

Von: [REDACTED]
Gesendet: Mittwoch, 16. August 2023 16:43
An: Hartung Benjamin
Cc: [REDACTED]
Betreff: Stellungnahme Behindertenrat Nachgang BK-NVP

Lieber Herr Hartung,

der Behindertenrat nimmt wie folgt Stellung:

Zu Punkt B)

Wir befürworten den Testbetrieb Bus-/Umweltspur in der Schwabacher Str. und auch eine zukünftige dahingehende permanente Umgestaltung. Zum Wegfall der Parkplätze siehe "Allgemein". Wir bitten um Beobachtung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden beim einfädelnden Verkehr.

Zu Punkt C)

Wir sehen den kompletten Wegfall des Fahrkartenverkaufs durch Busfahrer kritisch und bewerten die Vorteile, die die infra hier sieht, deutlich geringer.

Die Entlastung für die Busfahrer wird insoweit nicht bestritten, wo die Belastung auf Organisationsstrukturen bei der infra selbst zurückzuführen ist, Bestückung mit Bargeld usw. Eine Entlastung im Fahrbetrieb sowie eine signifikante Zeitersparnis sehen wir aus folgenden Gründen nicht:

Das Sturz- und Verletzungsrisiko von Menschen mit Behinderung und Senior:innen wird in bedenklicher Weise unterschätzt. Ein Vergleich mit einem erfolgreichen Testbetrieb in einem Zug ist hier unangebracht: weder Gleisverlauf mit Straßenverläufen, noch die Fahreigenschaften von Bus und Bahn sind ausreichend gleich zu setzen. Wie leider häufig, liegt den Überlegungen scheinbar ein Norm-Fahrgast zu Grunde, der unseren Erkenntnissen nach zu mindestens 25% nicht der tatsächlichen Fahrkundschaft entspricht - sprich: schnell, körperlich fit, geistig rege und standstabil, also ohne jegliche Behinderung.

Sehr viele Menschen mit einer Behinderung, die Kraft- und Gleichgewichtsgefühl-Minderung bedingt, also instabilen Stand mit sich bringt, nutzen kein Hilfsmittel - z.B. ich selbst und zwei meiner Miträt:innen - und müssten vom Busfahrer trotzdem als sturzgefährdet erkannt werden. Somit hätte er schon keine Aufmerksamkeit zur Buslenkung direkt nach der Einstiegsphase. Oder er müsste, eben weil er es nicht sicher erkennen kann, auf jeden Fall stehen bleiben, bis alle Fahrgäste am Automaten fertig sind. Und auch Fahrgäste mit Hilfsmitteln müssen sich und das Hilfsmittel erst sicher platzieren.

Bis dies geklärt ist, also jeder, der eine Fahrkarte benötigt, sich sicher am Automaten eine besorgt hat, kann der Busfahrer also aus mehreren Gründen nicht fahren. Eine Erhöhung der Pünktlichkeit durch Zeitersparnis in Folge der Automatenutzung ist aus unserer Sicht folglich nur auf Kosten der Sicherheit in signifikantem Ausmaß möglich, was wir natürlich strikt ablehnen müssen.

Ferner sind wir ebenfalls der Ansicht, die Fahrkartenautomaten müssten unbedingt auch Bargeld annehmen können, insbesondere wenn die Busfahrer dies nicht mehr tun würden.

Für uns ist hier auch keine sinnvolle Kosten-Nutzen-Relation erkennbar, da wirklich barrierefreie Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen - die einzige diskriminierungsfreie Lösung - einen nicht unerheblichen finanziellen Aufwand darstellen würden.

Wir möchten an dieser Stelle auch schon vorsorglich anmerken, dass es unabdingbar wäre, uns vor einer eventuellen Beschaffung einzubinden - die Liste der erforderlichen technischen Merkmale würde den Rahmen dieser Stellungnahme sprengen.

Zu guter Letzt favorisieren wir natürlich immer Lösungen, die über die Stadtgrenzen hinaus - wenigstens in angrenzenden Gebieten - ebenfalls Anwendung finden.

Zu Punkt D)

Dem Vorschlag der Gabelung in 177.1 und 177.2 auch in NVZ können wir zum jetzigen Zeitpunkt zustimmen. Für weitere Umgestaltungen insbesondere in der Südstadt bitten wir um Beachtung der Anmerkungen unter "Allgemein".

Zu Punkt E bis G können wir aufgrund der Komplexität und parallelen Erarbeitung eines Grundsatzpapiers erst zu einem späteren Zeitpunkt Stellung nehmen.

zu Punkt H

Wir begrüßen die in Aussicht gestellte Weiterentwicklung im Hinblick auf die Berücksichtigung der Barrierefreiheits-Bedarfe der Teilnehmenden an den BK-Sitzungen und gerne auch anderen beteiligten Gremien.

Wir schätzen die bisherige Einbindung in der aktuellen Beteiligungsstruktur.

Ein zusätzliches, einem Fahrgastbeirat vergleichbares Gremium sehen wir eher kritisch - es käme auf die Ausgestaltung an. "Jedermann" ist aus Sicht der Gesamtheit des von uns zu vertretenden Personenkreis problematisch, da unsere Problemlagen so vielfältig sind wie die Behinderungen, mit denen Fahrgäste den ÖPNV in Fürth nutzen möchten. Selbst für einen Vertreter aus dem Behindertenrat ist es nicht immer einfach, alle Bedürfnisse im Blick zu haben, aber für den/die behinderten Alltagsnutzer:in, der/die nicht mit Interessensvertretung für alle MmB befasst ist, steht natürlich immer seine eigene Behinderung im Fokus. Wenn die Stellungnahmen dieses Beirats dasselbe Gewicht hätten wie die der Interessensvertreter, würden wir uns nur mit 4-5 Jedermanns (gerne jeglichen Geschlechts), von denen jeweils eine relevante Behindertenart vertreten würde, sicher fühlen. Es wäre dann alternativ erfreulich, wenn der Behindertenrat Personen vorschlagen könnte, von denen uns bekannt ist, dass sie, obgleich Privatpersonen, einen weiteren Blickwinkel auf Barrierefreiheit im ÖPNV haben.

Allgemein:

Ähnlich wie bei der Energiewende ist es auch bei der Verkehrswende unabdingbar, "alle mitzunehmen". Ein Großteil der Menschen mit Behinderung, die bislang eher dazu tendieren, den Pkw - nicht unbedingt als Fahrer! - zu benutzen als den ÖPNV, tun dies weder aus Bequemlichkeit noch aus Kostengründen, sondern weil nicht absehbar ist, dass sie als Fahrgast mit ihren Bedürfnissen zeitnah ein adäquates Angebot im ÖPNV vorfinden. Die Tendenz, das Auto aus den Innenstädten zu verbannen und Parkplätze zugunsten anderweitiger Nutzung abzuschaffen, ängstigt nicht wenige dieser Bürger:innen - der größte Teil der Gehbehinderungen bedingt keinen Anspruch auf einen Behindertenparkplatz, aber dennoch die Unfähigkeit, mehr als 350 m bis zu einer Haltestelle zurück zu legen. Gehbehinderte Nutzer:innen von Hilfsmitteln haben zwar dieses Problem nicht unbedingt, benötigen aber barrierefreie Haltestellen. Und im Regen zu stehen, weil die Verzahnung von Fahrten an Knotenpunkten mit nur wenigen Anschlüssen grundsätzlich nur Fahrgäste mit normalem Lauftempo berücksichtigt, ist für alle mehr als unerfreulich.

Wir sind daher der Ansicht, dass die den Verkehrsplanungen zu Grunde gelegten Nutzerzahlen, besonders in NVZ, kaum Menschen mit Behinderung inkludieren, da der ÖPNV nicht vollumfänglich nutzbar für sie ist. Die Nachfrage würde mit einem entsprechend verbesserten Angebot sicher signifikant steigen, da tatsächlich der ÖPNV, wo er barrierefrei ist, durch seine relative spontane Nutzbarkeit Menschen mit Behinderung mehr Eigenständigkeit und Selbstbestimmung ermöglicht.

Wir müssen daher auch weiterhin unablässig fordern, dass im Sinne eines verbrieften Rechts auf Teilhabe von Menschen mit Behinderung im Lebensbereich Mobilität

- mehr Bushaltestellen, insbesondere in der Nähe wichtiger Einrichtungen, eingerichtet werden
- mehr Umläufe auch in NVZ, ggf. dann mit Minibussen analog Linie 189, eingerichtet werden
- der barrierefreie Ausbau der Haltestellen schneller vorangetrieben wird (und hier die Kostenrechnung revidiert wird, da sie andernorts bei gleicher Ausrüstung deutlich niedriger angesetzt wird)
- bei Fahrplänen, insbesondere der Verzahnung, ein verringertes Lauftempo von Menschen mit Behinderung (sowie Senior:innen) besser berücksichtigt wird.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und Anliegen,

mit freundlichen Grüßen

Verena Satzinger
Vorsitzende des Behindertenrats der Stadt Fürth