

## Ergebnissicherung Thementisch Nr. 2 „BVG/ ÖPNV“ 18.04.2016

Begrüßung und Einführung Herr Holzmann:

- aktuell 46.979 MmB im Bezirk MH, entspricht 18,11%
- Barrierefreiheit beim ÖPNV und den Transportmitteln der BVG hat große Bedeutung für ALLE, Ältere Menschen, Menschen mit Gepäck, Rollatoren und Kinderwagen sowie Menschen mit Behinderungen, für welche die Möglichkeit zur selbstbestimmten Fortbewegung einen besonders hohen Stellenwert hat und geltendes Recht im Sinne der UN-BRK Art. 9 ist
- Doch was gehört alles dazu? – Bei Barrierefreiheit denkt man immer sehr schnell an Rollstuhlfahrer und abgesenkte Bordsteine; aus dem Blick geraten dabei häufig gehörlose und blinde Menschen oder auch Menschen mit einer psychischen Behinderung/Beeinträchtigung – insofern ist Barrierefreiheit deutlich breiter zu fassen, es sind u.a. kontrastreiche Markierungen, Leitsysteme, akustische Signale, kurzum: die grundsätzliche Berücksichtigung des 2-Sinne-Prinzips zu thematisieren.
- Zielsetzung im Senatsplan ist den ÖPNV bis 2022 so zu gestalten, dass er ohne Hilfe (barrierefrei) nutzbar ist.
- Genauere Informationen zu den Herausforderungen der BVG bei der Umsetzung und Zahlen zu Beförderungszahlen etc. entnehmen Sie bitte der angefügten PowerPoint-Präsentation.

### Frau Albrecht

Beauftragte für behinderte Fahrgäste, Senioren und Seniorinnen bei der BVG

Reagiert auf vorab übersandte Fragestellungen und geht auf Fragen und Anmerkungen des Publikums ein.

- Barrierefreiheit ist bei der BVG Chefsache
- seit 80er Jahre ist BVG mit Nachdruck bemüht das Angebot barrierefrei zu gestalten, dabei gilt es zu beachten, dass Berlin allein flächenmäßig eine große Herausforderung darstellt

Einige Zahlen zur Umsetzung im Überblick:

- Omnibusse durch Einsatz Niederflurbusse seit 2009 komplett barrierefrei für Gehbehinderungen
- 6.500 Bushaltestellen gilt es barrierefrei auszubauen, dies ist jedoch Aufgabe des Tiefbauamts und jeweiligen Bezirkes. Klapprampen ermöglichen momentan an nahezu jeder Stelle die Beförderung von Rollstuhlfahrer\_innen
- Straßenbahn mit Niederflur in Anschaffung, Nachfrage steigt stetig, momentan sind 20 der 22 Linien barrierefrei (min. alle 20 min. fährt eine Niederflur-Straßenbahn). Abschluss soll 2017 erfolgen.
- U-Bahn: in Hellersdorf ist die U5 sehr präsent und als erste Linie komplett barrierefrei über Rampen und Fahrstühle gestaltet. (hier besteht jedoch weiterer Handlungsbedarf, siehe Beispiel U-Bahnhof Hellersdorf, dessen Rampe Rollstuhlfahrer\_innen hohe körperliche Anstrengung abverlangt)
- Von insgesamt 173 U-Bahnhöfen sollen 172 mit Fahrstühlen ausgerüstet werden. Bisher 110 Bahnhöfe mit Fahrstuhl oder Rampe ausgestattet. Verbleibende 62 Aufzüge sollen lt. BVG bis 2020 zugänglich gemacht werden. Senat entscheidet über Bahnhöfe ob zusätzlich Fahrstuhl zur Rampe eingerichtet wird. Häufig sind auch bauliche Gegebenheiten wie große Straßen oder die Statik alter Gebäude für Nach-/Umrüstung hinderlich

- Momentan läuft I-Serie im Testlauf bei der U-Bahn. Barrierefreiheit verlangt immer neue Entwicklungen und Anpassungen.
- Thema **Vandalismus**: Aufzüge teilweise nicht nutzbar durch Störungen oder Beschädigungen. BVG hat dazu ein ausgeklügeltes System, wozu die monatliche Wartung jedes Aufzugs gehört. Hinzu kommen halbjährliche und jährliche Prüfungen und der Vertragsbestand mit der Wartungsfirma, dass die Behebung Endstörung innerhalb von 2 Std. begonnen werden muss. Verfügbarkeit der Aufzüge der BVG liegt bei 98%. Meldung zu Störungen erfolgt automatisch über ein technisches System. Außerdem gibt es ein breites Portal das über Störungen informiert, online, per telefonischer Bandansage und es gibt die Möglichkeit über „**Meine BVG**“ Aufzüge und deren Infos zu abonnieren. Das System befindet sich in ständigem Ausbau zur Verbesserung der Nutzbarkeit.
- **Fahrtreppen**: über 300 Fahrtreppen vorhanden, mit ähnlichen Wartungsintervallen wie bei den Aufzügen. Zu beachten ist, dass fast jede Treppe eine Einzelanfertigung ist. Die Ersatzteilbeschaffung bei Defekten ist sehr schwierig, da diese nicht gelagert werden, sondern auf Anfrage angefertigt werden müssen.
- **Barrierefreie Fahrplanauskunft**: Über die Homepage können individuelle Bedürfnisse angegeben werden. Danach wird die optimalste und den Bedürfnissen entsprechende Strecke vorgeschlagen.
- **Interne Prozesse** zielen auf eine Förderung zum Verständnis der Notwendigkeit von Barrierefreiheit ab. → **Praxistage bei der BVG**: Jede Führungskraft muss u.A. einen Tag zur Barrierefreiheit machen, um bei speziellen Anfragen besser und verständnisvoller reagieren zu können. Alle Mitarbeiter\_innen z.B. Fahrer\_innen werden geschult im Umgang mit Belangen von Menschen mit Behinderungen. Außerdem erfolgen dazu Schulungen der Mitarbeiter\_innen indem Alterssimulatoren, Testfahrten mit Rollstühlen, verbundene Augen etc. eingesetzt werden, um sich so in die Lage der Betroffenen versetzen zu können.
- **Mobilitätstraining** der Bahn findet 8-10 mal pro Jahr statt. Dient z.B. zum Ertasten von Fahrzeugen, Übungen zum Ein- und Ausstieg etc.
- **Sicherheitstraining**: spezielle Führung um z.B. blinden Menschen die Begehung eines Gleisbetts zu ermöglichen.
- Möglichkeit zu Außenansagen an Bussen und Straßenbahn: dieses Problem wurde mehrfach von Blindenverbänden an BVG getragen. Bisher keine Lösung, aber es sind mehrere Projekte damit beschäftigt. „**m4guide** - mobile multi-modal mobility guide“ könnte eine Option darstellen. (ein neuartiges Navigationssystem, mit dem sich auch blinde und sehbehinderte Personen sicher von Tür zu Tür in einer ihnen unbekanntem städtischen Umgebung zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) sowie in Bahnhöfen und Bürgerämtern bewegen können.) Außerdem läuft eine Studie in Kooperation mit der TU. Sehbehinderte werden befragt und diese Ergebnisse ausgewertet, um dann das Pilot-Projekt „sprechender Bus“ einzuleiten. BVG und absv stehen zu dieser Thematik im Austausch, wodurch schon verschiedene Projekte getestet werden, welche aber bisher auch zu keiner angenehmen Lösung führten. Es gibt mittlerweile viele technische Möglichkeiten, welche nun **bedarfsgerecht** einzusetzen sind. Zum Einsatz von I-Phones müssten **Betroffene auch** finanzielle Mittel wie z.B. das „Blindengeld“ einsetzen und evtl. Schulungen zu solchen Hilfsmitteln in Anspruch zu nehmen.
- Das **Faltblatt** zum Liniennetz gibt es mittlerweile im Großformat und mit Kennzeichnung der Aufzüge etc. und weiterer Hinweise zum Thema Behinderung/barrierefreie Nutzung. Es gibt eine weitere Auflage des Faltblatts in einfacher Sprache für z.B. Menschen mit Lernbehinderung oder geistiger Behinderung. Diese gibt es an den Servicestellen und Frau

Albrecht nimmt Rückmeldungen dazu gerne unter [info@bvg.de](mailto:info@bvg.de) entgegen.

- **Sensibilisierung/Beschwerdemanagement:** Grundsätzlich ist die BVG bemüht auf alle Rückmeldungen zu reagieren und Beschwerden ernst zu nehmen. Hier spielt die subjektive Wahrnehmung individueller Erlebnisse wahrscheinlich auch eine große Rolle. Mitarbeiter\_innen werden diesbezüglich geschult und nach Frau Albrechts Einschätzung bessert sich der Umgang. Wichtig ist hierbei auch eine Kommunikation untereinander, die Hilfebedarfe deutlich sichtbar macht.
- Stufenmarkierungen speziell für blinde und sehingeschränkte Menschen. Diese Markierungen werden jährlich erneuert, sind jedoch schnell abgenutzt. Bei Umbauarbeiten werden Stufenmarkierungen durch Granit gestaltet, um diese dauerhaft zu gestalten. Meldungen zu aktuell sehr schlecht markierten Bereichen nimmt Frau Albrecht gerne entgegen.
- Frau Albrecht merkt an dieser Stelle an, dass zum barrierefreien Zugang zu Bahnhöfen immer ein Aufzug/Rampe und ein Blindenleitsystem gehört.

### **Klapprampen – Bushaltestellen - Bordsteinkanten**

- Herr Flender: Die Rampen sind insbesondere dort ein Problem, wo Busse gar nicht ganz an den Bordstein heranfahren können. Dies ist an sehr vielen Haltestellen der Fall, dort ist es Rollstuhlfahrer\_innen dann nicht möglich ohne fremde Hilfe ein- und auszusteigen. Tiefbauamt ist für den Ausbau der Bushaltestellen zuständig → neue Bushaltestellen werden jetzt nach den neuen Richtlinien gebaut.
- An alten Haltestellen besteht das Problem weiterhin. Idee stand im Raum sog. „Kassler-Borde“ bzw. „Cups“ an den Bushaltestellen zu bauen. Lt. Frau Nikuta [Kassler-Bord → erhöhter Bordstein, leicht abgesetzt, für das Blindenleitsystem und leichter Mulde für die Räder, sodass der Bus automatisch an der richtigen Stelle zum Stehen kommt; „Cup“ wäre die Wunschlösung mit Bordsteinen, die zusätzlich etwas weiter vorgezogen sind, sodass der Bus ohne weitere Einschränkungen direkt am Bordstein halten kann (Höhe ca. 18 cm, sodass mit „Kneeling“ ein stufenloser Übergang möglich ist.)
- Lt. Frau Nikuta, Haltung der Senatsverwaltung hierzu: Hat das Thema im Blick, aber bisher nicht in jeder Straße möglich, z.B. wird bei einspurigen Straßen dadurch die gesamte Fahrtrichtung blockiert, was den gesamten Verkehr aufhält, auch könnten durch die Höhe der Bordsteinkante private Hauseinfahrten blockiert werden.
- Es braucht vollständiges Kataster, wie sind die Bushaltestellen gelegen und Stand der Barrierefreiheit, dann müssen die Bezirke jeweils die Haltestellen entsprechend umbauen → gehört zum Ziel der Barrierefreiheit bis 2022
- Zur Untersuchung, der am Häufigsten von Rollstuhlfahrer\_innen genutzten Haltestellen, vermerken Busfahrer über eine elektronische Statistik, wenn entsprechende Zu- und Ausstiege erfolgen
- Herr Hecker von der agens GmbH ist nun mit in die Koordinierungsstelle eingebunden → hier sollte entsprechende Abstimmung zwischen agens GmbH und der BVG erweitert werden, um herauszufinden, welche Haltestellen besonders dringend umgebaut werden müssen
- Letztlich muss die Senatsverwaltung in den einzelnen Bezirken die Umbauten koordinieren
- Demografischer Wandel macht Mobilitätseinschränkungen häufiger, was dazu führt, dass Rampen häufiger benötigt werden. Die bisherige manuelle Verfahrensweise mit den Rampen kostet zusätzliche Zeit, sodass es auch für die BVG selbst wichtig ist, dass an der Verfahrensweise etwas geändert wird

## Anmerkung Frau Sommer – IFD – für **Menschen mit Hörbehinderung**

1. **Beschwerdemanagement BVG** hat aus Sicht ihrer Einrichtung für taube Menschen bisher **durchaus positiv** gehandelt. Möchte dazu ermuntern, auch besonders positive Erfahrungen zurückzumelden, wenn ein Fahrer z. B. hervorragend umsichtig gehandelt hat. Dies kann für die BVG auch hilfreich sein.

## **Barrierefreiheit für hörbehinderte Menschen**

- Nachfrage: Anzeigen auf Bahnhöfen für Menschen mit Hörbehinderung, die die akustischen Durchsagen nicht wahrnehmen können, was teilweise zu sehr unangenehmen Situationen führt. Vor allem in den alten S-Bahn-Zügen gibt es häufig gar keine Anzeige oder sie funktionieren nicht, was die Nutzung ÖPNV für Menschen mit Hörbehinderung schwierig macht. Wie sieht es mit den Anzeigen aus?
- Lt. Frau Nikuta ist es tatsächlich so, dass Anfragen von tauben Menschen sehr gering sind, taube Menschen bringen sich in dieser Hinsicht leider besonders wenig selbst ein und machen nur wenig auf ihre besonderen Schwierigkeiten mit der BVG aufmerksam, sodass die BVG hier weniger Verbesserungsvorschläge erhält als von Menschen die andere Sinnesbeeinträchtigungen haben. Fordern selbst ihre Rechte leider nur wenig bei öffentlichen Einrichtungen ein ... Frau Nikuta führt es darauf zurück, dass taube Menschen doch häufig gut ins Berufsleben integriert sind und ihnen dadurch eventuell weniger Zeit bleibt sich beruflich zu engagieren...  
(Anmerkung von uns: Ob dies jedoch tatsächlich der Grund für die geringere Beteiligung von tauben Menschen selbst ist, bleibt fraglich... Hauptgrund ist vielleicht eher, dass für sie immer eine Kommunikationsbarriere besteht, zu Menschen, die nicht über Gebärdensprachkenntnisse verfügen, was die Kontaktaufnahme schwierig macht, zumal die Deutsche Schriftsprache für Gehörlose eine Fremdsprache darstellt, die nur von wenigen Tauben gut beherrscht wird und daher für viele Gehörlose nicht gut lesbar ist.)
- Die Umsetzung des „Zwei-Sinne-Prinzips“ sollte inzwischen eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein. Bei allen neuen Fahrzeugen der BVG werden größere Bildschirmanzeigen (TFT-Monitore), mit mehr Informationen eingebaut sein. Insbesondere in den neuen Tram-Fahrzeugen ist dies bereits zu sehen. Daher wird die Situation mit Bildschirmausstattung und -anzeigen zu Störungen besser, je mehr neue Fahrzeuge eingesetzt werden.
- Für schwerhörige Menschen stellt es ein Problem dar, dass die Akustik in den alten U-Bahnwagen sehr schlecht ist. Leider lässt sich dies in den alten Wagen nicht mehr nachbessern.
- Wichtiger Hinweis: Insgesamt geht der Trend für Gehörlose zur Smartphone-Nutzung. Hier können viele aktuelle Informationen bereits abgerufen werden, auch zu Störungen!
- Die Umsetzung des „m4-Guide“ - welche in Planung ist – soll auch für Gehörlose weitere Barrierefreiheit schaffen. [Ergebnispräsentation der Multimodale Navigation für blinde und sehbehinderte Menschen von der Haustür ins Amtszimmer erfolgt am 28.04.2016 im Roten Rathaus Berlin, in dem Projekt wurden wichtige Bausteine für ein neuartiges Reiseassistenzsystem entwickelt, mit dem sich auch blinde und sehbehinderte Menschen sicher von Tür zu Tür in einer ihnen unbekanntem städtischen Umgebung zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) sowie in Bahnhöfen und Bürgerämtern bewegen können].
- Aus Gründen der Kostenminimierung ist es bisher nicht geplant, die elektronischen

Anzeigen an den Haltestellen „sog. „DAISY-Anzeigen“ weiter auszubauen. Zwei große Ausbau-Phasen sind gerade abgeschlossen. Haltestellen, die mit den Anzeigen ausgestattet sind, wurden nach speziellen Prioritäten ausgewählt.

#### **Verlegung Bushaltestelle bei der Augenklinik:**

- Konkrete Anfrage: Bei der Augenklinik → die Bushaltestelle näher an die Klinik verlegen (hier ist nä. Haltestelle min. 700 m entfernt – kann hier nicht eine Bushaltestelle so verlegt oder ergänzt werden, dass Entfernung zur nächsten nur noch 400 m sind, um bessere Erreichbarkeit der Augenklinik zu gewährleisten?)  
→ Frau Albrecht wird die Anfrage bei der BVG direkt einbringen, ob hier Abhilfe geschaffen werden kann.

#### **Herr Müller** Tiefbauamt Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf

- → führt eine Statistik, über barrierefreien Ausbau der Haltestellen
- Agens GmbH hat Barrieren in eine Geoinformationssystem aufgenommen → **es wird die regelmäßige Abstimmung mit der Statistik des Bezirksamtes vereinbart.**
- Kassler-Borde: Es gab einen einzelnen Probeumbau anfangs in MH aus Fördermitteln eines Sonderprogramms.
- 2006 wurde S-Bahnhof Mahlsdorf als 2. Haltestelle aus Sondermitteln barrierefrei ausgebaut - entsprechend der EU-Verordnung
- Mittlerweile sind 48 Bushaltestellen im Bezirk barrierefrei umgebaut (Stand: Ende 2015)
- Umbauten sind an folgenden U-Bahnhöfen geplant (siehe auch vorliegende Liste):
  - im Umfeld des IGA-Geländes ist einiges im Umbau: Blumberger Damm (beide Haltestellen vorm Haupteingang der IGA sind bereits barrierefrei ausgebaut.
  - Eisenacher Straße wird noch nicht umgebaut, da diese Haltestelle nach der IGA sowieso komplett saniert wird und erst dann Barrierefreiheit umgesetzt werden kann.
  - Hellersdorfer Eck/Hellersdorfer Str. → Eingang zur IGA (temporärer Haupteingang) sind bereits barrierefrei bzw. werden derzeit barrierefrei umgebaut
  - Barrierefreier Busbahnhof am S-Bahnhofs Kaulsdorf ist in Arbeit
- zwischen 6 und 12 Haltestellen werden in diesem Jahr noch barrierefrei umgestaltet werden
- Umbauten werden weiter fortgesetzt – meistens in Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen, die sowieso durchgeführt werden
- Senat prüft derzeit, ob aus dem Sonderprogramm wieder entsprechend weitere Mittel bereitgestellt werden können.
- → U-Kaulsdorf-Nord: hier wird spätestens in April 2017 eine zusätzliche Bus-Endhaltestelle der Bus Nr.164 eingeführt werden, wegen der Schwierigkeit der Erreichbarkeit des Krankenhauses Kaulsdorf / gleichzeitig werden auch die Bushaltestellen der 197 am U-Bhf Kaulsdorf-Nord barrierefrei umgestellt
- Definition barrierefreier Bushaltestelle: Kassler-Borde plus taktiles Leitsystem für sehbehinderte Menschen

Frage Herr Flender:

Wie ist der **Stand des m4-Guide** im Bezug zur BVG? Soll das System auch für das IGA-Gelände genutzt werden? - Frau Albrecht: Klärt sich erst in der nächsten Woche.

Frau Schmidek (für Verein „Selbstaktiv“):

- Neue Skala-Busse → Warum ist hier die **erste Rampe weggefallen?** (an der Fahrtür) - Frau Albrecht: Anfangs gab es elektronischen Hub-Lift in den 80er Jahren, diese waren jedoch technisch sehr Unzuverlässigkeit und bedeuteten für den Fahrer enorm viel Stress; daher wurden die mechanischen Klapprampen eingeführt → diese funktionieren immer! Es musste die Rampe an der ersten Tür wegfallen, da ansonsten zusätzlich Sitze wegfallen mussten. Die Rampe an der zweiten Tür funktioniert dafür nun umso besser.
- **Wie viele Rollstuhlfahrer dürfen innerhalb eines Busses mitgenommen werden?** Aussage des Fahrers eines Telebusses: Er dürfe nur eine\_n Rollstuhlfahrer\_in mitnehmen, obwohl der Bus nur zur Hälfte belegt war → in welcher Verordnung ist dies verankert? - Frau Albrecht: Das war eine falsche Aussage (hier könnte man sich die Bus-Nr. und Uhrzeit aufschreiben und an BVG mitteilen, damit für den Fahrer eine Nachschulung angeordnet werden kann), es gibt aber dennoch Ermessensspielraum für den Fahrer, denn dieser ist verantwortlich für die persönliche Sicherheit eines jeden Fahrgastes

Sind **Fähren** barrierefrei? - Es gibt insgesamt 6 Fähren in Berlin: Bis auf Linie 22 sind alle Fähren inzwischen barrierefrei.

Auch **Ausflugsschiffe** sollten barrierefrei sein. (Diese sind oft für E-Rollis gar nicht barrierefrei) – diese Forderung müsste an die Schifffahrtsgesellschaften herangetragen werden. Es gibt aber min. zwei Schiffe, die barrierefrei sind und auch von den Mobi-Diensten gerne genutzt werden.

**Barrierefreier Zugang Pfaueninsel**, persönlicher Test hat ergeben, dass nur jeder zweite Bus barrierefrei ist, weshalb der barrierefrei Bus nur alle zwei Stunden abfährt - Frau Albrecht: Eine stündliche Verbindung ist dort im Sommer normalerweise sichergestellt.

### **Möglichkeiten der visuellen Information für taube Menschen bei spontanen Störungen im ÖPNV, Unterbrechung der Fahrt:**

- Schwierigkeiten entstehen für Gehörlose besonders dann, wenn in den Verkehrsmitteln → eine **spontane Störung** eintritt. Diese wird dann eigentlich nur per Durchsage des Fahrers an die Fahrgäste weitergegeben, was taube Menschen nicht erreicht. Sie stehen dann vor einer für sie völlig unverständlichen Situation, können sich nur daran orientieren, ob alle anderen Fahrgäste aussteigen, können ihren Fahrweg aufgrund fehlender Informationen dann meist nicht pünktlich fortsetzen. Könnten hier nicht die bereits bestehenden Monitore in den Fahrzeugen einfach auch für **visuelle Hinweise** genutzt werden. – Frau Albrecht: In den Tram-Zügen sollte dies eigentlich kein Problem sein, hier zeigen die TFT-Monitore sowieso Störungsmeldungen an; U-Bahn: In den neuen Zügen, wird bereits jetzt im „Berliner-Fenster-Monitor“ eine Zeile mit aktuellen Störungsmeldungen eingeblendet; In den alten Zügen: U-Bahn-Zügen gibt es momentan einen Test mit zusätzlichem Monitor, der Störungsmeldungen anzeigt. Ziel ist dies in allen Zügen umzustellen; zur S-Bahn kann sie als BVG nichts sagen. Wahrscheinlich ist es nicht möglich Störungsmeldungen dort auf der LED-Anzeige einzufügen. → **Störungsmeldungen sind auf der App allerdings jederzeit Zeit abrufbar!**
- Wichtige Ergänzung: **Aktuelle Verspätungen und Fahrplanänderungen können über den QR-Code (der sich auf jedem Fahrplan unten rechts befindet) per Smartphone aufgerufen werden.** Dazu wird eine App benötigt, die den QR-Coden einlesen kann. Der QR-Code soll auf jedem Fahrplan immer unten rechts zu finden sein. Selbst, wenn der Fahrplan geklaut sein sollte, ist dieser QR-Code fest auf dem BVG-Modul verankert und kann daher immer eingescannt werden.

### **Menschen mit einer geistigen Behinderung:**

- Es ist für diese immer ein Problem, wenn es Störungen im öffentlichen Nahverkehr gibt und auch **keine Ansprechpartner** gibt, die man fragen könnte. Da sie oft nicht lesen können, wäre es gut, wenn es Ansprechpartner vor Ort gibt. - Frau Albrecht: An den ersten Tagen einer Baumaßnahme gibt es eigentlich immer Ansprechpartner vor Ort an den U-Bahnhöfen. Bei spontanen Störungen ist es leider schwierig dies zu gewährleisten. Menschen mit geistiger Behinderung sollten daher darin unterstützt werden, **selbstbewusst zum Busfahrer zu gehen und diesen direkt um Informationen und Hilfe zu bitten** – Hürde überwinden.

### **Scooter:**

- Wie ist der aktuelle Stand zu Scooter-Mobilen? Dürfen diese mitgenommen werden? - Antwort Frau Albrecht: Im Prinzip ja, aber vom Verband der Deutschen Verkehrsunternehmen ist aufgrund von Unfällen geprüft worden, ob die Scooter zur Mitnahme im ÖPNV geeignet sind, da sie anders gebaut sind als E-Rollis und vor allem ein anderes Rangierverhalten aufweisen. Gutachten ergab: In Bussen, da diese einen anderen Bremsweg haben, als z.B. U-Bahn, ist es eigentlich nicht zu verantworten Scooter mitzunehmen, da sie schnell kippen und dadurch auch andere Fahrgäste gefährden können. Frau Nikutta hat für Berlin eine Sonderregelung ausgehandelt: **Es werden Scooter bis zu einer Länge von 1,20 m mitgenommen (bis Maximalgewicht 350 kg- inklusive Person)**. Wenn die fahrende Person es schafft sich auf den Rollstuhlplatz in oder gegen Fahrtrichtung zu stellen. Größere Modelle können einfach schlechter rangieren. Trotzdem wird grundsätzlich eher dazu geraten auf einen E-Rollstuhl bei Nutzung von ÖPNV auszuweichen.

### **Haftung der Fahrer\_innen:**

- Die Sache ist das BVG-Fahrer von der BVG nicht davon befreit werden können, bei einem Personenschadensfall persönlich zu haften.

**Training BVG-Nutzung** - BVG-Training im Ostteil der Stadt? - Am 22.09.2016 findet auf dem Betriebshof Marzahn Training für Bus und Tram statt. Für U-Bahn findet es regelmäßig am U-Bahnhof Alexanderplatz statt. **Termine sind alle im Faltblatt** und im Atlas „BVG barrierefrei“ angegeben.

### **U-Bahn - Erinnerung an den/die Fahrer\_in für gewünschten Ausstieg mit Rolli:**

- In der U-Bahn kommt es vor, dass man dem Fahrer gesagt hat, wo man aussteigen möchte und er dies trotzdem vergisst. Gibt es für die U-Bahnen nicht auch die Möglichkeit einer Funksprechverbindung zum Fahrer, wie in den Tram-Bahnen? – Frau Albrecht: Diese ist nicht vorgesehen, da die Rollstuhlfahrer in der U-Bahn direkt hinter der Fahrkabine sitzen. So kann der Rollstuhlfahrer direkt anklopfen um mit dem Fahrer zu sprechen und ihn an Ausstiegswunsch zu erinnern. Normalerweise sind die Fahrer und andere Fahrgäste sehr aufmerksam. Ggf. andere Fahrgäste um Hilfe bitten. Evtl. einmal die Hupe des Rollis nutzen. Fazit: Wir brauen ein Miteinander: Von anderen Fahrgästen - die BVG braucht zur Unterstützung den Senat und das Tiefbauamt.

### **Vereinbarungen:**

- Regelmäßige Abstimmung des Geoinformationssystems von agens GmbH mit der Statistik des Tiefbauamtes (jeweils aktueller Stand der Barrierefreiheit an Haltestellen)
- Abstimmung zwischen agens GmbH (Herr Hecker) und der BVG sollte erweitert werden, um herauszufinden, welche Haltestellen besonders dringend umgebaut werden müssen (Prioritätenliste)

- Frau Albrecht trägt Frage zur Verlegung der Bushaltestelle bei der Augenklinik an die BVG heran.

**Anhang:**

- Liste des Senats zu barrierefreien Haltestellen in MH und denen die in Planung sind
- Faltblatt und Atlas der BVG zu barrierefreier Nutzung der BVG
- PowerPoint-Präsentation von Frau Albrecht BVG