

## Dokumentation und Forderungen zum „30. Göttinger Protesttag für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen“

Göttingen, im Mai 2025

Am 7.Mai 2025 haben wir einen „Neustart Inklusion“ gefordert...

Am 07. Mai 2025 fand der insgesamt 30. „Europäische Protesttag für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen“ in der Region Göttingen statt. Das Thema lautete „Neustart Inklusion“ und forderte alle Institutionen, Behörden und sonstige Akteure auf, nochmal intensiver und innovativer darüber nachzudenken, wie sie die UN-Behindertenrechtskonvention und eine Inklusive Gesellschaft umsetzen können. Denn wir beobachten eine gewisse Stagnation und teilweise sogar Rückschritte in dem Bestreben, Menschen mit Behinderungen gleichberechtigte Teilhabe zu ermöglichen.

### Ein großer Rückschritt: kleine Mehrzweckbereiche in regionalen Überlandbussen hindern Rollstuhlfahrende an der ÖPNV-Nutzung

Im Jahr 2024 hat der Verkehrsverbund Südniedersachsen (VSN) 60 neue Überlandbusse angeschafft. Das Problem: Die neuen Fahrzeuge verfügen über viel zu kleine Mehrzweckbereiche. Ist bereits ein Rollstuhl oder Kinderwagen an Bord, kann kein weiterer Rollstuhl transportiert werden. In unserem Flächenlandkreis mit ohnehin schwacher ÖPNV-Versorgung auf dem Land ist das eine Katastrophe. Es macht die Nutzung der Busse zum Glücksspiel – und damit zur Zumutung.



Das Bild links zeigt die Größe des Mehrzweckraums in den älteren Bussen des VSN, rechts in den neu angeschafften Fahrzeugen



*„Es ist frustrierend: Wir haben 2025 – und trotzdem müssen wir wieder um etwas kämpfen, das längst selbstverständlich sein sollte. Für die nächsten zehn Jahre bleibt für viele Rollstuhlfahrende jede Busfahrt ein Risiko.“*

Im Februar 2025 fand hierzu ein Gespräch mit dem VSN statt. Die Aussage: Die gesetzlichen Anforderungen (ECE 107) seien eingehalten. Der Mehrzweckbereich wurde sogar leicht auf 158 cm erweitert. Eine weitere Vergrößerung sei laut VSN technisch nicht möglich, da dazu tragende Karosserieteile sowie der Dieseltank betroffen wären. Ein Umbau würde laut Hersteller sogar die Betriebserlaubnis der Fahrzeuge gefährden.

Abschließend erklärte der VSN: „Für zukünftige Ersatzbeschaffungen von Neufahrzeugen werden jedoch Fahrzeuge mit vergrößerter Mehrzweckfläche beschafft.“

---

## Unsere Position und Forderungen

Wir schätzen es ausdrücklich, dass der VSN sich der Diskussion gestellt hat und auf unsere Anfrage eingegangen ist. In dem Gespräch haben wir uns in Teilen wirklich ernst genommen gefühlt – auch wenn das Ergebnis ernüchternd war. Gerade weil hier aber auf Jahre hinaus Fakten geschaffen wurden, ist uns wichtig: Diese Situation darf sich in Zukunft nicht wiederholen.

---

*„Es war gut, dass wir ins Gespräch gekommen sind – und wir hoffen, dass wir auch künftig in einem konstruktiven Dialog bleiben. Denn nur so kann echte Teilhabe gelingen.“*

---

Unsere Forderungen für die Zukunft des ÖPNV in Südniedersachsen:

- Jede neue Ausschreibung von Bussen muss für den Mehrzweckbereich als Mindestanforderung neben einem 135 cm Stellplatz auch eine Rangierfläche von 150 x 150 cm vorsehen, entsprechend dem [Leitfaden des Instituts für Verkehr und Raum Erfurt](#) (s. Darstellung auf S. 12)
- Menschen mit Behinderungen sind in Zukunft frühzeitig und verbindlich an der Erstellung von Ausschreibungen zu beteiligen. Das Prinzip „Nicht über uns ohne uns“ muss gesetzlich verankert und gelebt werden.
- Die Empfehlungen des [Gipfels „Barrierefreier ÖPNV und Fernverkehr“ der Deutschen Fördergemeinschaft der Querschnittgelähmten FGQ](#) sind umzusetzen.
- Schulung und Sensibilisierung von Busfahrer\*innen müssen wieder aufgenommen werden. Die Betriebe dürfen sich nicht hinter dem Fahrermangel verstecken, wenn Menschen aufgrund mangelnder Sachkenntnis willkürlich ausgeschlossen werden.

Wir bleiben dran – für echte Teilhabe im ÖPNV!!

---

## Im Anhang

Leitfaden Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse (Institut f. Verkehr & Raum Erfurt)

Forderungen FGQ-Gipfel „Barrierefreier ÖPNV und Fernverkehr“

Presseschau zum Protesttag

# Leitfaden zur Veranschaulichung der Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse

## Inhaltsverzeichnis

0	Vorwort.....	2
0.1	Anwendungsbereich der Checklisten für einen barrierefreien ÖPNV .....	2
0.2	Hinweise zum Leitfaden-Aufbau .....	2
1	Fahrzeugein- und ausstieg.....	3
2	Fahrzeugtüren.....	7
3	Innenraumgestaltung .....	8
4	Mehrzweckfläche .....	11
5	Fahrzeugaußenseite .....	12
6	Visuelle Informationsübermittlung an der Fahrzeugaußenseite .....	13
7	Visuelle Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges .....	15
8	Akustische Informationsübermittlung inner- und außerhalb des Fahrzeuges .....	16
9	Quellenverzeichnis.....	16

Institut Verkehr und Raum

Fachhochschule Erfurt

Dr. Markus Rebstock

unter Mitarbeit von

Claudia Gerbig

Klaus Köster

Altonaer Straße 25

D – 99085 Erfurt

Telefon: +49 (361) 6700 563

Telefax: +49 (361) 6700 757

E-Mail: [info@verkehr-und-raum.de](mailto:info@verkehr-und-raum.de)

Internet: [www.verkehr-und-raum.de](http://www.verkehr-und-raum.de)

**Leitfaden**

**Dezember 2014**

V1.0



## 0 Vorwort

Die im „Thüringer Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ enthaltende Maßnahme III.44 – Verbesserung der Qualität der Barrierefreiheit bei baulichen Anlagen durch die Erstellung eines Leitfadens zur Veranschaulichung der Anforderungen nach den „Checklisten für einen barrierefreien ÖPNV“ ([2], S.74) bildet die Grundlage für dieses Dokument.

Die Aufnahme dieser Maßnahme in den Aktionsplan geht auf Erkenntnisse zurück, die im Rahmen der vom Institut Verkehr und Raum im Jahr 2010 durchgeföhrten „Evaluation der Checklisten für einen barrierefreien ÖPNV“ gewonnen werden konnten. In dieser Studie wurde „die Erstellung eines umfangreicheren Leitfadens angeregt, der die Teilbereiche, Qualitätsziele und Anforderungen der Checklisten anschaulich erläutert und Lösungsmöglichkeiten an konkreten Beispielen aufzeigt“ ([3], S.23). Der Leitfaden ersetzt dabei nicht die einschlägigen Regelwerke zum barrierefreien Bauen, deren Kenntnis Voraussetzung für eine fachgerechte Beurteilung von Vorhaben zur Barrierefreiheit ist.

### 0.1 Anwendungsbereich der Checklisten für einen barrierefreien ÖPNV

Ein besonderer Schwerpunkt der Landespolitik des Freistaates Thüringen ist die Realisierung von Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Aus diesem Grund wurde die „Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen“ (ÖPNV-Investitionsrichtlinie [4]) zum 1. Februar 2007 neu gefasst, u. a. um das Förderverfahren bei Investitionsmaßnahmen im ÖPNV hinsichtlich der Gewährleistung der Barrierefreiheit zu qualifizieren (vgl. [5], S.108ff.). Seither sind Checklisten für barrierefreie Mindeststandards im Förderverfahren verpflichtend anzuwenden und dem Förderantrag beizulegen. Diese dienen den am Förderverfahren Beteiligten als Hilfestellung, um bestimmte Mindeststandards der Barrierefreiheit im ÖPNV zu garantieren. In Abhängigkeit der verschiedenen Anwendungsfälle (z. B. Haltestellen für Regional- oder Stadtbusse, Verknüpfungshaltestellen zwischen Bussen oder zwischen Bus und Bahn, Fahrzeuge, Toiletten usw.) sind die entsprechenden Checklisten zu Grunde zu legen. Da „die mit den Anforderungen nach [...] [den einschlägigen Regelwerken zum barrierefreien Bauen] verfolgten Schutzziele [...] auch auf andere Weise als in [...] [den Regelwerken] festgelegt erfüllt werden [können]“ ([6], S.5, vgl. auch [7], S.7), sind Abweichungen zu den in den Checklisten genannten Anforderungen prinzipiell möglich. Als Grundsatz gilt aber, dass Abweichungen von den Anforderungen in der Checkliste zu vermerken und zu begründen sind.

### 0.2 Hinweise zum Leitfaden-Aufbau

Der Aufbau des vorliegenden Leitfadens folgt der Gliederung der *Checkliste für barrierefreie Straßenbahnen*. Dabei entsprechen die Überschriften des Leitfadens den Teilbereichen der Checkliste. Diejenigen Qualitätsziele, deren Anforderungen im Leitfaden berücksichtigt wurden, sind am Anfang des jeweiligen Kapitels aufgeführt. Die Anforderungen, die im Anschluss erläutert werden, sind hellgrau hinterlegt. Allgemeine Hinweise zum Ausfüllen der Checklisten finden sich im Merkblatt zur *Checkliste für barrierefreie Linienbusse* (vgl. [8], S.8).

## 1 Fahrzeugein- und ausstieg

Niveaugleichheit	an die Bussteighöhen angepasstes und innerhalb zusammenhängender Liniennetze einheitliches Rollmaterial	Fahrzeuge der Klasse I nach EU-Busrichtlinie: Einstiegshöhe an mindestens einer Betriebstür $\leq 25$ cm über Fahrbahniveau oder Einstiegshöhe an einem Ein- und einem Ausstieg $\leq 27$ cm (bei aktiver Absenkvorrichtung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Fahrzeuge der Klassen II und III nach EU-Busrichtlinie: Einstiegshöhe an mindestens einer Betriebstür $\leq 32$ cm über Fahrbahniveau (bei aktiver Absenkvorrichtung)	<input type="checkbox"/>	

Das Qualitätsziel der Niveaugleichheit ist einerseits von der Bussteighöhe und andererseits von den eingesetzten Fahrzeugen abhängig. Als Orientierungswert für den anzustrebenden maximalen Höhenunterschied und Abstand von der Bahn- bzw. Bussteigkante zu Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel gilt grundsätzlich je 5 cm (vgl. *Leitfaden zur Veranschaulichung der Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Regionalbushaltestellen*).

Nach der EU-Busrichtlinie [9] werden die Fahrzeuge in Fahrzeugklassen unterteilt, denen unterschiedliche Anforderungen zugewiesen sind. Zunächst wird unterschieden zwischen

- Fahrzeuge, die zusätzlich zum Fahrer bis zu 22 Fahrgäste und
- Fahrzeuge, die zusätzlich zum Fahrer mehr als 22 Fahrgäste befördern können.

Die Checkliste gilt nur für Fahrzeuge mit mehr als 22 Sitz- und/oder Stehplätzen außer dem Fahrersitz. Diese werden in folgende drei Klassen unterteilt ([9], S.L42/8):

- Klasse I: Fahrzeuge mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen
- Klasse II: Fahrzeuge, die hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut und so ausgelegt sind, dass die Beförderung stehender Fahrgäste im Gang und/oder in einem Bereich, der nicht größer ist als der Raum von zwei Sitzbänken, möglich ist
- Klasse III: Fahrzeuge, die ausschließlich für die Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut sind

Für Fahrzeuge der Klasse I gilt für die Höhe der ersten Stufe über der Fahrbahn an mindestens einer Betriebstür ein Wert von 25 cm, welcher nicht überschritten werden darf (vgl. Abbildung 1 links), alternativ darf die Einstiegshöhe an einem Ein- und einem Ausstieg maximal 27 cm betragen.

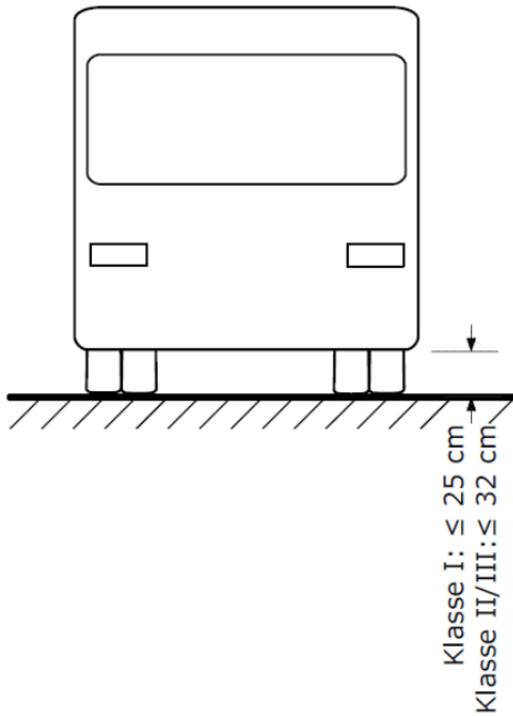
Für Fahrzeuge der Klassen II und III gilt für die Höhe der ersten Stufe über der Fahrbahn an mindestens einer Betriebstür ein Wert von 32 cm, der nicht überschritten werden darf (vgl. Abbildung 1 links).

Zu beachten ist, dass zur Erreichung dieser Werte eine Absenkeinrichtung (Kneeling) eingesetzt werden darf.

Ausnahme: Hochbodenbus		
Erleichterung des Einstiegs	Optimierung der Stufen- höhen im Einstiegsbe- reich	Fahrzeuge der Klasse I nach EU-Busrichtlinie: Einstiegshöhe an mindestens einer Betriebstür $\leq 25$ cm über Fahrbahn- niveau oder Einstiegshöhe an einem Ein- und einem Ausstieg $\leq 27$ cm (bei aktivierter Absenkvorrichtung)
		Fahrzeuge der Klassen II und III nach EU-Busrichtlinie: Einstiegshöhe an mindestens einer Betriebstür $\leq 32$ cm über Fahrbahniveau (bei aktivierter Absenkvorrichtung)
		jede weitere Stufe max. 25 cm hoch, visuell kontrastreich markiert

Die o. g. klassifizierten Anforderungen an die Höhe der ersten Stufe über der Fahrbahn gelten auch für Hochbodenbusse. Zusätzlich darf bei Hochbodenbussen jede weitere Stufe maximal 25 cm hoch sein (vgl. Abbildung 1 rechts). Die Stufenkanten sind visuell kontrastierend zu markieren. Es ist darauf zu achten, dass sowohl Setz- als auch Trittstufe markiert werden. Empfohlen werden Markierungsstreifen bei den Trittstufen beginnend an den Vorderkanten in einer Tiefe zwischen 4 cm und 5 cm und bei den Setzstufen beginnend an der Oberkante in einer Tiefe zwischen 1 cm und 2 cm ([10], S.14).

Niederflurbus



Hochbodenbus

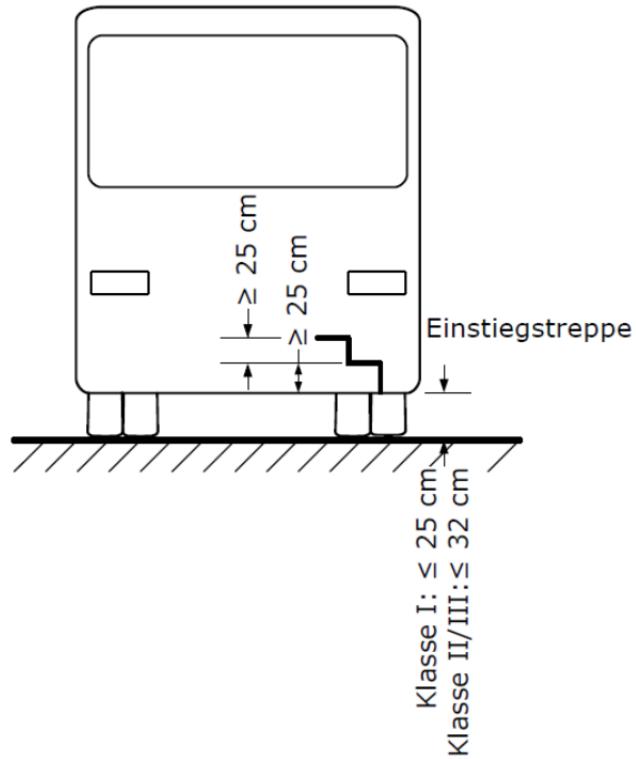


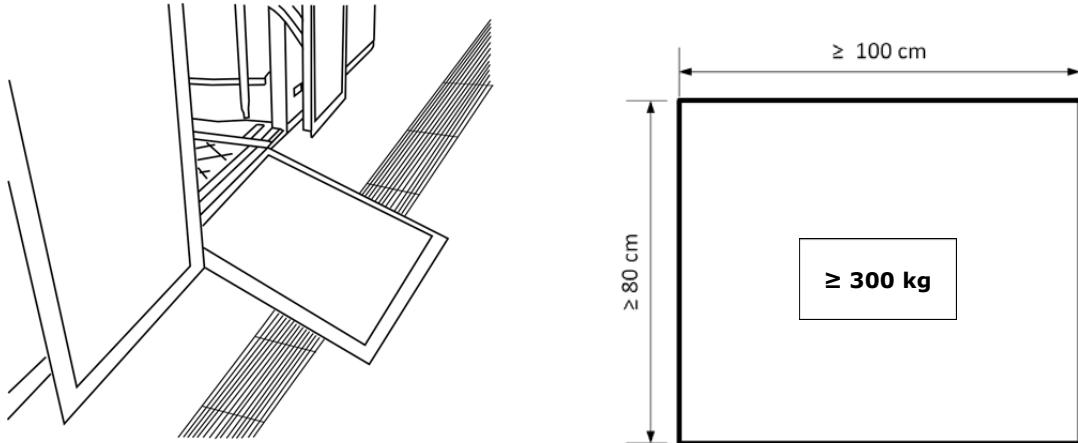
Abbildung 1: Stufenhöhen im Einstiegsbereich (Vorderansicht)

spaltloser Zugang zum Rollmaterial	Vorhaltung einer fahrzeug- gebundenen Einstiegshilfe	Rampe mit $\geq 100$ cm Breite und $\geq 80$ cm Länge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Hublift mit $\geq 80$ cm Breite und $\geq 120$ cm Länge sowie Abrollsicherung frontal $\geq 10$ cm und seitlich $\geq 5$ cm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Betriebslast $\geq 300$ kg (empfohlen $\geq 350$ kg)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		visuell kontrastreiche Anforderungstaster für fahrzeuggebundene Ein- stiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite in einer Höhe von 85 cm über Busst- eigniveau (maximale Höhe: 130 cm über Fahrbahniveau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

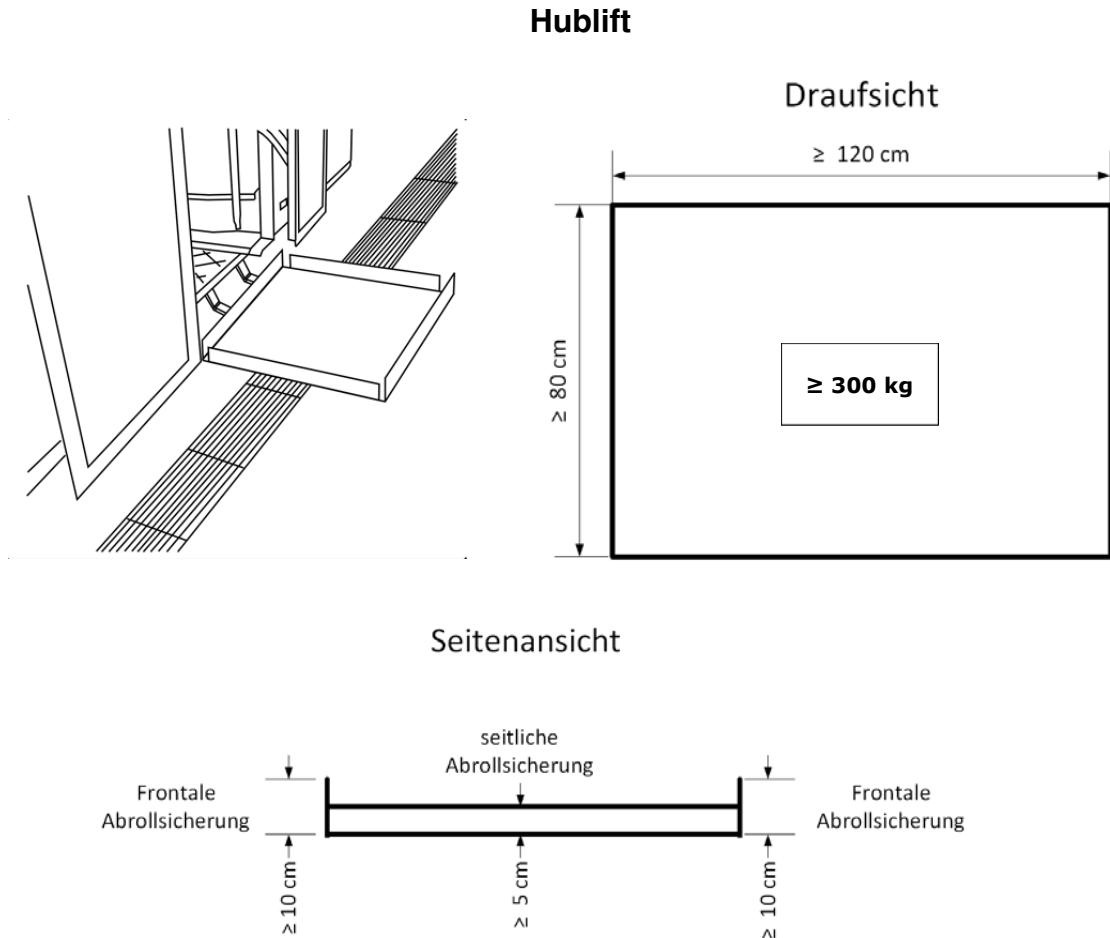
Wie bereits erwähnt, gilt für den maximalen Höhenunterschied und Abstand von der Bahn- bzw. Bussteigkante zu Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel grundsätzlich je 5 cm. Da einerseits „größere Unterschiede [...] durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen [sind]“ ([6], S.24), und andererseits diese Zielmaße im Busverkehr nur bei Bussteighöhen zwischen 20 cm und 24 cm über Fahrbahniveau<sup>1</sup> erreicht werden können ([12], S.242), ist zur Gewährleistung eines spaltlosen Zugangs zum Rollmaterial die Vorhaltung von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen zur Überbrückung der verbleibenden Reststufenhöhe zwischen Bussteig und Fahrzeug notwendig. Im Busbereich kommen diesbezüglich entweder Rampen (manuell oder automatisch) oder Hublifte zum Einsatz. In Niederflurfahrzeugen werden in der Regel Klapprampen eingesetzt, da diese im Vergleich zu elektrisch ausfahrbaren Rampen deutlich günstiger in der Anschaffung und auch im Unterhalt sind (vgl. [12], S.242ff. und [3], S.32ff.). Abbildung 2 zeigt die Anforderungen an Rampen bzw. Hublifte (vgl. [9], Anhang VII, Kapitel 3.11), wobei die Anforderungen an Hublifte für Niederflur- und Hochbodenbusse identisch sind.

## Rampe

Draufsicht



<sup>1</sup> Dem gegenüber beträgt die „Regelhöhe“ von barrierefreien Bushaltestellen in Deutschland derzeit lediglich 18 cm über Fahrbahniveau (vgl. [7], S.68 und [11], S.21).



**Abbildung 2: Anforderungen an fahrzeuggebundene Rampen und Hublifte**

Abbildung 3 zeigt ein Beispiel für einen visuell kontrastierenden Anforderungstaster für die fahrzeuggebundene Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite (vgl. auch Abbildung 4).



**Abbildung 3: visuell kontrastierender Anforderungstaster an der Fahrzeugaußenseite**

## 2 Fahrzeugtüren

erstrebare, großflächig und kontrastreich gestaltete Bedienelemente für Türöffnung mit visueller Rückmeldefunktion	optimale Höhe der Bedienelemente: 85 cm über Bussteigniveau (Fahrzeugaußenseite) bzw. Fahrzeugboden (maximale Höhe: 120 cm)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Tastergröße $\geq 25 \text{ cm}^2$	<input type="checkbox"/>	
	Druckpunkttaster (einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand)	<input type="checkbox"/>	
	visuell kontrastreiche Gestaltung (kontrastreiche Farben / keine Rot-Grün-Kombination)	<input type="checkbox"/>	
	visuell kontrastreiche Rückmeldefunktion	<input type="checkbox"/>	

Abbildung 4 visualisiert die Anforderungen an die Bedienelemente für die Türöffnung (vgl. auch Kapitel 1) an der Fahrzeugaußenseite in Bezug zu Höhen und Größe.

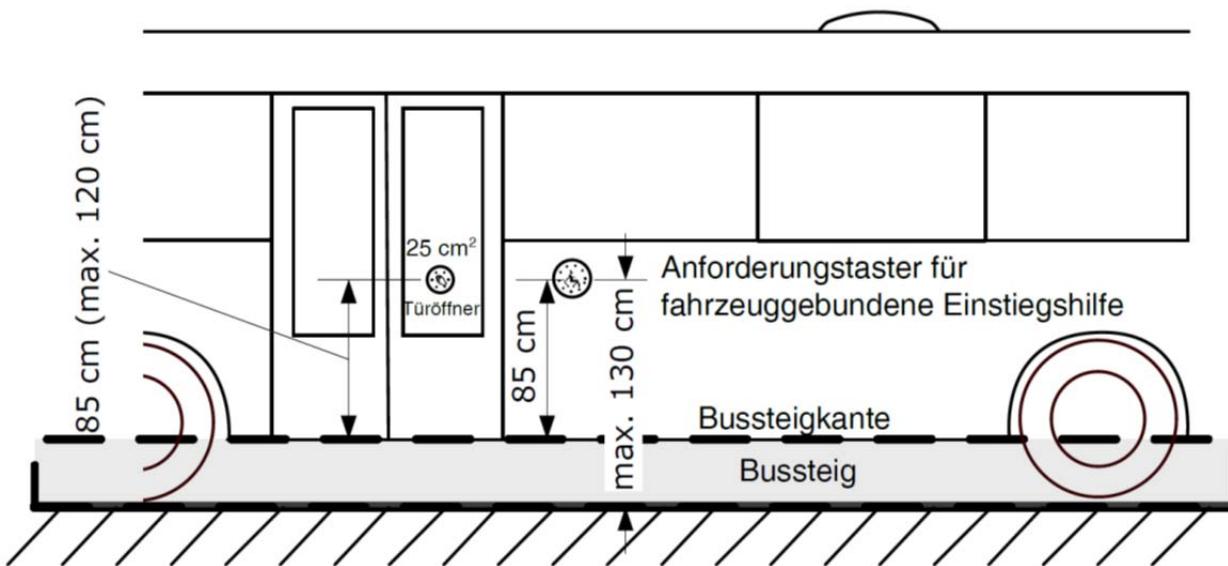


Abbildung 4: Anforderungen an Bedienelemente für Türöffnung (Seitenansicht)

ausreichend bemessene Türbreite	Betriebstür(en) mit Rollstuhlzugang $\geq 90 \text{ cm}$ (zwischen Handläufen $\geq 80 \text{ cm}$ )	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	sonstige Betriebstür(en): Einzeltür $\geq 65 \text{ cm}$ ; Doppeltür $\geq 120 \text{ cm}$	<input type="checkbox"/>	
Kennzeichnung der Betriebstüre(n) mit Rollstuhlzugang und zu den Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen	Kennzeichnung mittels Piktogrammen außen auf der Beifahrerseite des Fahrzeugs und neben der (den) jeweiligen Betriebstür(en)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	visuell kontrastreiche Piktogramme; Bildzeichengröße $\geq 3,6 \text{ cm}$	<input type="checkbox"/>	

Abbildung 5 stellt die Mindestanforderungen an Türbreiten sowie an die Kennzeichnung der Türen mit Rollstuhlzugang und zu den Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen an der Fahrzeugaußenseite graphisch dar. Abbildung 6 zeigt die Mindestanforderungen an Türbreiten bei Betriebstüren ohne Rollstuhlzugang.

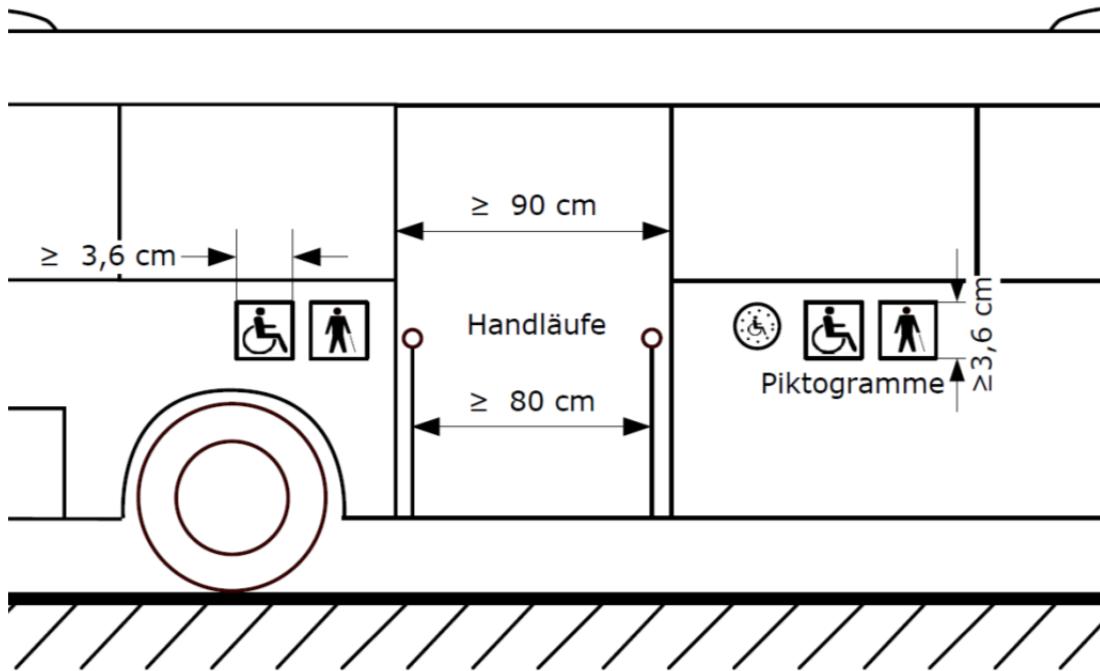


Abbildung 5: Anforderungen an Betriebstüren mit Rollstuhlzugang (Seitenansicht)

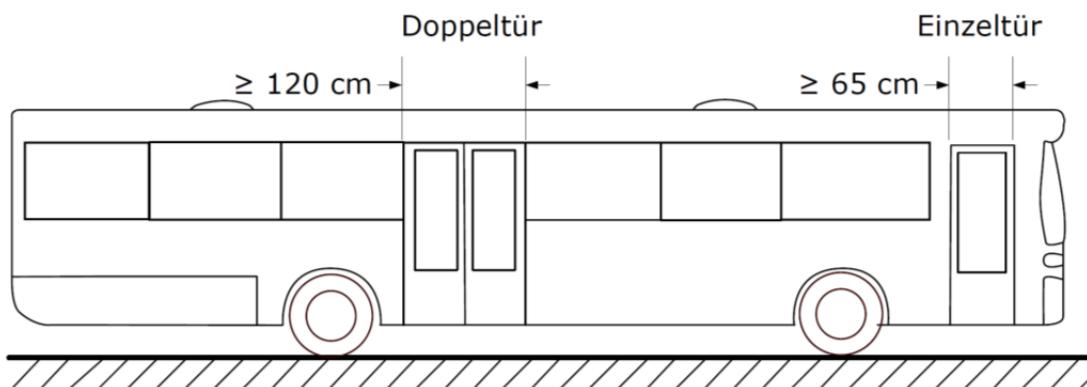
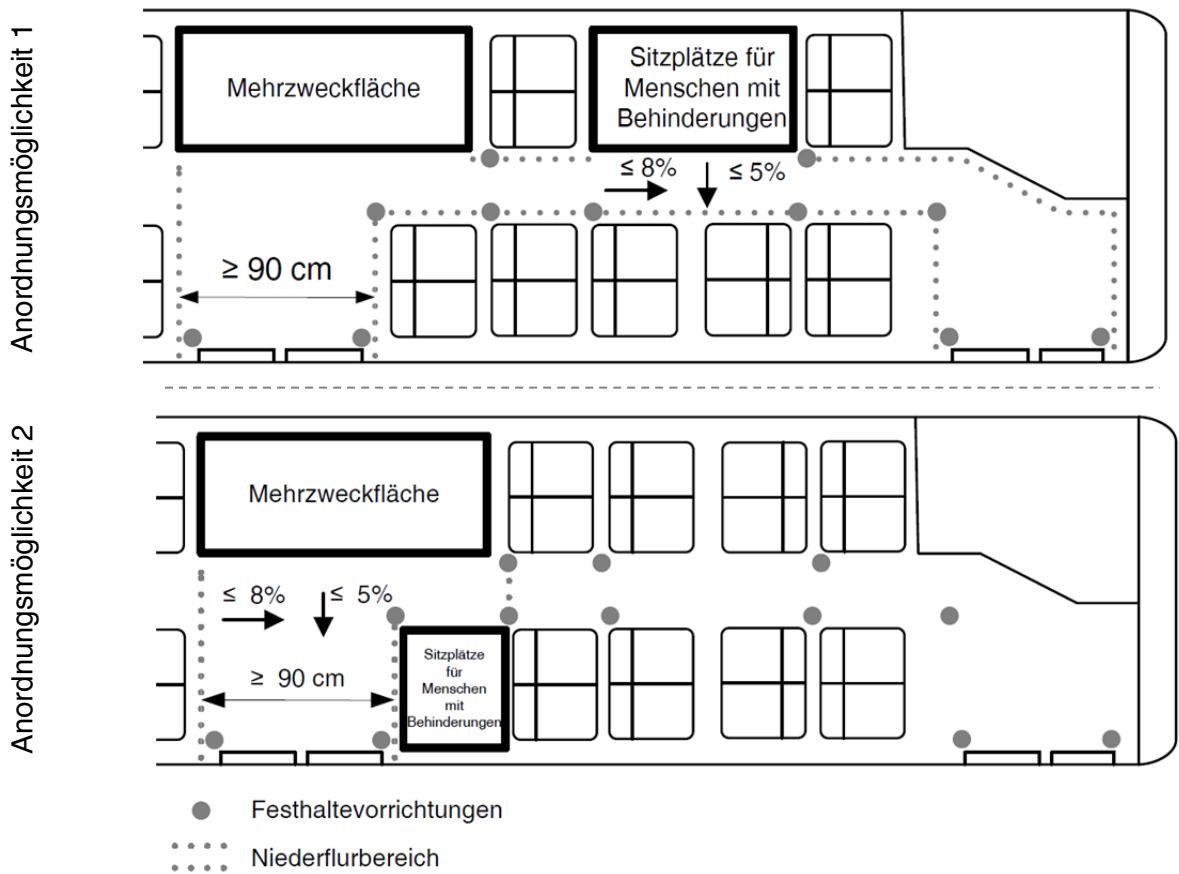


Abbildung 6: Anforderungen an Betriebstüren ohne Rollstuhlzugang (Seitenansicht)

### 3 Innenraumgestaltung

stufenlose Innenraumgestaltung	Niederflurbereich mindestens zur Erschließung der Multifunktionsfläche inklusive Rollstuhlstellplätze sowie von Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen	<input type="checkbox"/>
ausreichend bemessene Durchgangsbreite ( $\geq 90$ cm) mindestens zwischen Betriebstür(en) mit Rollstuhlzugang und Multifunktionsfläche(n)		<input type="checkbox"/>
ebene, rutschfeste Bodenbeläge	Galglängsneigung zwischen Rollstuhlstellplätzen bzw. Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen und Betriebstür(en) mit Rollstuhl-Zugang $\leq 8\%$ ; Querneigung $\leq 5\%$	<input type="checkbox"/>
	Einsatz von Materialen mit ebenen und rutschfesten / griffigen (auch bei Nässe) Oberflächen	<input type="checkbox"/>
möglichst lückenlose Kette von Festhaltemöglichkeiten innerhalb des gesamten Fahrzeugs	durchgehend erreichbare Festhaltevorrichtungen von den Betriebstüren zu allen Zielen	<input type="checkbox"/>
	Festhaltevorrichtungen im seitlichen Türbereich	<input type="checkbox"/>
	Festhaltevorrichtungen an jedem Stehplatz	<input type="checkbox"/>
	senkrechte Haltestangen mindestens an jedem 2. Sitzplatz	<input type="checkbox"/>

Abbildung 7 zeigt die Anforderungen an Bewegungsflächen, Durchfahrtsbreiten und Neigungen (ohne aktivierte Absenkeinrichtung; vgl. [9], S.29f.) sowie die Anforderungen in Bezug zur Anordnung von Festhaltevorrichtungen.



**Abbildung 7: Beispiele für die Anordnung von Mehrzweckflächen und Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen im Innenraum des Busses (Draufsicht)**

kontrastreiche Innenraum-gestaltung	visuell kontrastreiche Gestaltung von Boden und Sitzen	<input type="checkbox"/>
	visuell kontrastreiche Markierung aller Stufen, Trittkanten und Gefahrenbereiche (inklusive Einstiegs-kante(n))	<input type="checkbox"/>
	visuell kontrastreiche Gestaltung von Festhaltevorrichtungen	<input type="checkbox"/>
	visuell kontrastreiche Gestaltung von Haltanforderungstastern inklusive visueller Rückmeldefunktion	<input type="checkbox"/>

Abbildung 8 zeigt ein Beispiel für die visuell kontrastierende Gestaltung zwischen Boden und Sitzen sowie von Stufen und von Festhaltevorrichtungen.



**Abbildung 8: Beispiel für visuell kontrastierende Gestaltung zwischen Boden und Sitzen, von Stufen und von Festhaltevorrichtungen**

ebene, rutschfeste Bodenbeläge	Ganglängsneigung zwischen Rollstuhl-Stellplätzen bzw. Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen und Betriebstür(en) mit Rollstuhl-Zugang $\leq 8\%$ ; Querneigung $\leq 5\%$	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Einsatz von Materialen mit ebenen und rutschfesten / griffigen (auch bei Nässe) Oberflächen	<input type="checkbox"/>	

„Der Fahrzeugfußboden des Fahrgasträumes wird möglichst eben ausgeführt. Vor allem im Stellplatz- und Rangierbereich für Rollstühle und Kinderwagen sollten Anrampungen und Verwindungen vermieden werden. Der Bodenbelag muss auch bei Nässe rutschfest sein.“ ([12], S.222) Zur Orientierung für die Rutschhemmung von Bodenbelägen können die Vorgaben für Gebäudeinnenräume dienen, welche „rutschhemmend (sinngemäß mindestens R 9 nach [13]) und fest verlegt sein“ ([14], S.14) müssen. Für den Außenraum gilt, dass rutschhemmende und griffige Oberflächenbeläge einen R-Wert von mindestens R 11 (Klasse der Rutschhemmung; vgl. [15], S.10) oder von mindestens R 10/V4 aufweisen müssen, wobei der R-Wert nach [15] nachzuweisen ist ([6], S.10).

ausreichend bemessene Anzahl von Haltanforderungstastern mit visueller und akustischer Rückmeldefunktion	optimale Höhe der Bedienelemente: 85 cm über Fahrzeugboden (maximale Höhe: 130 cm)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Druckpunkttaster (einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand)	<input type="checkbox"/>	
	akustische Rückmeldefunktion der Haltanforderung in geeigneter Lautstärke	<input type="checkbox"/>	
	visuelle Rückmeldefunktion der Haltanforderung (z. B. Anzeige „Bus hält“)	<input type="checkbox"/>	
Platzierung von Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen wenn möglich in der Nähe von stufenlos zugänglichen Betriebstüren sowie im Sichtfeld des Fahrpersonals	Anzahl ausgewiesener Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen $\geq 2$	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Sitzplatzausrichtung nach vorne oder hinten	<input type="checkbox"/>	
	klappbare Armlehnen zwischen Sitzplätzen und Gang	<input type="checkbox"/>	
	Blindenhund-Platz unter oder neben mindestens einem Sitzplatz für Menschen mit Behinderungen	<input type="checkbox"/>	
	deutliche Sitzplatz-Kennzeichnung mittels visuell kontrastreichem Piktogramm; Bildzeichengröße $\geq 4\text{ cm}$	<input type="checkbox"/>	
	Haltanforderungstaster von jedem Sitzplatz für Menschen mit Behinderungen aus erreichbar	<input type="checkbox"/>	

Abbildung 9 zeigt die Anforderungen an Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen sowie an Haltanforderungstaster (vgl. auch Abbildung 13).

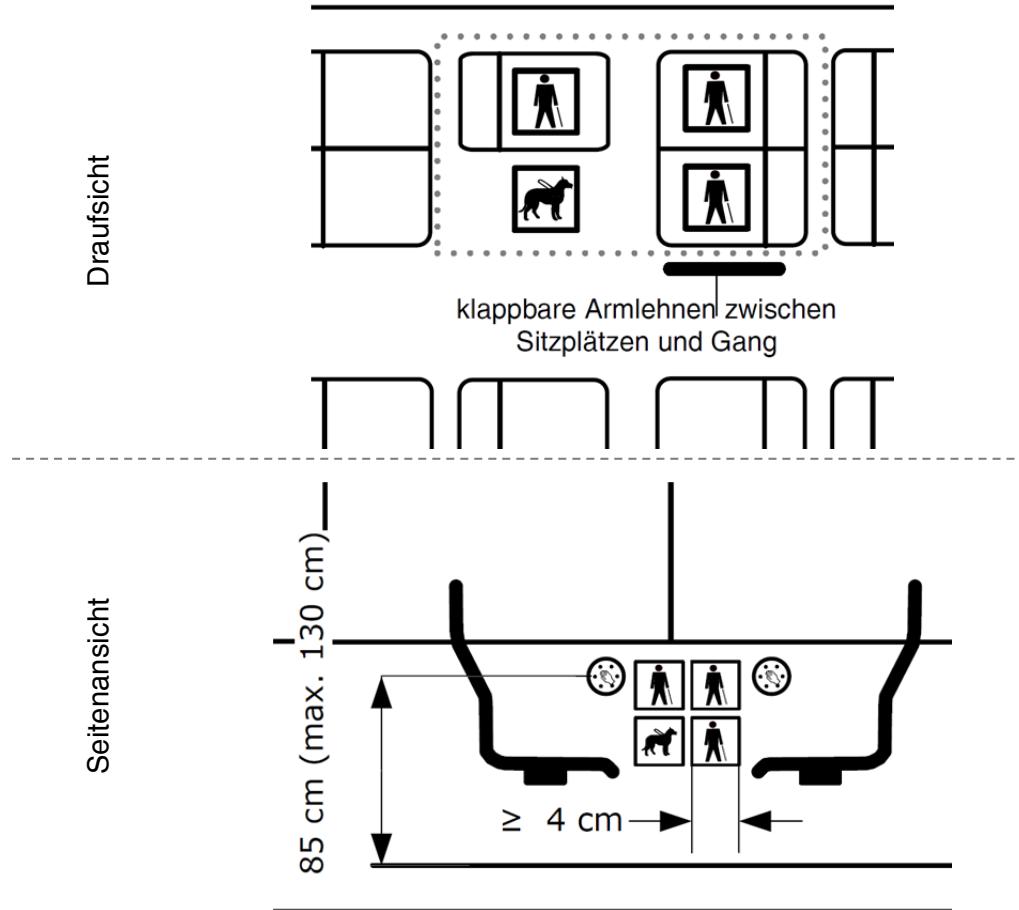


Abbildung 9: Anforderungen an Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen

#### 4 Mehrzweckfläche

ausreichend dimensionierte und ausgestattete Multifunktionsfläche mit aufklappbaren Sitzflächen	Fläche mit aufklappbaren Sitzflächen (nutzbar für Rollstühle, Kinderwagen, sperriges Gepäck, Elektro-Scooter, Fahrräder usw.)	<input type="checkbox"/>
	Anzahl ausgewiesener Rollstuhl-Stellplätze $\geq 1$ (Anordnung in Längsrichtung)	<input type="checkbox"/>
	Abmessung Rollstuhl-Stellplatz $\geq 130 \text{ cm Länge} \times 75 \text{ cm Breite}$	<input type="checkbox"/>
	ausreichend bemessene Manövrierraum (Bewegungsfläche $\geq 150 \text{ cm} \times 150 \text{ cm}$ )	<input type="checkbox"/>
	Sicherungsvorrichtung für Rollstühle (Rückhaltesystem: entweder Rückhaltelehne mit klappbarer seitlicher Armlehne oder Verankerungs- oder Gurt-Rückhaltesystem)	<input type="checkbox"/>
	Kennzeichnung des Rollstuhl-Stellplatzes mittels Piktogramm; Bildzeichengröße $\geq 4 \text{ cm}$	<input type="checkbox"/>
	waagerechte, möglichst rundlaufende Festhaltevorrichtung in einer Höhe zwischen 80 cm und 95 cm oder wandseitige, senkrechte Festhaltevorrichtung am Rollstuhlstellplatz	<input type="checkbox"/>
	von jedem Rollstuhl-Stellplatz aus erreichbare Haltanforderungstaster in 85 cm Höhe sowie seitlichem Abstand von Wänden und Einbauten $\geq 50 \text{ cm}$	<input type="checkbox"/>

Abbildung 10 stellt die Anforderungen an Multifunktionsflächen bzw. Mehrzweckflächen dar.

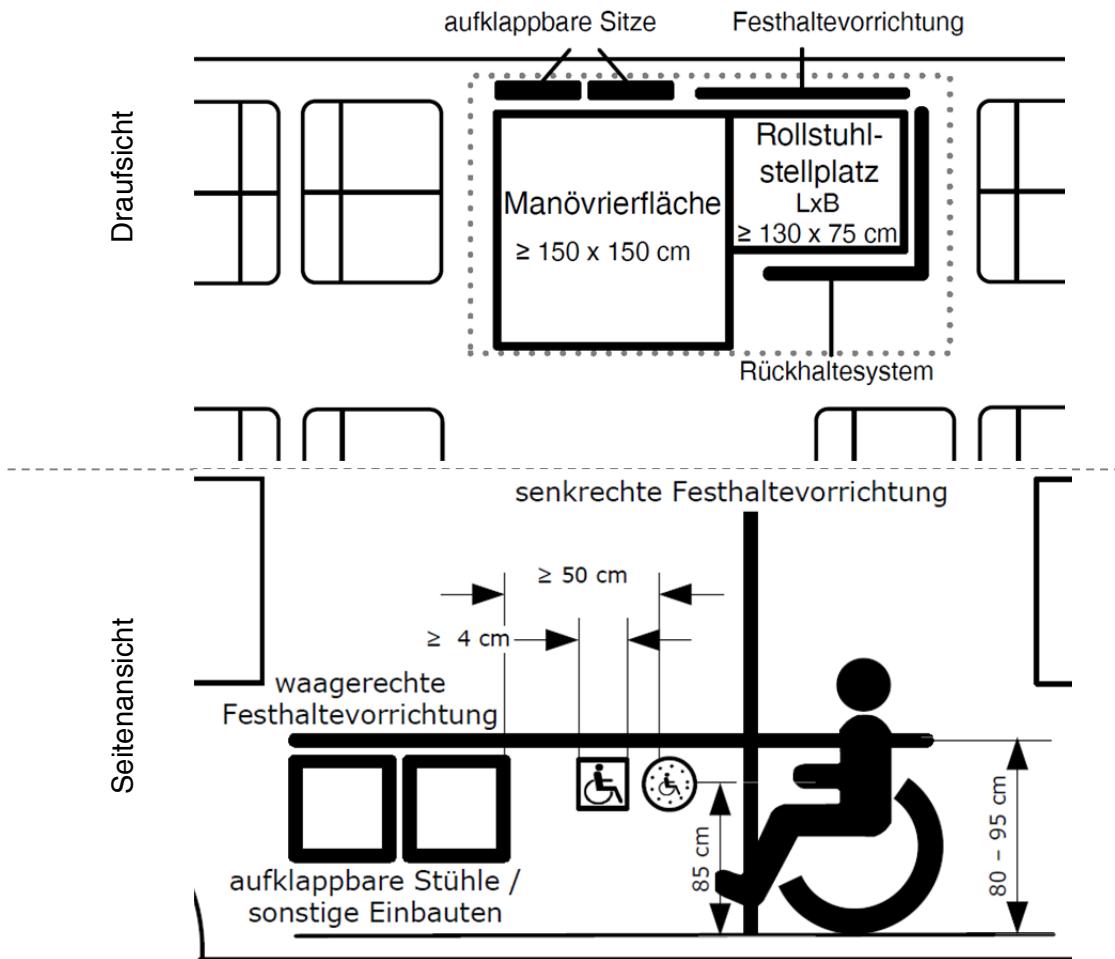


Abbildung 10: Anforderungen an Multifunktionsflächen

## 5 Fahrzeugaußenseite

visuell kontrastreiche Gestaltung von vorstehenden Bauteilen (z. B. Rückseite von Außenspiegeln)



Abbildung 11 zeigt Beispiele für die visuell kontrastierende Markierung von vorstehenden Bau- teilen.

visuell kontrastierende Markierung

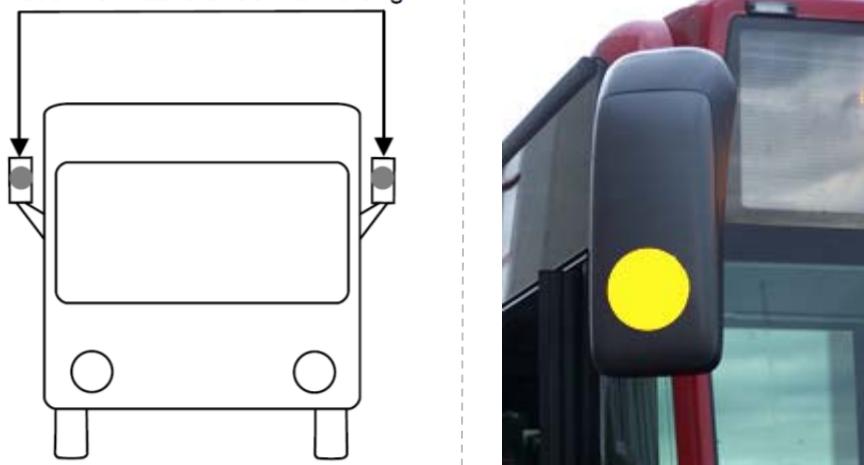


Abbildung 11: Beispiele für die visuell kontrastierende Markierung von vorstehenden Bauteilen

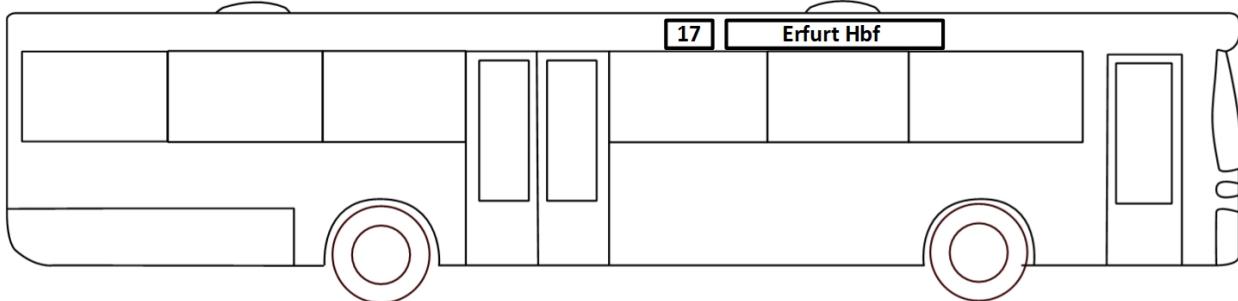
## 6 Visuelle Informationsübermittlung an der Fahrzeugaußenseite

eindeutige visuelle Identifikation des Fahrzeugs am und bei der Anfahrt an den Bussteig	Frontanzeige	Mindestinhalt: Liniенnummer und Fahrziel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe $\geq 17$ cm	<input type="checkbox"/>		
	Fahrzeugaußenseite rechts	Mindestinhalt: Liniенnummer und Fahrziel, optional wichtige Zwischenhalte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe $\geq 5$ cm (empfohlen $\geq 10$ cm)	<input type="checkbox"/>		
	Heckanzeige und ggf. Fahrzeugaußenseite links	Mindestinhalt: Liniенnummer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe $\geq 17$ cm	<input type="checkbox"/>		
	visuell kontrastreiche Gestaltung der Außenanzeigen unter Beachtung von Leuchtdichte sowie Farbkombination und -sättigung (kontrastreiche Farbwahl; kein Rot und keine Rot-Grün-Kombination; optimal: gelb auf schwarz)				
	Einsatz entspiegelter Glasabdeckungen (vorzugsweise senkrecht oder nach vorne bzw. unten geneigt; ggf. Kompensation von Spiegelungen durch Erhöhung der Leuchtdichte)				
	Einsatz geeigneter Schriftarten	fett oder halbfett	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Groß- und Kleinbuchstaben (gemischte Groß-/Kleinschreibung)	<input type="checkbox"/>		
		serifenlose Schriftart mit Unterlängen	<input type="checkbox"/>		
Vermeidung von Laufschriften bzw. wenn unabdingbar horizontale Durchlaufgeschwindigkeit $\leq 6$ Zeichen pro Sekunde bei einer Anzeigelänge pro vollständigem Wort $\geq 2$ Sekunden				<input type="checkbox"/>	
ausreichend bemessene Anzeigedauer (bei Wechselanzeigen $\geq 1$ Sekunde pro 6 Zeichen)				<input type="checkbox"/>	

In Abbildung 12 sind die Anforderungen an die visuelle Informationsübermittlung an der Fahrzeugaußenseite dargestellt. Zu geeigneten Schriftarten siehe Kapitel 7.

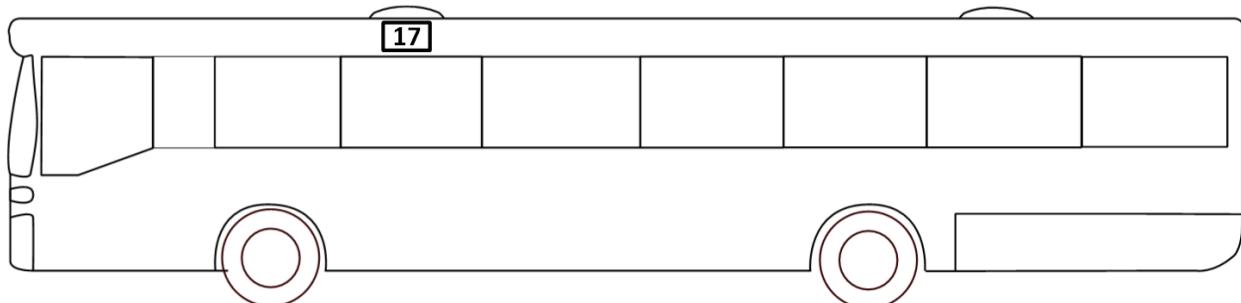
rechte Fahrzeugseite

Buchstabenhöhe  $\geq$  5 cm



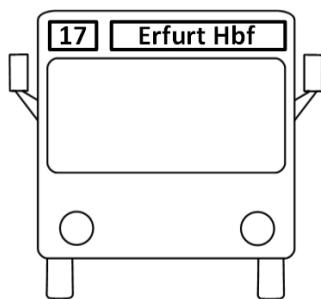
linke Fahrzeugseite

Buchstabenhöhe  $\geq$  17 cm



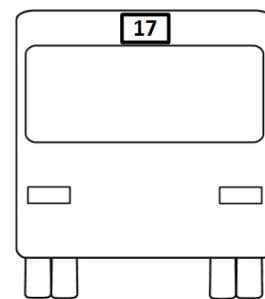
Fahrzeugfront

Buchstabenhöhe  $\geq$  17 cm



Fahrzeugheck

Buchstabenhöhe  $\geq$  17 cm



**Abbildung 12: Beispiele für die visuelle Informationsübermittlung an der Fahrzeugaußenseite**

## 7 Visuelle Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges

Gewährleistung von Mindestinhalten bei dynamischen Innenanzeigen	visuelle Informationen vor der Abfahrt: Liniennummer und Fahrziel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	visuelle Informationen vor dem nächsten Haltepunkt: Name des Haltepunktes	<input type="checkbox"/>	
Gewährleistung einer gut sicht- und erkennbaren sowie blendfreien visuellen Informationsaufbereitung	Innenanzeige von jedem Sitz- und Stehplatz aus einsehbar	<input type="checkbox"/>	
	Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe $\geq 4$ cm	<input type="checkbox"/>	
	visuell kontrastreiche Gestaltung der Anzeigen unter Beachtung von Leuchtdichte sowie Farbkombination und –sättigung (kontrastreiche Farbwahl; kein Rot und keine Rot-Grün-Kombination; optimal: gelb auf schwarz)	<input type="checkbox"/>	
	Einsatz entspiegelter Glasabdeckungen	<input type="checkbox"/>	
	Einsatz geeigneter Schriftarten	fett oder halbfett	<input type="checkbox"/>
		Groß- und Kleinbuchstaben (gemischte Groß-/Kleinschreibung)	<input type="checkbox"/>
		serifenlose Schriftart mit Unterlängen	<input type="checkbox"/>
	Vermeidung von Laufschriften bzw. wenn unabdingbar horizontale Durchlaufgeschwindigkeit $\leq 6$ Zeichen pro Sekunde bei einer Anzeigelänge pro vollständigem Wort $\geq 2$ Sekunden	<input type="checkbox"/>	
	ausreichend bemessene Anzeigedauer (bei Wechselanzeigen $\geq 1$ Sekunde pro 6 Zeichen)	<input type="checkbox"/>	

Abbildung 13 zeigt ein Beispiel für die visuelle Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges mit Hilfe einer Bildschirmanzeige.

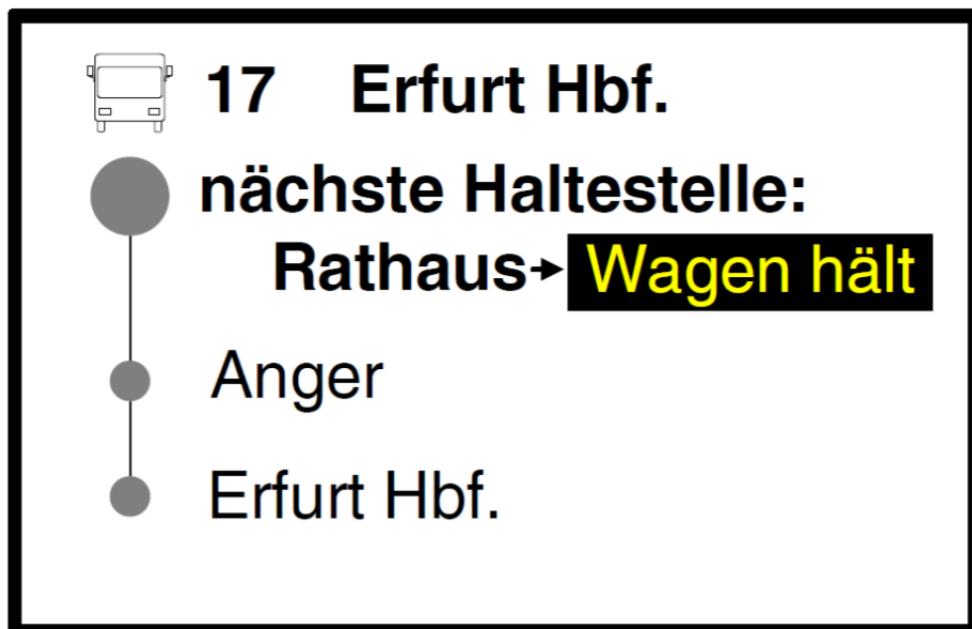


Abbildung 13: Beispiel für die visuelle Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges

Die Schrift sollte gut lesbar sein. Geeignet sind z. B. „Schriftarten mit Zugehörigkeit zur Linear Antiqua (z. B. Helvetica, Verdana siehe DIN 1451-3).“ ([6], S.29) Um die Lesbarkeit zu verbessern und Verwechslungen zu vermeiden, sind an einigen Buchstaben (z. B. i, j, l, m, n, r) Beto-

nungen bzw. Serifenabstriche zu empfehlen. Reine Serifenschriften dürfen nicht genutzt werden ([6], S.29). Serifen sind „die (mehr oder weniger) feinen Linien, die einen Buchstabenstrich am Ende, quer zu seiner Grundrichtung, abschließen.“ ([16])

## 8 Akustische Informationsübermittlung inner- und außerhalb des Fahrzeugs

eindeutige akustische Identifikation des Fahrzeuges am Bussteig	Durchsage von Liniенnummer und Fahrziel (z. B. über fahrzeuggebundene Außenlautsprecher)	<input type="checkbox"/>
Gewährleistung von Mindestinhalten bei Durchsagen vor dem nächsten Halt	Name der Haltestelle sowie an Verknüpfungshaltestellen optional Anschlussmöglichkeiten, Fahrziel, wichtige Zwischenhalte sowie auftretende Störungen (z. B. Baumaßnahmen)	<input type="checkbox"/>
Gewährleistung einer verständlichen akustischen Informationsaufbereitung	akustisches Ankündigungssignal vor den Durchsagen (z.B. 2-Ton-Gong)	<input type="checkbox"/>
	Durchsagen gleichmäßig über den ganzen Fahrgastbereich	<input type="checkbox"/>
	Durchsagen in geeigneter Lautstärke (dynamisch dem Störgeräuschpegel nachgeführt)	<input type="checkbox"/>
	Durchsagen in verständlicher Artikulation (dialektfrei; nicht computergeneriert)	<input type="checkbox"/>
Gewährleistung zeitnauer Ansagen zu außerordentlichen Betriebslagen / Störungen / Verhaltensanweisungen		<input type="checkbox"/>

Um sinnesbehinderten Menschen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu ermöglichen, muss das sog. „2-Sinne-Prinzip“ (vgl. [6], S.10) eingehalten werden. Hierbei müssen alle Informationen über 2 der 3 Sinne „Sehen“, „Hören“ oder „Fühlen“ übermittelt werden. Informationen für blinde Menschen müssen somit taktil bzw. akustisch bereit gestellt werden. Daher ist es erforderlich, auch an der Schnittstelle von der Haltestelle zum Fahrzeug Ansagen am Haltepunkt vorzunehmen, damit blinde und stark sehbehinderte Menschen insbesondere bei von mehreren Linien benutzen Haltepunkten zweifelsfrei bestimmen können, welche Linie mit welchem Zielpunkt gerade einfährt und ihnen somit die barrierefreie Nutzung der Verkehrsmittel ohne fremde Hilfe ermöglicht wird ([17], S.73). Die Ansage kann entweder über das Fahrzeug und/oder über dynamische Fahrgastinformationssysteme an der Haltestelle übermittelt werden ([18], S.21).

## 9 Quellenverzeichnis

- [1] FREISTAAT THÜRINGEN: *Thüringer Bauordnung* (idF v. 13. 3. 2014) (2014). URL <http://landesrecht.thueringen.de/jportal/?quelle=jlink&query=BauO+TH&psml=bsthueprod.psm&max=true&aiz=true> – Überprüfungsdatum 2014-11-25
- [2] THÜRINGER MINISTERIUM FÜR SOZIALES, FAMILIE UND GESUNDHEIT: *Thüringer Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen*. 2012
- [3] REBSTOCK, Markus ; BERDING, Jörn ; HERFERT, Andrea ; KÖRNER, Heidi ; GATHER, Matthias: *Evaluation der Checklisten zur Gewährleistung der Barrierefreiheit im ÖPNV im Rahmen der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie*. Erfurt, 2010 (Berichte des Instituts Verkehr und Raum 7)
- [4] THÜRINGER MINISTERIUM FÜR BAU, LANDESENTWICKLUNG UND VERKEHR: *ÖPNV-Investitionsrichtlinie : Stand 21.01.2011*. URL <http://www.thueringen.de/Content/Ministerium/Fuer-Bau/Landesentwicklung-und-Verkehr/Themen/Verkehr/Verkehrswirtschaft/Investitionsrichtlinie.aspx>

[http://www.thueringen.de/imperia/md/content/tmbv/verkehr/foerderung/oe\\_\\_pnv-investitionsrichtlinie\\_th\\_\\_rstanz\\_7-2011.pdf](http://www.thueringen.de/imperia/md/content/tmbv/verkehr/foerderung/oe__pnv-investitionsrichtlinie_th__rstanz_7-2011.pdf) – Überprüfungsdatum 2014-08-19

[5] REBSTOCK, Markus: *Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr : Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregionen.* Erfurt, Trier, 2011

[6] DIN 18040-3. Dezember 2014. *Barrierefreies Bauen — Planungsgrundlagen — Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum*

[7] FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRÄßen- UND VERKEHRSWESEN E. V. - ARBEITSGRUPPE STRÄßenENTWURF (Hrsg.): *Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen : H BVA.* Köln, 2011 (FGSV 212)

[8] INSTITUT VERKEHR UND RAUM: *Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse - Checkliste.* URL  
[http://www.thueringen.de/imperia/md/content/tmbv/verkehr/checklisten/linienbusse\\_2011.pdf](http://www.thueringen.de/imperia/md/content/tmbv/verkehr/checklisten/linienbusse_2011.pdf) – Aktualisierungsdatum: 2013-01-07 – Überprüfungsdatum 2014-09-01

[9] EUROPÄISCHES PARLAMENT; EUROPÄISCHER RAT: *Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (in Kraft getr. am 2001).* In: *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* 13.02.2002 (2001), S. L42/1-L42/102

[10] DIN 32975. November 2009. *Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung*

[11] FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRÄßen- UND VERKEHRSWESEN E. V. - ARBEITSGRUPPE STRÄßenENTWURF (Hrsg.): *Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs : EAÖ.* Köln (FGSV 289)

[12] VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (Hrsg.): *Barrierefreier ÖPNV in Deutschland.* Düsseldorf

[13] BGR 181. 2003. *Fußböden in Arbeitsräumen und Arbeitsbereichen mit Rutschgefahr*

[14] DIN 18040-1. Oktober 2010. *Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude*

[15] DIN 51130. Juni 2004. *Prüfung von Bodenbelägen – Bestimmung der rutschhemmenden Eigenschaft – Arbeitsräume und Arbeitsbereiche mit Rutschgefahr, Begehungsverfahren – Schiefe Ebene*

[16] WIKIMEDIA FOUNDATION INC.: *Serife.* URL <http://de.wikipedia.org/wiki/Serife>. – Aktualisierungsdatum: 2014-11-14 – Überprüfungsdatum 2014-12-05

[17] GROßE, Christine ; REBSTOCK, Markus: *Akustische Fahrgastinformation im ÖPNV mittels Flächenlautsprechern.* In: *Ingenieurspiegel - Fachmagazin für Ingenieure* (2014), Nr. 2, S. 73–75

[18] GROßE, Christine ; OBSTFELDER, Mario ; REBSTOCK, Markus: *Bessere Orientierung für sehgeschädigte Menschen im ÖPNV.* In: *Der Nahverkehr: Zeitschrift für Verkehr in Stadt und Region* (2012), Nr. 12, S. 21–25

# Positionspapier Gipfel

## Gipfel „Barrierefreier ÖPNV und Fernverkehr“

### Umsetzung – Partizipation - Teilhabe

#### Grundlagen

Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-BRK) wurde am 30. März 2007 von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert. Das Übereinkommen verbietet u.a. die Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen in allen Lebensbereichen. Die Vertragsstaaten verpflichten sich dazu, Menschen mit Behinderungen eine uneingeschränkte Teilhabe zu gewähren und die Ausübung ihrer Menschenrechte zu ermöglichen. In Artikel 9 ist die Zugänglichkeit wie folgt beschrieben: „Um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen ...“. Transportmittel werden explizit erwähnt.

Zum Januar 2013 trat zudem eine Änderung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft, die in § 8 Absatz 3 zum Stichtag den 01.01.2022 die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit vorsieht. Hierzu heißt es: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. [...] Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte und Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen“.

#### Forderungen

1. Das Ziel aller zukünftigen Planungen muss eine selbständige Nutzung der gesamten öffentlichen Infrastruktur durch eine größtmögliche Vielfalt von Menschen sein, indem diese die Anforderungen und Fähigkeiten aller Nutzenden berücksichtigt. Bei der Planung sind die Organisationen und Interessensvertretungen der mobilitäts-, sinnes-, lern- und psychisch beeinträchtigter Menschen anzuhören und umfassend zu beteiligen.
2. Die spezifischen Nutzungsschwierigkeiten der verschiedenen betroffenen Personenkreise müssen berücksichtigt werden. Dazu gehören z. B. auch optische, taktile, akustische Informationen, eine leicht verständliche Kommunikation in Bild und Schrift (leichte Sprache), deutsche Gebärdensprache, Fremdsprachen und Audiodeskription.
3. Die vollständige Barrierefreiheit muss vorrangiges Ziel im ÖPNV sein. Diesem Ziel müssen sich alle Akteure verpflichten und den Abbau von Barrieren im ÖPNV mit Nachdruck verfolgen. Alle beteiligten Parteien sind aufgefordert, die vollständige Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV schnellstmöglich voranzutreiben. Dazu sind entsprechende Finanzmittel und Planungskapazitäten auf allen Verwaltungsebenen vorzuhalten.





4. Beim Fernverkehr (Schienen- und Fernbusverkehr) sind im Sinne der UN-BRK und des PBefG beim Bestand und bei der zukünftigen Konzeption, Planung und bei der Neuanschaffung von Transportmitteln sowie beim Umbau bestehender Infrastruktur die selbständige Nutzung ohne fremde Hilfe als maßgeblich zu berücksichtigen und als gesamtgesellschaftliche Aufgabe wahrzunehmen. Ein transparenter Planungsprozess und die Mitwirkung von Betroffenen bei der Planung und Ausführung sind gesetzlich zu gewährleisten.
5. Es muss grundsätzlich gewährleistet sein, dass im Sinne des Partizipationsgebotes der UN-BRK die Meinung der Organisationen und Interessensvertretungen der mobilitäts-, sinnes-, lern- und psychisch beeinträchtigter Menschen nicht nur angehört, sondern bei allen Entscheidungen berücksichtigt werden.
6. Weiterhin ist die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bei allen neuen Gesetzesvorhaben umzusetzen. Der für jedes eingebrachte Gesetz zu prüfende und zu beziffernde Erfüllungsaufwand und die Kosten sind zukünftig auch bei allen Gesetzen bezüglich der Zielerreichung der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit vorzunehmen. Finanzierungsvorbehalte darf es dabei nicht geben.

## ERGEBNISSE DER WORKSHOPS

### 1. Forderungen für Menschen mit Höreinschränkungen

- problemloser und selbstverständlicher Zugang zu visuellen Informationen und Kommunikation an jedem Ort und zu jeder Zeit in Deutscher Gebärdensprache und International Sign Language
- mit ortsgebundenen Informationen und Kommunikation sind alle stationären Informations- und Kommunikationsquellen gemeint, wie in Bahnhöfen oder Haltestellen
- mit anlassgebundenen Informationen und Kommunikation sind alle außerplanmäßigen Ereignisse wie bei Notfallsituationen, Zugverspätungen gemeint
- mit ortsunabhängigen Informationen und Kommunikation sind alle Kommunikations- und Kommunikationsschnittstellen gemeint, die sich unmittelbar auf ÖV beziehen und dennoch räumlich außerhalb des ÖVs bereitgestellt werden, wie Homepages, Soziale Medien oder Servicetelefon
- Damit die obigen Anforderungen weitgehend erfüllt werden können, müssen vorhandene technologische Lösungen berücksichtigt und einbezogen werden, zum Beispiel den Einsatz einer mobilen Dolmetscher-App und eines barrierefreien Notrufsystems. Sowie auch regelmäßige Übersetzungsdienstleistungen. Es gibt mittlerweile zuverlässige und seriöse Firmen sowie Vereine, die beispielsweise solche Dienstleistungen in Kooperation mit Trägern von ÖV, das auch im größerem Umfang anbieten können.
- In allen Bahnhöfen, Zügen und Bussen gibt es ein detailliertes Angebot im Hinblick auf das Leistungsangebot und aktuelle sowie zukünftige Informationen im Bezug auf Verspätungen, Gleisen, Ausfällen etc.; Ebenso beziehen wir uns auf die Beratungsleistungen an Servicepunkten und Servicetelefone, die mit Mitarbeitenden besetzt sind und Informationstafeln.





- Dies erfolgt primär in der deutschen und englischen Lautsprache sowie zum Teil in der deutschen und englischen Schriftsprache.
- Wir fordern ein Angebot für hörgeschädigte Menschen in der deutschen Gebärdensprache. Diese ist seit 2002 in Deutschland anerkannt, rechtskräftig und somit auch gleichwertig anzubieten.
- Es MUSS eine für den/die Kund\*in kostenfreie Gebärdensprachverdolmetschung für Beratungsleistungen angeboten werden. Es MUSS eine Information in deutscher und internationaler Gebärdensprache geben, zur gleichen Zeit, wenn Informationen zu Ausfällen, Gleisen etc. über Lautsprecher ausgegeben werden.
- Hierfür gibt es bereits technische Lösungen, wie z.B. eine Dolmetscher-App.
- Sicherheit und Notfälle

In Fahrstühlen, Bahnhöfen, Bushaltestellen, Bussen und Bahnen muss es die Möglichkeit geben, Zugang zum Notfalltelefon und einem Servicemitarbeitenden sowie einer Gebärdensprachverdolmetschung zu erhalten. Des Weiteren muss ein barrierefreier Notruf für gehörlose, schwerhörige und taubblinde Menschen angeboten werden, der selbstständig und ohne weitere Hilfe ausgelöst werden kann. Auch hierfür gibt es bereits technische Lösungen.

- Soziale Netzwerke und Homepages

Ein Angebot in der deutschen Schriftsprache ist NICHT barrierefrei. Menschen mit einer Hörbehinderung haben einen unterschiedlichen Kommunikationsbedarf (Untertitel, Gebärdensprache, Lautsprachbegleitende Gebärden). Nur mit einer Übersetzung in die Gebärdensprache sowie Untertiteln wird ein vollständiger Zugang zu den Informationen in Videos und auf Homepages möglich gemacht. Hierbei fordern wir die Übersetzung aller Informationen und nicht nur ein Video in Gebärdensprache, dass die gesamte Webseite übersetzt - sondern alle Inhalte die angezeigt sind, müssen übersetzt werden. Wir fordern Barrierefreiheit in sozialen Netzwerken in der deutschen Schriftsprache in Form von Untertitelungen und Gebärdensprache in Videos.

## 2. Forderungen für Menschen mit Seh Einschränkungen

- Bessere Kontraste, die nicht durch Musterung entwertet werden, Fahrgastinformationssysteme immer angeschaltet und deutliche Kontraste innen und aussen.
- Leserliche Anzeigen (Piktogramme), Taktile Modelle der Bahnhöfe. Digitale Navigationssysteme (Keine Alternative zu Bodenindikatoren) Mobilitätshilfe bis zum Ende der Betriebszeit am Bahnhof. Indoornavigation im Zug.
- Informationen im Zug, an welchem Gleis der Zug ankommt und auf welcher Seite der Ausstieg ist. (Das ist wichtig für den Umstieg):
  - Einheitliche Bahnsteighöhen.
  - Zwingend an die DIN 18040 bei Um- und Neubauten halten.





- › Auffindesignale an Türen. Warnsignal vor dem Schließen.
- › Personalschulung für das Führen blinder Menschen.
- › Dynamische Fahrgastinformationssysteme mit Sprachausgabe an Bus- und Tramhaltestellen nicht abhängig von der Fahrgastzahl machen.

### 3. Forderungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

- Haltestellen: Bushaltestellen und Umgebung verkehrssicher und barrierefrei gestalten und kontrollieren DIN 18040 Teil 3 konsequent und zukunftssicher in Straßengesetzgebung einführen bundeseinheitliche Systeme (voneinander lernen statt neu erfinden)
- Rampen ausfahrbar nicht aufklappbar
- 2-Sinne-Prinzip auch bei Umleitungen etc. zwingend nötig DIN 32975/DIN 32984 u.a. konsequent + zukunftssicher einführen
- Haltestellen auf Taktung/Buslinienanzahl anpassen/ausbauen
- Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge zwingend Behindertenbeirat aktiv konsultieren
- Kennzeichnung rollstuhlgerechte Fahrzeuge/Abteile bei Fahrgastanzeige
- konsequentes Abschleppen im Haltestellenbereich
- komplette Hilfsmittel (Inkl. Zuggeräte) müssen mitgenommen werden
- Öffentlichkeitsarbeit // bundeseinheitliche Inklusionstaxi-Telefon Kurzwahlnummer (z.B. "118")
- dynamische Anzeige und akustische Abfahrt/Fahrgastanzeige
- Ersatzhaltestellen müssen barrierefrei sein
- sichtbare Haltestellen und ausreichend Halteschlaufen
- regelmäßig verpflichtende Schulung des Personals
- Ansage in den Fahrzeugen laut genug, große Schrift, Kontrastreich
- barrierefreie bahn.de / im DB-Navigator barrierefreie Zugänglichkeit deutlich kennzeichnen
- Rollstuhlfahrer + Begleitperson müssen buchbar sein
- Alle Fahrzeuge müssen vor dem Start auf Funktionstüchtigkeit geprüft werden
- Bahnsteighöhe und Züge kompatibel gestalten
- Spontanhilfen an allen Bahnhöfen 24/7 vorhalten
- barrierefreie Toilette für ALLE in Zügen und in Bahnhofsumgebung



## 4. Forderungen in Hinblick Innovationen und neue Konzepte

- barrierefreie Lösungen für den Taxiverkehr
- Fahrzeugstandards definieren
- Open-Data: Barrierefreiheit auch für mehrere Buchungen (Reiseketten)
- Sekundärfunktion von Dienstleistungen müssen barrierefrei sein (gesamter Prozess)
- Letzte Meile als Problem identifiziert
- TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität): Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität aktualisieren
- Innovationsförderung für Barrierefreiheit im Verkehr

## 5. Forderungen für Senioren

- Funktionierende Fahrstühle an allen Stellen wo notwendig
- Akustische Barrierefreiheit
- Einfache, verständliche Sprache
- Züge- Einstiegssignal eindeutig und Zwischensignal vor Anfahrt, der gesamte Prozess des Losfahrens muss angepasst werden, Einstiegssicherheit
- Bahnsteige müssen zum Zug passen
- Problem Jung und Alt, Mitarbeiter in den Verwaltungen müssen von Betroffenen geschult werden
- Bürgerschaftliche Engagement ist wichtig, kann aber nicht die Problem lösen, es kann nur die Verwaltung unterstützen
- Digitale Barrierefreiheit
  - Leichte Bedienbarkeit von Automaten
  - Besseres Handling Automaten- genormte barrierefrei Automaten
  - Formulierungen sind unverständlich-leichte Sprache ist notwendig
  - Fördergelder notwendig
- Alle Entscheidungen, die große Teile der Bevölkerung betreffen, müssen auch für alle gedacht werden (z.B. autofreie Innenstädte, Spaßmobilität behindert (E-Roller, E-Bikes))
- In das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz muss die Privatwirtschaft aufgenommen werden.
- Auslegung DSGVO in Deutschland ist in vielen Dingen hinderlich
- Alten- und Behindertenparlamente mit Mitspracherecht (Barrierefreiheitsparlamente) verpflichtend in allen Bundesländern



## 6. Forderungen bzgl. Fernbusse

- Vorteil: alle 15 km WC's auf Raststätten
- Keine Transparenz, zu wenig Vernetzung zum Bestand vom barrierefreien Bussen
- Unsicherheit beim Buchen für Hin- und Rückweg
- grenzüberschreitende Fahrten schließen Rollstuhlplätze aus
- E-Stuhl Batterien stellen Flixbus vor Problem
- je größer die Hürden bzgl. der Barrierefreiheit, desto weniger Gäste im Rollstuhl
- Flixbus sucht Argumente um Barrierefreiheit zu umgehen
- refundrebel Angebot sollte auch bei Busreisen nutzbar sein
- Keine Kraftknotenpflicht in den AGBs
- Bedarfsermittlung durch Buchungen
- Empowerment ist unerlässlich
- Zulassungsbestimmungen konkretisieren/ verschärfen
- Anmeldefristen verkürzen und anpassen

## 7. Forderungen bzgl. länderübergreifender Konzepte und Aktionen

- Eine erste Bestandsaufnahme zeigt, dass nur wenige Informationen über die Aktivitäten der Verbände und Politik sowie Ansprechpartnern auf europäischer Ebene vorliegen.
- Die Teilnehmer sehen große Potenziale von einem Austausch mit anderen europäischen Verbänden und Institutionen. Dies in Hinblick auf die Durchsetzung von barrierefreien Lösungen beim grenzüberschreitenden Reiseverkehr, aber auch für ein Lernen am Modell („Best practice“).
- Die Teilnehmer sehen es als Notwendigkeit, dass Institutionen und Ressourcen auf europäischer Ebene geschaffen werden oder gestärkt werden (z.B. European Disability Council), die unseren Belangen Gehör verschaffen, z.B. auch ein „Europäischer Beauftragter für die Belange von Menschen mit Behinderung“.
- Auch die Schaffung einer europäischen Task Force, das Identifizieren von Gatekeepern, z.B. EU-Abgeordnete, und eine Vernetzung auf europäischer Ebene macht für die Teilnehmer Sinn.
- Weiterhin könnten europäische bzw. internationale Vertreterinnen eingeladen werden, um gemeinsam strategische Überlegungen anzustellen, wie wir länderübergreifend Standards setzen und umsetzen können. Dazu sind eine Bündelung der bestehenden Ressourcen möglichst vieler Verbände, aber auch finanzielle Mittel notwendig, um z.B. hauptamtliche Strukturen für eine gemeinsame Vertretung von Menschen mit Behinderung zu organisieren.
- Die Teilnehmer sehen gute Chancen, somit Forderungen aus der UN-BRK gemeinsam nachhaltig umzusetzen





## 8. Forderungen in Hinblick auf rechtliche Aspekte

- Rechtliche Möglichkeiten zur Durchsetzung von Barrierefreiheit (anhand bestehender Gesetzeslage):
  - AGG (Problematisch, weil keine Konsequenzen bei Verstößen und wegen unbestimmter Rechtsbegriffe)
  - Verbandsklagerecht
- Schadensersatzansprüche / Haftungsklauseln in alle relevanten Gesetze zur Barrierefreiheit aufnehmen
- Beteiligung am Gesetzgebungsverfahren gesetzlich verankern
- Beteiligung an Planverfahren gesetzlich verankern mit genauer Festlegung von Kompetenzen, Zuständigkeit und Umfang
- Anhörungsrecht/Stimmrecht für Beiräte und andere Beteiligungsgremien rechtsverbindlich festlegen (Umfang und Zeit)
- Vorschriften vereinheitlichen und DIN gesetzlich verankern
- Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit aus dem Finanzierungsvorbehalt nehmen
- Vetorecht für Beiräte
- Beteiligung aller Behinderungsarten rechtlich verankern
- Gesetzliche Regelung, dass und wann Denkmalschutz hinter Barrierefreiheit stehen muss
- Thema Barrierefreiheit verbindlich in den Ausbildungsordnungen von Architekten, Stadtplaner:innen oder in denen der Verwaltungsakademien etc. vorschreiben

Für die Teilnehmer des Gipfel „Barrierefreier ÖPNV und Fernverkehr“

Berlin, den 06.09.2021



## Presseschau zum Protesttag

Extra Tip vom 03.05.2025 (wortgleich mit GT 30.04.25); Folgeseiten: HNA 06.05.2025 (online), NDR 07.05.2025 (online), Stadtradio Göttingen (08.05.2025)

# Kundgebung, Lesung, Familienfest

Protesttag für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Göttingen – Veranstaltungen bis Juli

**GÖTTINGEN.** Wenn am Mittwoch um 17 Uhr am Gänseiesel die Kundgebung zum Europäischen Protesttag für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen beginnt, dann ist das ein Jubiläum. Denn bereits seit 30 Jahren protestieren Menschen mit Behinderung immer Anfang Mai in Göttingen für bessere Teilhabe. Zum Jubiläum wurde ein ganzes Programm auf die Beine gestellt, das bis in den Spätsommer Angebote für alle Menschen, die das interessiert, bereit hält.

Los geht es am 7. Mai um 16.30 Uhr am Neuen Rathaus, von wo sich der Protestzug zum Gänseiesel begibt. Nach der Kundgebung startet um 18 Uhr im Exil die Party zu „30 Jahre Protesttag“.

Am Freitag, 9. Mai, folgt im Sportpark Göttingen ein inklusiver Special-Olympics-Tag – veranstaltet von #Zusammen inklusiv Göttingen und Special Olympics Niedersachsen. Von 9 bis 16 Uhr sind im Jahnstadion und im Badeparadies Eiswiese Athletinnen und Athleten mit und ohne geistige Beeinträchtigung ab dem 8. Lebensjahr mit und ohne Vorkenntnisse sowie Schul- und Kindergarten-Kinder aus Göttingen am Start.

Im Buchladen Rote Straße (Nikolaikirchhof 7) ist am Donnerstag, 15. Mai, um 19 Uhr Matze Lawin zu Gast und liest aus seinem Buch „Das Leben ist zu kurz für lange Arme“. Untertitel: „Empowerment zur radikalen Selbstakzeptanz“. Lawin ist contergan-geschädigt und reist gern um die ganze Welt. In seinem Buch berichtet er davon, wie er die Welt erkundet und auch davon, wie als DJ auf seinen Partys halb Bremen zum Tanzen bringt.

Vom 30. Mai bis 1. Juni findet im Werkraum in der Stremannstraße 24c das 12. Göttinger Theaterfestival von Menschen mit und ohne Behinderung statt. Es gibt eine Werk-



2023 waren die Special Olympics zu Gast in Göttingen – in diesem Jahr gibt es einen Special Olympics-Sporttag im im Sportpark Göttingen.

Fotos (2): Niklas Richter

schau des Projekts „Theater. Schaffen. Anerkennung“ der Selbsthilfe Körperbehinderter und des Boat People Projekts. Special Guest beim Festival sind „Die Verzauberten“ aus Rostock. Dieses inklusive Theaterprojekt gibt es bereits seit 1992, es tritt jedes Jahr mit eigenen Stücken auf. Nähere Informationen zum Theaterfestival

gibt es unter [www.boatpeople-projekt.de](http://www.boatpeople-projekt.de).

Am 16., 23. und 30. Juni bietet die Selbsthilfe Körperbehinderter (SHK) Göttingen einen dreiteiligen Workshop für Akteure aus Selbsthilfegruppen und sozialen Einrichtungen an, Infos und Anmeldung dazu bei [e.kleinfeldt@shk-goe.de](mailto:e.kleinfeldt@shk-goe.de) und Telefon 0551 / 5 47 33 12.



Der weltreisende DJ Matze Lawin liest in Göttingen aus seinem Buch.



Marco Schnyder vom RolliTraining / Barriere Scouts Göttingen im SC-Hainberg.

Am Samstag, 21. Juni, steigt von 14 bis 17 Uhr beim SC Hainberg in der Bertha-von-Suttner-Straße 2 ein großes Familienfest für Menschen mit Behinderungen statt. Schirmherr ist der niedersächsische Gesundheitsminister Andreas Philippi. Ein geladen sind dann natürlich auch Menschen ohne Behinderung, aber: „Beim Familienfest für Menschen mit Behinderung geht es einerseits um den Austausch von Menschen mit Behinderung untereinander und andererseits sind die Angebote beim Fest für Menschen mit Behinderung gedacht und ausgelegt“, so Marco Schnyder vom SC Hainberg (RolliTraining / Barriere Scouts Göttingen)

Zum Abschluss des Jubiläumsprogramms geht es aufs Wasser: Die SHK bietet rollstuhlge-rechts Stand-up-Paddling auf dem Kiessee an. Los geht es um 13.30 Uhr am Bootshaus, auch hier gibt es alle Infos und die Möglichkeit, sich anzumelden bei [e.kleinfeldt@shk-goe.de](mailto:e.kleinfeldt@shk-goe.de) und Telefon 0551 / 5 47 33 12.

**STAR**

## Protesttag für Menschen mit Behinderungen in Göttingen: Bündnis fordert „Neustart Inklusion“

06.05.2025, 18:00 Uhr  
Von: Melanie Zimmermann



Ein Aktionsbündnis fordert einen „Neustart Inklusion“ zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen. Am 7. Mai gibt es dazu Veranstaltungen in der Innenstadt. © Foto: Inklusives Göttingen/nh

Ein Aktionsbündnis ruft am 7. Mai in Göttingen zum Protest von Menschen mit Behinderungen auf und fordert einen „Neustart Inklusion“.

Göttingen – In der Uni-Stadt lebende Menschen mit Behinderungen fordern einen „Neustart Inklusion“: Am Mittwoch, 7. Mai, steht Göttingen daher ganz im Zeichen eines besonderen Jubiläums.

Zum 30. Mal wird der „Europäische Protesttag für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen“ begangen. Das Aktionsprogramm geht bis in den August.

### Europäischer Protesttag für Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen in Göttingen

Seit drei Jahrzehnten engagieren sich Menschen mit Behinderungen in Göttingen für ihre Rechte, Gleichstellung und bessere Teilhabe – und machen deutlich, wie viel bereits erreicht wurde, aber auch, wie viel noch zu tun bleibt. Anlässlich des Jubiläums lädt das Aktionsbündnis alle Bürger ein, gemeinsam ein Zeichen für Inklusion zu setzen.

Um 16 Uhr startet die Aktion am Neuen Rathaus, wo die „Wiese der Vielfalt“ wiederbelebt werden soll. Diese Blumenwiese wurde vor mittlerweile acht Jahren angelegt und steht symbolisch für eine bunte, inklusive Stadtgesellschaft, in der Diversität und Teilhabe selbstverständlich sind, heißt es in einer Mitteilung des Vereins „Selbsthilfe Körperbehinderter Göttingen“. Ab 16.30 Uhr zieht dann ein Protestmarsch vom Neuen Rathaus zum Markt in der Innenstadt.

Dort findet vor am Gänseiesel-Brunnen auf einer Bühne eine Gesprächsrunde zum Thema „ÖPNV“ statt. Unter anderem äußern die Organisatoren des Protests Kritik an den neuen Bussen des Zweckverbands Verkehrsverbundes Süd-Niedersachsen (ZVSN), deren kleine Mehrzweckbereiche für Rollstuhlfahrende ungeeignet sind.

### Aktionsbündnis plant verschiedene Aktionen: Start ist am Neuen Rathaus in Göttingen

„Inklusion ist zwar mittlerweile in aller Munde, aber die Realität zeigt hier sehr deutlich, dass die Bedarfe von Menschen mit Behinderungen längst noch nicht überall mitgedacht werden“, so Erik Kleinfeldt vom Verein Selbsthilfe Körperbehinderter. Barrierefreiheit und echte Teilhabe müssten weiterhin eingefordert werden.

Mit ihren durchwachsenen Erfahrungen fordern die Organisatoren daher einen „Neustart Inklusion“ – so lautet auch das Motto des diesjährigen Protesttags. „Wir brauchen neue Impulse bei der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, die Deutschland bereits im Jahr 2009 ratifiziert hat. Statt nachhaltige Veränderungen anzustreben, werden oft nur Symbolpolitik und Aktionismus betrieben. Gerade in den Bereichen Mobilität, Bildung und Teilhabe am Arbeitsleben passiert noch viel zu wenig“, resümiert Kleinfeldt.

Menschen mit Behinderungen seien demnach überdurchschnittlich oft von Arbeitslosigkeit und Bildungsbenachteiligung betroffen. Bahnfahren im Rollstuhl seien nach wie vor eine Zumutung. Um in Zukunft inklusiver zu handeln, brauche es mehr politische Mitbestimmung behinderter Menschen. Die Organisatoren machten sich daher für eine bessere Einbindung und Ausstattung der Interessensvertretungen stark.

### Jubiläumsfeier zum Protesttag findet im Göttinger „Exil“ statt samt inklusiver Tanzfläche

Alle Göttinger seien am Protesttag herzlich eingeladen, sich an den Aktionen zu beteiligen, mitzudiskutieren und gemeinsam für eine inklusive Stadt einzutreten, so die Organisatoren. Denn nur gemeinsam könne der Weg zu echter Gleichstellung und Teilhabe gelingen.

Nach dem offiziellen Programmteil wird das Jubiläum im Club Exil an der Weender Landstraße gefeiert. Neben Musik gibt es eine inklusive Tanzfläche, die auch für Rollstuhlfahrende zugänglich ist. Weitere Informationen zum Protesttag und allen dazu geplanten Aktionen in den kommenden Wochen und Monaten unter inklusives-goettingen.de. (Melanie Zimmermann)

Kaum Platz für Rollstühle im Bus: Protest für Gleichberechtigung | ... [https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig\\_harz\\_goe...](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goe...)



NDR

Dieser Artikel wurde ausgedruckt unter der Adresse: [https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig\\_harz\\_goe...](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goe...)

## Kaum Platz für Rollstühle im Bus: Protest für Gleichberechtigung

Stand: 07.05.2025 21:54 Uhr

In Göttingen haben Menschen am Protesttag zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen an ihre Forderungen erinnert. Diese betreffen etwa den ÖPNV, wo Menschen im Rollstuhl immer wieder auf Probleme stoßen.

von Viktoria Koenigs

Mit Demonstrationen und Kundgebungen in Göttingen haben Menschen mit Behinderungen auf mangelnde Teilhabe aufmerksam gemacht. Sie beklagen Symbolpolitik statt echter Barrierefreiheit. Dafür gibt es in Göttingen auch einen akuten Anlass: Im Sommer 2024 wurden vom Zweckverband Verkehrsbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) 60 neue Überlandbusse angeschafft. Die bieten allerdings zu wenig Platz für Rollstühle. "Busfahren ist wie Roulette spielen", sagt Eric Kleinfeldt von der Selbsthilfe Körperbehinderter Göttingen. Man könne sich nicht mehr darauf verlassen, mitgenommen zu werden. "Viele Menschen im Rollstuhl werden an der Bushaltestelle stehen gelassen", so Kleinfeldt.

### Für den Rollstuhl im Bus ist nun kaum noch Platz



Menschen im Rollstuhl werden über Jahre Nachteile im ÖPNV haben, sagt Eric Kleinfeldt von der Selbsthilfe Körperbehinderter Göttingen.

mehrfach die Situation, dass ich damit gefahren bin, noch weitere Personen mit Kinderwagen oder Rollstuhl

Die neuen Busse halten demnach zwar die gesetzlichen Richtlinien für den sogenannten Mehrzweckbereich ein, der für Rollstühle oder Kinderwagen vorgesehen ist. Allerdings ist dieser Bereich nun deutlich kleiner im Vergleich zu den alten Bussen. Das macht es Menschen im Rollstuhl schwer, sicher zu parken. Für elektrische Rollstühle, die größer sind, sei es nicht möglich, in die neuen Busse zu kommen, sagt Kleinfeldt. Marco Schnyder, Koordinator Rollitration beim SC Hainberg, berichtet, dass er und seine Frau diese Busse nun nicht mehr nutzen können: "Mit ganz viel Hin und Her und Rangiererei komme ich in die Busse zwar noch alleine rein. Aber ich hatte auch

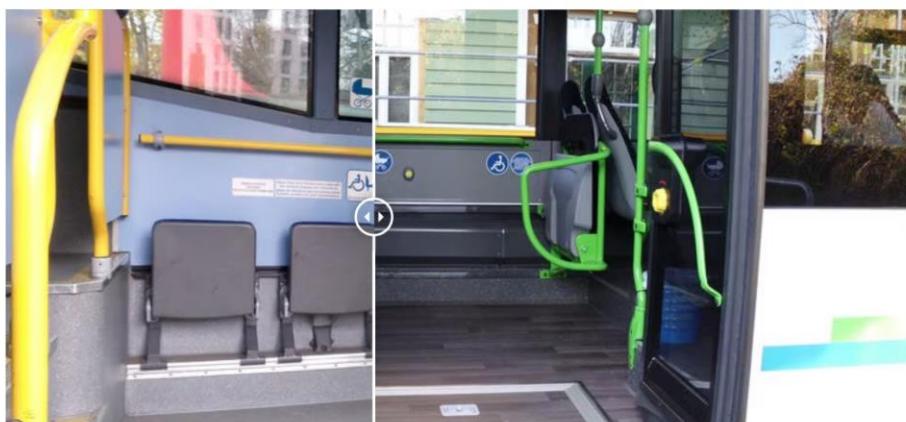
Kaum Platz für Rollstühle im Bus: Protest für Gleichberechtigung | ...

[https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig\\_harz\\_goe...](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goe...)

zusteigen wollten und stehen gelassen wurden."

### Diskriminierung und Nachteile im öffentlichen Nahverkehr

Mit dem ZVSN habe sich der Verein bereits zusammengesetzt, daraufhin sei der Mehrzweckbereich auch etwas vergrößert worden, indem Trennwände versetzt wurden. Aber auch das sei immer noch zu wenig, denn für elektrische Rollstühle bleibt die Problematik und auch ein Kinderwagen und Rollstuhl, oder gar zwei Rollstühle können nicht zeitgleich mit den neuen Bussen fahren. "Es handelt sich um Überlandbusse. Und wenn man den ersten Bus verpasst, kommt der nächste oft erst zwei Stunden später. Wenn dann jemand zuhause bleiben muss, ist das arg diskriminierend", so Kleinfeldt.



### Bemühungen, Platz für Rollstühle im Bus zu vergrößern

Dem NDR Niedersachsen sagt der ZVSN: "Zukünftige Vergaben im Regionalbusverkehr und Ersatzbeschaffungen werden wir gezielt so ausgestalten, dass ein vergrößerter Mehrzweckbereich in den Fahrzeugen berücksichtigt wird." Für die Zukunft gibt es nun also eine Sensibilisierung und auch jetzt schon zeigt der ZVSN die Bereitschaft für Verbesserungen. Doch das Problem bleibt und ohne deutlich mehr Fläche im Mehrzweckbereich "werden in den nächsten Jahren Menschen im Rollstuhl nun Nachteile im öffentlichen Nahverkehr haben", sagt Kleinfeldt.

### Mehr aktive Teilhabe für Menschen mit Behinderung gefordert

Wäre direkt bei der Entscheidung Menschen mit Behinderungen eingebunden worden, hätte man diese Situation verhindern können, sagt die Selbsthilfe Körperbehinderter Göttingen. Das ist ein Beispiel für die Forderungen des Vereins am Protesttag, getreu dem alten Leitsatz der Behindertenbewegung "Nicht über uns ohne uns", sagt Kleinfeldt. "Menschen mit Behinderung haben immer noch nicht gleichberechtigte Teilhabe, sei es am Arbeitsplatz, im Wohnungsgebiet oder im öffentlichen Nahverkehr." Daher braucht es mehr politische Mitbestimmung. Ein Lösungsansatz könnte beispielsweise auf kommunaler Ebene ein hauptamtlicher Beauftragter für Menschen mit Behinderung sein.

2 Min ►

#### Mit dem Rollstuhl unterwegs im Bus-Überlandverkehr

Noch sind Städte und Landkreise längst nicht wirklich barrierefrei. Das Busfahren wird oft zum Glücksspiel.

### 30 Jahre Engagement für

#### Gleichstellung

Seit 30 Jahren protestieren Menschen mit Behinderungen in Göttingen rund um den 5. Mai für mehr Rechte und Teilhabe. Das Motto des diesjährigen [Protesttages zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen](#) lautet in Göttingen "Neustart Inklusion". Auftakt ist um 16 Uhr am Neuen Rathaus. Von dort zieht ein Demonstrationszug in die Innenstadt und es ist eine Kundgebung geplant, die das Thema Nahverkehr und Rollstuhl thematisiert. Die Organisatoren rechnen mit etwa 150 Teilnehmenden.