

Vollständige Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV im ZVBN Abschlussveranstaltung

Dr.-Ing. Dirk Boenke

STUVA e. V.

Abschlussveranstaltung

Bremen, 30. April 2021 (Videokonferenz)

Agenda

Worüber sprechen wir heute

- Ausgangslage
- Aufgabe und Ziel des Gutachtens
- Ergebnisse des Gutachtens
 - Definition der vollständigen Barrierefreiheit
 - Konkrete Maßnahmen (Beispiele)
 - Ausnahmen
- Weitere Ziele und Innovationen
- Fazit und Ausblick

Ausgangslage

Ausgangslage

Vorgaben des Gesetzgebers

- Ausgangslage: Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)
- der Gesetzgeber hat die Verpflichtung der Aufgabenträger zu einer verstärkten Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit erweitert
- „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.“

(§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG)

Rückblick

Aufgabe und Ziel des Gutachtens

Aufgabe und Ziel des Gutachtens

Unsere Aufgabe

- Vorschläge ausarbeiten:
- wie kann das **Ziel „vollständige Barrierefreiheit“ im Nahverkehrsplan des ZVBN** konkret umgesetzt werden?
 - die Zielsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ soll grundsätzlich umfassend auf den gesamten Bus- und Straßenbahnverkehr im Bereich des ZVBN bezogen werden



Aufgabe und Ziel des Gutachtens

Zieldefinition und Anforderungen

- zunächst „Zieldefinition“ der vollständigen Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV im ZVBN
- dann Ausarbeitung konkreter Anforderungen „in Maß und Zahl“
 - Fahrzeuge
 - Haltestellen
 - Fahrgastinformation, Service und Vertrieb



Aufgabe und Ziel des Gutachtens

Ausgangslage

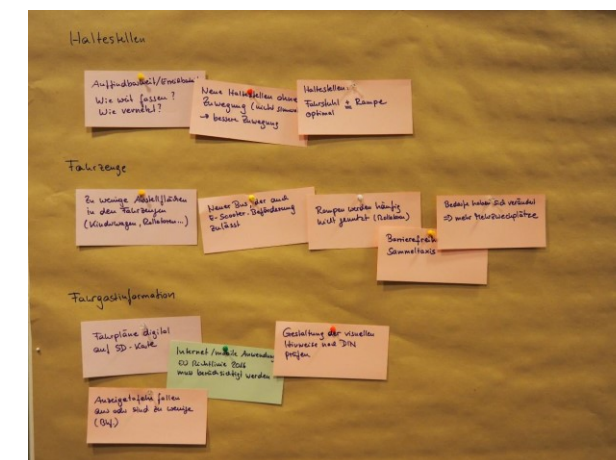
- Lösungsansätze aufbauend auf den bisher bereits vielfältig umgesetzten und umfangreichen Lösungsansätzen eines barrierefreien ÖPNV im VBN/ZVBN
 - vgl. Qualitätsanforderungen des ZVBN für die verschiedenen ÖPNV-Bereiche
 - evtl. weiterer Regelungen, z .B. Ril Bremen zur Barrierefreien Gestaltung („Bordsteinhöhen“)
 - umfangreicher Einsatz der Niederflur-Technik,
 - Ausstattung von Haltestellen mit Bodenindikatoren: Auffinden und Orientierung
 - S-Bahn-Stationen in der Regel mit Aufzug usw.



Aufgabe und Ziel des Gutachtens

Durchführung

- Bearbeitung der Aufgabenstellung unter Berücksichtigung der bisherigen Erfolge unter Beteiligung der Akteure
 - Vertretern der Belange von Menschen mit Behinderung,
 - Gebietskörperschaften,
 - Verkehrsunternehmen,
 - Straßenbulasträger.
- Vorschläge zur konkreten Ausgestaltung eines vollständig barrierefreien ÖPNV in mehreren Workshops vorgestellt und diskutiert
- Anregungen wurden bei der Bearbeitung des Gutachtens berücksichtigt



Quelle: ZVBN

Ergebnisse des Gutachtens

Ergebnisse des Gutachtens

Definition „vollständige Barrierefreiheit“

Ergebnisse des Gutachtens

Definition der vollständigen Barrierefreiheit

- Wer?
 - Gruppenumfang
- Was?
 - Geltungsbereich
- Wie?
 - konkrete Maßnahmen



Quelle: www.pixabay.de

Ergebnisse des Gutachtens

Definition der vollständigen Barrierefreiheit

- Alle **Fahrzeuge, bauliche Anlagen und Kommunikationseinrichtungen im ÖPNV** müssen **einschließlich** der für die Benutzung des ÖPNV **notwendigen Informationen für Menschen**, die aufgrund einer motorischen, sensorischen, kognitiven oder altersbedingten Einschränkung in ihrer Mobilität **dauerhaft oder zeitweilig beeinträchtigt** sind, **in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar** sein. Dabei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.



Ergebnisse des Gutachtens

Definition der vollständigen Barrierefreiheit

- Die Umsetzung des Ziels einer vollständigen Barrierefreiheit **erfordert** die **Einhaltung von Grundprinzipien** bezüglich der Wahrnehmbarkeit, Bedienbarkeit, Verständlichkeit und Bewegungsmöglichkeit. Die daraus abzuleitenden **funktionalen Grundanforderungen bedingen** eine **geeignete Gestaltung** der Fahrzeuge, baulichen Einrichtungen und Kommunikationseinrichtungen sowie die Darbietung barrierefreier Informationsangebote.

Ergebnisse des Gutachtens

Konkrete Lösungsansätze – beispielhafte Maßnahmen

Ergebnisse des Gutachtens

Lösungsansätze

- Vollständig barrierefreier Fahrgastwechsel
 - Zielvorgabe: perspektivisch Verzicht auf Einstiegshilfen
 - 3 cm Spalt und 3 Stufe, bedingt Bordsteinhöhe 22 cm (Bus) und 25 cm (Tram)
 - der vollständig barrierefreie Einstieg funktioniert nur mit
 - auf die Haltestelle angepassten Fahrzeugen **UND**
 - auf die Fahrzeuge angepassten Haltestellen
- ⇒ „systemische“ Abstimmung der Schnittstelle erforderlich
- **Hinweis:** für die Haltestellen sind die Straßenbaulastträger (Kommunen, Länder, Bund) zuständig
 - Haltestellen liegen insofern nicht bzw. nur teilweise (vgl. Haltestellenkonzept) im Regelungsbereich des Nahverkehrsplans



Ergebnisse des Gutachtens

Lösungsansätze

- bei Haltestellen ergeben sich bei der Optimierung der Schnittstelle derzeit noch einige Probleme im Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Haltestelle
 - diese Probleme sind **schrittweise** zu lösen, um eine vollständig barrierefreie Schnittstelle umsetzen zu können
- der ZVBN versucht bereits aktiv, „Problemzonen“ zu analysieren und Lösungsansätze zu erarbeiten
 - Gespräche mit Fahrzeugherstellern und Zulieferern, beispielsweise wegen geeigneter Türsysteme
 - Fahrversuche mit unterschiedlichen Bussen
- BSAG verfügt über eine Testhaltestelle, um die Schnittstelle zu optimieren



Ergebnisse des Gutachtens

Lösungsansätze

- Vorschlag neuer Haltestellentyp für die Straßenbahn
 - Haltestelle mit angehobener Fahrbahn
- Haltestellen, bei denen kein Platz im Straßenraum für eine Haltestelleninsel besteht
- der Einstieg erfolgt von der Fahrbahn
- der Auto- und Radverkehr wird mit einer Ampel vor der Haltestelle angehalten



Foto: Boenke



Foto: Anke Baute, SKUMS

Ergebnisse des Gutachtens

Lösungsansätze

Fahrgastinformation an den Haltestellen

- Vorschlag: Haltestellen mit DFI-Anzeiger zukünftig grundsätzlich mit Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip
- visuell angezeigte Infos über Display
- Vorlesefunktion über Taster anfordern
 - ggf. an einzelnen Haltestellen automatisch
- erste neue Systeme bereits installiert, weiterer Verbesserungsbedarf



Fotos: Tim Semmelhack, ZVBN

Ergebnisse des Gutachtens

Lösungsansätze

Kundencenter

- ausreichende Bewegungsflächen (150 cm x 150 cm) zum Rangieren in den Bewegungsbereichen
- geeignete Beratungsplätze für Rollstuhl nutzende und kleinwüchsige Menschen
 - unterfahrbare Tische oder
 - niedrige Tresen
- Schallschutzmaßnahmen für gute Sprachverständlichkeit
- Unterstützung für hörbehinderte Menschen (z. B. Induktionsschleifen)



Foto: BSAG

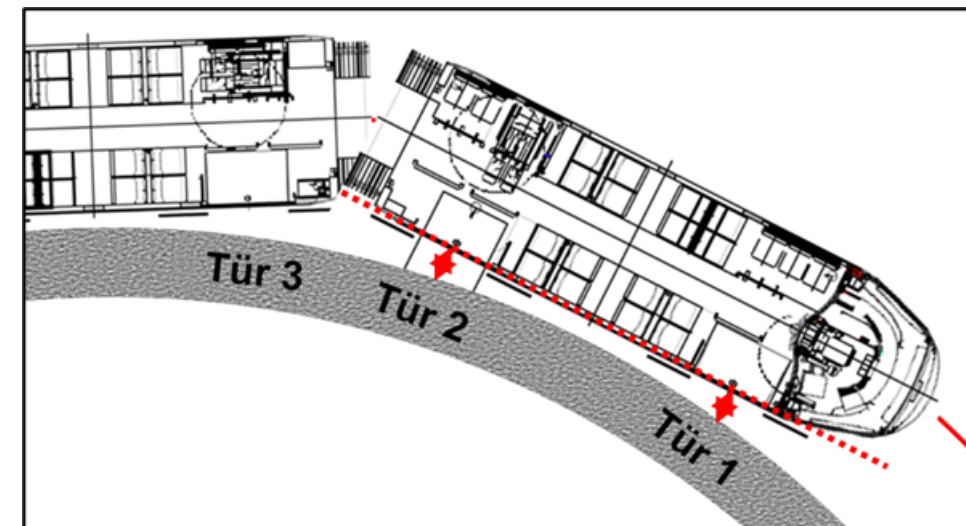
Ergebnisse des Gutachtens

Begründete Ausnahmen

Begründete Ausnahmen

Grundsätzliche Hinweise

- für Ausnahmen ist das Regel-Ausnahme-Prinzip zugrunde zulegen
- Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan klar zu benennen und zu begründen
- verschiedene sachlich und zeitlich begründete Ausnahmen, beispielsweise
 - bei schwierigen örtlichen Rahmenbedingungen,
 - infolge der Grenzen technischer Machbarkeit oder unverhältnismäßig hohem Aufwand im Einzelfall,
 - aufgrund der benötigten Zeit für Planungsprozesse, Beschaffung und Bau/Inbetriebnahme oder
 - weil eine an sich sinnvolle Maßnahme nicht kurzfristig finanzierbar ist



Quelle: STUVA

Begründete Ausnahmen

Grundsätzliche Hinweise

- **keine** Ausnahmen bei Neubau/Neukauf
- auch im Bestand **grundsätzlich keine** Ausnahmen für
 - Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation in Abhängigkeit der Bedienungsebene
 - Schülerverkehr
 - Anlagen des ÖPNV in gestalterisch anspruchsvoller Umgebung und in Bereichen, die dem Denkmalschutz unterliegen
 - Ersatzhaltestellen (weitestgehend)
 - auf Haltestellen, die noch nicht barrierefrei erreichbar sind (weitestgehend)
- Ausnahmen nur für begründete Fälle



Begründete Ausnahmen

Grundsätzliche Hinweise

- mangelnde Finanzierungsmittel und/oder Mehrkosten sind kein Grund für Ausnahmen
 - Priorisierung (zeitliche Reihenfolge eines Umbaus) ist ein geeignetes Instrument zur Steuerung
- für **Maßnahmen im Bestand** sind allerdings **grundsätzlich Ausnahmen von der Frist** zum 01.01.2022 aus Gründen der Finanzierbarkeit und der zeitlichen Umsetzbarkeit **notwendig**
 - begründet durch den Zeitbedarf durch Planungsvorlauf, Beteiligungsverfahren/ Schaffung von Baurecht, Ausschreibung, Beschaffung/Bauausführung, Abnahme
 - zeitlich gestaffelte Bereitstellung von Finanzmitteln

Abschlussveranstaltung

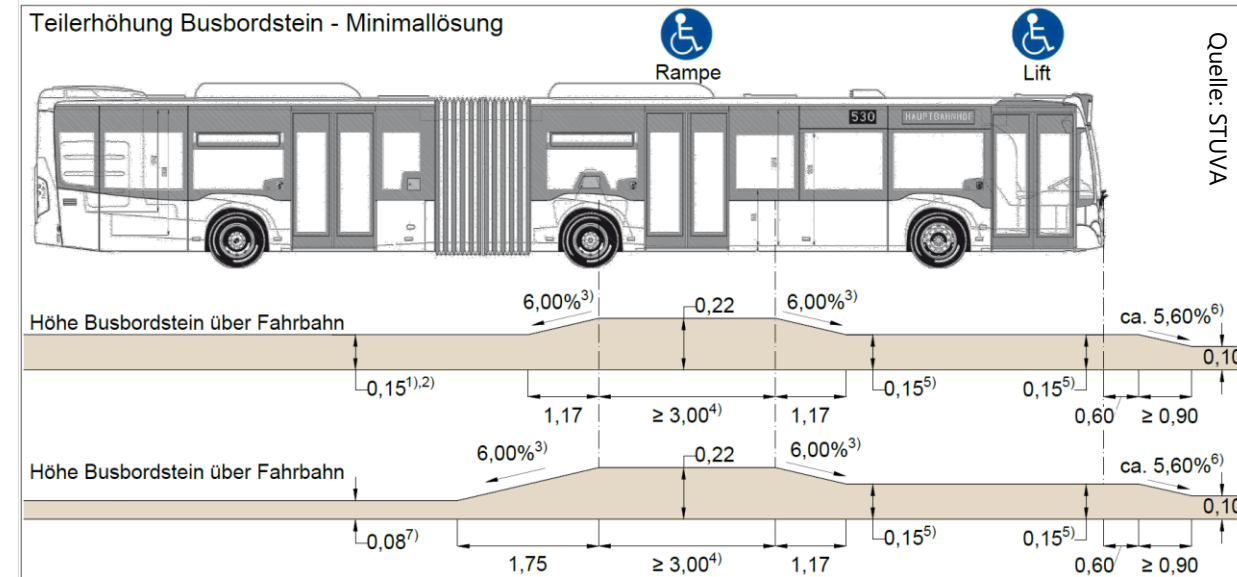
Grundsätzliche Hinweise

- Ausnahmen bedürfen immer einer **belastbaren Begründung**
 - im Gutachten wurden dazu Vorschläge erarbeitet
- für Maßnahmen im Bestand erfolgt dabei eine **Prioritätenbildung** (zeitliche Reihung der Bearbeitung) **nach objektiven Kriterien**
- **Kriterien** für die Festlegung von Prioritäten können **beispielsweise** sein
 - Fahrgastzahlen
 - Bedeutung als Umsteigepunkt
 - Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Menschen (auch bei insgesamt geringer Nutzung der Haltestelle)
 - zeitliche Koordinierung mit anderen Baumaßnahmen
 - bereits durchgeführte Maßnahmen zur Herstellung möglichst weitreichender Barrierefreiheit (gemäß früherer Fassung des PBefG), z. B. Haltestellen-Aufhöhungen auf 18 cm ⇒ (daraus folgend dann eine geringere Priorität beim weiteren Ausbau)

Abschlussveranstaltung

Grundsätzliche Hinweise

- bevor Kriterien für Ausnahmen greifen, sind alternative Maßnahmen zu prüfen, **beispielsweise**
 - kann eine andere Haltestelleform gewählt werden (z. B. Busbucht zu Kap oder Fahrbahnrandhaltestelle)?
 - kann die Haltestelle verlegt werden?
 - können Teilbereiche der Haltestelle angehoben werden (z. B. mindestens an einer Tür)?
- oder
 - besteht die Möglichkeit, technisch machbare Anpassungen an den Fahrzeugen durchzuführen?
 - gibt es evtl. zwischenzeitlich umsetzbare Weiterentwicklungen/Innovationen?



Ergebnisse des Gutachtens

Weitere Ziele und Innovationen

Abschlussveranstaltung

Innovationen

- Empfehlungen des Gutachters in Richtung Gesetzgeber
 - nicht Bestandteil von Vorschlägen für NVP
- Verbindliche Vorschriften an Zielvorgabe „vollständig barrierefreier Nutzbarkeit“ anpassen (Straßengesetze, BOStrab, UNECE Nr.107)
- Bereitstellung erforderlicher (erhöhter) Finanzmittel
- Anpassung von Förderrichtlinien (Bindefristen, Förderung der Nachrüstung)
- Empfehlungen bezüglich Innovationen und Forschung, beispielsweise im Bereich Fahrzeugtechnik



Quelle: pixabay.com

Zusammenfassung und Fazit

Zusammenfassung und Fazit

- Gutachten hat im Rahmen eines Beteiligungsprozesses mit Akteuren eine Definition der vollständigen Barrierefreiheit erarbeitet
- für die Umsetzung in der Praxis wurden auf Grundlage bereits existierender Lösungen konkrete Maßnahmen für den gesamten ÖPNV-Bereich vorgeschlagen
 - Fahrzeuge, Haltestellen sowie Fahrgastinformation, Service und Vertrieb
- Zielkonflikte sind nicht ausgeschlossen und werden im Gutachten angesprochen
- können Zielkonflikte nicht gelöst werden, sind begründete Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit erforderlich
 - für begründete Ausnahmen wurden nachvollziehbare Vorschläge gemacht
- Gutachten stellt eine Handreichung für die zukünftige Ausrichtung im ZVBN/VBN bei der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV dar

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr.-Ing. Dirk Boenke

STUVA e. V.

Mathias-Brüggen-Straße 41 • 50827 Köln

+49 221 59795-0

d.boenke@stuva.de

