten! Wie Sie wissen, ist diese Fortbildung gleichzeitig Teil eines Forschungsprojekts. Daher möchten wir Sie bitten, die folgenden Fragen zu beantworten. Ihre Meinung ist uns sehr wichtig, auch um die Aufbau-Schulung im Herbst 2023 für Sie möglichst gut gestalten zu können. Lesen Sie die folgenden Aussagen und geben Sie an, wie stark Sie persönlich zustimmen. Sie können jeweils zwischen 5 Abstufungen wählen, von "trifft voll zu" bis "trifft nicht zu".

Die Befragung wie auch die Auswertung unterliegen datenschutzrechtlichen Bestimmungen und ist anonym. Vielen Dank für Ihre Mitwirkung!

Fragen zum Veranstaltungskonzept

1. Die Ziele der Online-Schulung wurden eindeutig definiert und klar vorgestellt.
2. Der Inhalt der Online-Schulung hat der Ankündigung entsprochen.
3. Die Online-Schulung war gut strukturiert.
4. Das (politische) Thema, die gesetzlichen Vorgaben, wurde in ausreichendem Maß vorgestellt und die Rahmenbedingungen erklärt.
5. Das didaktische Vorgehen der Online-Schulung war den Lehrinhalten angemessen.
6. Es gab genügend Raum für sachbezogene Diskussionen.
7. Die Lernumgebung (virtueller Raum, Pausenzeiten, Abwechslung etc.) war angemessen.
8. Das verwendete Tool „Zoom“ war für die Online-Schulung geeignet.
9. Mehr aktivierende Methoden (z.B. Gruppenarbeit, Break Out Rooms, persönliche Ansprachen etc.) hätten mir bei der Wissensvermittlung geholfen.

Fragen zum Inhalt

1. Sie haben nach der Online-Schulung mehr Erkenntnisse über Nahverkehrspläne gewonnen.
2. Sie fühlen sich nach der Online-Schulung ausreichend qualifiziert, sodass Sie sich an der Nahverkehrsplanung aktiv beteiligen können.
3. Sie wissen nach der Online-Schulung mehr über die gesetzlichen Vorgaben im Nahverkehr.
4. Sie könnten nach der Online-Schulung die Gesetzten, Richtlinien und ähnliches für die Er- und Überarbeitung von Nahverkehrsplänen anwenden.
5. Sie fühlen sich gestärkt als Akteur*innen vor Ort bei der Er-/Überarbeitung von Nahverkehrsplänen mitzuwirken und sich einzubringen.
6. Sie fühlen sich gestärkt ANDERE Akteur*innen vor Ort (Mitglieder, Betroffene, Vertreter*innen von Verbänden und Einrichtungen) über die Anwendung von Gesetzen für die Er-/Überarbeitung von Nahverkehrsplänen aufzuklären und einzubinden.
7. Sie haben die Unterlagen, welche im Vorfeld der Online-Schulung abrufbar waren, gelesen.
8. Die Broschüre: *Ihr Vorwissen. Projekt „ÖPNV für ALLE“* des BSK war hilfreich.
9. Die Homepage <https://www.barrierefreifueralle.de/barrierefreie-mobilitaet/unsere-themen/oepnv-nahverkehr/projekt-oepnv-fuer-alle-1> haben Sie besucht.

Offene Fragen:

1. Was hat Ihnen an der Online-Schulung besonders gut gefallen?
2. Was hat Ihnen an der Online-Schulung nicht so gut gefallen? Haben Sie Verbesserungsvorschläge?
3. Haben Ihnen Informationen und Themen gefehlt? Wenn ja, welche?

Fragen zu Lerngruppe und Atmosphäre

1. Die Gruppenatmosphäre während der Online-Schulung war wertschätzend und produktiv.
2. Die Anzahl der Teilnehmer*innen war angenehm.
3. Es gab ausreichend Raum für informelle Gespräche.
4. Es gab genügend partizipative Mitmachmöglichkeiten während der zwei Tage.

Offene Frage:

1. Welche Anzahl der Teilnehmer*innen wünschen Sie sich für zukünftige Schulungen?
2. Hätten Sie sich Gruppenarbeiten zu einer Einheit der Wissensvermittlung gewünscht?

Fragen zum Referenten

Bitte bewerten Sie die Referenten nach Themenblöcken:

Themenblock: Grundsätze der Nahverkehrsplanung und normative Grundlagen

Der Referent für *Grundsätze der Nahverkehrsplanung und normative Grundlagen*.....

1. war fachkompetent.
2. konnte Sachverhalte und Zusammenhänge verständlich erklären und gut vermitteln.
3. brachte immer wieder praxisnahe Beispiele zum besseren Verständnis ein.
4. ging auf Fragen und Anregungen angemessen ein.
5. konnte Fragen beantworten.
6. knüpfte an Ihr persönliches Vorwissen an.
7. ging strukturiert vor.
8. hielt sich an den angekündigten Zeitplan.

Themenblock: Akteure der Nahverkehrsplanung

Der Referent für *Akteure der Nahverkehrsplanung*.....

1. war fachkompetent.
2. konnte Sachverhalte und Zusammenhänge verständlich erklären und gut vermitteln.
3. brachte immer wieder praxisnahe Beispiele zum besseren Verständnis ein.
4. ging auf Fragen und Anregungen angemessen ein.
5. konnte Fragen beantworten.
6. knüpfte an Ihr persönliches Vorwissen an.
7. ging strukturiert vor.
8. hielt sich an den angekündigten Zeitplan.

Themenblock: Elemente der Nahverkehrsplanung

Der Referent für *Elemente der Nahverkehrsplanung*.....

1. war fachkompetent.
2. konnte Sachverhalte und Zusammenhänge verständlich erklären und gut vermitteln.
3. brachte immer wieder praxisnahe Beispiele zum besseren Verständnis ein.
4. ging auf Fragen und Anregungen angemessen ein.
5. konnte Fragen beantworten.
6. knüpfte an Ihr persönliches Vorwissen an.
7. ging strukturiert vor.
8. hielt sich an den angekündigten Zeitplan.

Themenblock: Politische Partizipation

Der Referent für *Politische Partizipation*.....

1. war fachkompetent.
2. konnte Sachverhalte und Zusammenhänge verständlich erklären und gut vermitteln.
3. brachte immer wieder praxisnahe Beispiele zum besseren Verständnis ein.
4. ging auf Fragen und Anregungen angemessen ein.
5. konnte Fragen beantworten.
6. knüpfte an Ihr persönliches Vorwissen an.
7. ging strukturiert vor.
8. hielt sich an den angekündigten Zeitplan.

12.2 Leitfragen zum Telefoninterview



Bundesverband
Selbsthilfe
Körperbehinderter e.V.



Leitfragen zum Telefoninterview

Evaluation der Weiterbildungsreihe: ÖPNV für ALLE

Städte und Gemeinden müssen sicherstellen, dass alle Menschen den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gleichermaßen nutzen können. Dazu bedarf es Nahverkehrspläne (NVP), die auch die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen.

Partizipation (Teilhabe) ist die Grundvoraussetzung für Inklusion. Deshalb ist die Beteiligung der Betroffenen und ihrer Selbstvertretungen an politischen und gesellschaftlichen Prozessen, wie der Gestaltung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen, wichtig.

Das vom BSK initiierte Projekt "ÖPNV für Alle" begleitet die Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr und steht vor allem für die Verbände vor Ort und betroffenen Menschen mit Behinderung (MmB) als Ansprechpartner zur Verfügung.

Durch eine Online-Schulungsreihe wurde Wissen zum Thema Gestaltung von Nahverkehrsplänen (NVP) vermittelt.

Sie waren Teil einer, oder zwei, der aufeinander aufbauenden Online-Schulungen, mit dem Ziel sich besser an der Gestaltung der Nahverkehrsplanung beteiligen zu können und Barrierefreiheit im ÖPNV zu verankern.

Durch die wirkungsorientierte Begleitforschung des Instituts für Antidiskriminierungs- und Diversityfragen (IAD) soll analysiert werden, ob das durchgeführte Qualifizierungsangebot für Sie ausreichend und zielführend war.

Vielen Dank, dass Sie bereit sind, ein kurzes Telefoninterview mit uns zu führen. Uns geht es darum, von Ihnen eine Einschätzung zu folgenden Fragen zu erhalten:

Fragen:

- Haben Sie durch die Schulung mehr Wissen zu Nahverkehr erhalten? Was war hilfreich, was weniger?
- Inwieweit haben die Schulungsinhalte dazu beigetragen, sich nun mehr in diesem Bereich zu engagieren?
- Können Sie nach der Online-Schulung vielleicht sogar schon konkrete Verbesserungsvorschläge für die NVP in Ihrem eigenen Aktivitätsbereich nennen?
- Fühlen Sie sich gestärkt, aktiv bei der Gestaltung von NVP zu beteiligen und mitzuwirken?
- Haben Sie sich Ihren NVP vor Ort angesehen?
- Besteht bereits Kontakt zu den Aufgabenträgern/Akteuren vor Ort?
 - Wenn ja, wie konnte der Kontakt intensiviert werden?
 - Wenn nein, wie wollen Sie an die Kontaktaufnahme herangehen?
 - Wie stellen Sie sich die Kontaktaufnahme vor? (schriftlich, telefonisch, vor Ort....?)
- Haben Sie Kenntnis darüber, ob von Anfang an Verbände bzw. Menschen mit Behinderung (MmB) bei der NVP-Gestaltung bei Ihnen vor Ort mit einbezogen wurden?
- Inwieweit hat die Beteiligung stattgefunden?
 - Aktiv: Verbände / MmB wurden aktiv angesprochen und um Beteiligung gebeten
 - Inaktiv: Verbände / MmB wurden erst auf Nachfrage einbezogen
 - Es bestand lediglich die Möglichkeit zur Einsichtnahme.

Als abschließende Fragen:

- Wie kann die Partizipation in diesem Bereich weiterentwickelt werden?
- Gibt es wichtige Punkte/Aufgaben, die Sie für die Erstellung des NVP auf regionaler Ebene nennen können?
- Gibt es Punkte/Aufgaben, die Sie generell (deutschlandweit) in Bezug auf die NVP-Gestaltung nennen können?
- Wo sehen Sie den dringlichsten Handlungsbedarf?
- Gibt es von Ihrer Seite Empfehlungen für die Fortführung des Projektes?