

Maßnahmenplan

Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr – Teil 1

Strategische Grundlagen für Entscheider





Mobilität ist im Sinne einer
gleichberechtigten Teilhabe
allen Bürgerinnen und Bürgern
zu ermöglichen.



Barrierefreie Mobilität ist zum einen eine soziale Frage gesellschaftlicher Teilhabe und zum anderen eine wichtige Voraussetzung für unser Ziel, so viele Menschen wie möglich für Bus und Bahn zu gewinnen.

Mit der modernen Bus- und Zugflotte im RMV stehen wir in Hessen sehr gut da. Barrierefreies Reisen setzt aber auch entsprechende Haltestellen voraus. Daher hat der Gesetzgeber den barrierefreien Ausbau aller Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnhaltestellen als Ziel bis Anfang 2022 gesetzlich vorgegeben. Genau hier setzt der zweiteilige Maßnahmenplan „Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr“ an. Der erste Teil gibt Entscheiderinnen und Entscheidern einen strategischen Überblick und zeigt Best-Practice-Beispiele. Der umfangreiche Planungsleitfaden im zweiten Teil richtet sich an die umsetzenden Akteure und umfasst wichtige rechtliche Rahmenbedingungen, Empfehlungen des RMV zur konkreten Umsetzung sowie Aspekte zur Finanzierung.

Mit dieser Kombination aus übergeordneter Strategie und Anregungen für die konkrete Umsetzung möchten wir unseren Beitrag dazu leisten, dass bald alle Haltestellen im RMV-Gebiet und in Hessen barrierefrei sind. Denn: Ob mit Kinderwagen oder Koffer, unterwegs mit dem Fahrrad, nach einem Unfall mit Gipsbein oder im Alter mit Rollator – von Barrierefreiheit profitieren nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen und die größer werdende Zahl aktiver Seniorinnen und Senioren, sondern unsere ganze Gesellschaft.

A handwritten signature in black ink, reading 'Tarek Al-Wazir'.

Tarek Al-Wazir,
Hessischer Minister für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen

A handwritten signature in black ink, reading 'Knut Ringat'.

Prof. Knut Ringat,
Sprecher der Geschäftsführung
und Geschäftsführer des RMV



Inhalt

Barrierefreiheit – Herausforderung und Chance	4
1 Ein ÖPNV für alle!	6
2 Gesetzliche Anforderungen – Barrierefreiheit im Personenbeförderungsgesetz	8
3 Gelungene Barrierefreiheit mit Koordination und Weitblick	12
▶ Übergänge schaffen: Nahtlose Wegekettens im öffentlichen Raum	13
▶ Kooperation vertiefen: Barrierefreiheit als Querschnittsaufgabe	14
▶ Komplexität gestalten: Der ÖPNV als barrierefreies Gesamtsystem	15
4 Akteure und Schnittstellen	16
5 Best-Practice-Beispiele	20



Barrierefreiheit – Herausforderung und Chance

Die Umsetzung von Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr ist ein strategisch wichtiges, zugleich aber auch aufwändiges Vorhaben.

Viele Verantwortliche sehen sich durch die gesetzlichen Anforderungen vor eine finanzielle und organisatorische Herausforderung gestellt.

Gleichzeitig birgt ein attraktiver barrierefreier ÖPNV große Chancen.

Barrierefreier öffentlicher Verkehr für alle Fahrgäste

- Ein wichtiger **Baustein zukunftsfähiger und klimafreundlicher Verkehrspolitik**
- Schafft im Sinne eines „Design für Alle“ ein **Plus an Komfort für sämtliche Fahrgastgruppen**
- **Steigert die Attraktivität des ÖPNV** und erschließt neue Zielgruppen
- **Ist die zukunftssichere Antwort** auf den demografischen Wandel unserer Gesellschaft
- Wird durch internationale, nationale und regionale **Gesetze gefordert**

Organisationen, die vom ersten Planungsschritt an mit strategischem Weitblick handeln, werden langfristig von lückenlosen Wegekettten, einem komfortablen Reiseangebot und einer optimalen Verkehrsmittelauslastung profitieren.

Die Zielvorgaben von Entscheidern sind dafür elementar:

Handlungsempfehlungen

- **Treffen Sie eine verbindliche Entscheidung zur Umsetzung von Barrierefreiheit.** So schaffen Sie die Voraussetzung für einen attraktiven und zukunftsfähigen ÖPNV.
- **Setzen Sie auf interdisziplinäre und bereichsübergreifende Zusammenarbeit.** So schöpfen Sie das Potenzial vorhandener Ressourcen optimal aus.
- **Planen Sie systematisch und mit Weitblick.** So realisieren Sie Barrierefreiheit wirtschaftlich effizient und mit durchgängiger Qualität.
- **Orientieren Sie sich am „Design für Alle“.** So schaffen Sie gerade in Zeiten des demografischen Wandels komfortable Mobilitätsangebote für nahezu jeden Fahrgast.



1 Ein ÖPNV für **alle!**

Zukunftsweisende Mobilitätsangebote ohne Hindernis

Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für Freiheit und Lebensqualität. Im Sinne einer gleichberechtigten Teilhabe ist sie allen Bürgerinnen und Bürgern zu ermöglichen. Ein zukunftsweisendes Prinzip, für das die Verantwortlichen im ÖPNV in den vergangenen Jahren bereits viel getan haben. Nun gilt es, mit Konsequenz und klugen Konzepten barrierefreie Infrastrukturen weiter auszubauen.



Attraktiv und komfortabel: Ein Design für alle Fahrgäste

Der Schlüssel für einen breit aufgestellten ÖPNV liegt im „Design für Alle“ (DfA).

„Design für Alle“ ist ein Konzept zur Planung und Gestaltung von Produkten, Dienstleistungen und Infrastrukturen, mit dem Ziel, allen Menschen deren Nutzung ohne individuelle Anpassung oder besondere Assistenz zu ermöglichen. Es steht nicht im Widerspruch zur Definition der Barrierefreiheit, sondern berücksichtigt in der Regel zusätzlich gestalterische und ästhetische Aspekte.

Im ÖPNV wird damit der größte gemeinsame Nenner für alle Fahrgäste angestrebt – und das ungeachtet ihres Wohnortes, ihres Alters oder persönlicher Mobilitätshemmnisse. Einschränkungen wie beispielsweise

eine Gehbehinderung oder die Beeinträchtigung des Sehvermögens dürfen einer Fahrt mit Bus und Bahn genauso wenig im Wege stehen wie das Mitführen eines Kinderwagens oder von schwerem Gepäck. Für nahezu alle Bürgerinnen und Bürger ist die Barrierefreiheit ein Gewinn.

Ein großes und wichtiges Ziel, das ohne Frage Engagement fordert. Zugleich allerdings auch ein Leitbild, bei dem es keine Verlierer gibt: Während mehr Fahrgäste von höherem Reisekomfort profitieren, steigern Aufgabenträgerorganisationen und Verkehrsunternehmen die Attraktivität ihrer gesamten Angebotspalette. Damit ebnen Sie den Weg für einen zukunftsfähigen ÖPNV.

Gesellschaft im Wandel: Mobil bis ins hohe Alter

Laut Statistischem Bundesamt wird bereits 2030 über ein Drittel der deutschen Bevölkerung älter als 60 Jahre sein. Für den ÖPNV ist diese Entwicklung Herausforderung und Chance zugleich. Denn mit der steigenden Lebenserwartung manifestiert sich zugleich der Wunsch nach einer aktiven Lebensführung bis ins hohe Alter. Damit ist die Bereitstellung gut zugänglicher und bedarfsgerechter Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr eine Kernaufgabe, die zugleich großes Potenzial in sich birgt. Schließlich verkörpert die Umsetzung von Barrierefreiheit weit mehr als die Erfüllung gesetzlicher Auflagen:

Sie steigert die Attraktivität des ÖPNV für die stark wachsende und wichtige Zielgruppe der älteren Menschen.

Gesetzgeber betont Handlungsbedarf

Mit dem aktuellen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) formuliert der Bund als Zielvorgabe im öffentlichen Personennahverkehr eine vollständige Barrierefreiheit bis Anfang 2022.

Hier setzt auch das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ von 2013 an, es weist ausdrücklich auf die Regelungen des § 8 Abs. 3 PBefG hin.

Nach diesem Gesetz hat der Nahverkehrsplan als Planungsrahmen die Belange mobilitätseingeschränkter oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Barrierefreiheit betrifft uns!

Im Laufe unseres Lebens können wir alle auf **Barrierefreiheit** angewiesen sein.

2 Gesetzliche Anforderungen – **Barrierefreiheit** im Personenbeförderungsgesetz

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes am 01.01.2013 ist die Debatte um die Definition von Barrierefreiheit wieder entflammt: § 8 (3) PBefG sieht „vollständige Barrierefreiheit“ vor – ein Begriff, der wenig Spielraum verspricht. Zudem wurde mit dem 1. Januar 2022 ein konkreter Stichtag zur Realisierung von Barrierefreiheit gesetzt. Da Fördermittel aus den Landeshaushalten an die Barrierefreiheit der Maßnahmen gekoppelt sind, erhöht sich dadurch auch der Druck auf die Verantwortlichen im ÖPNV.

Doch wie lassen sich die Ziele des PBefG mit den politischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs in Einklang bringen? Im Folgenden werden die zentralen Fragestellungen auf die PBefG-Novelle genauer betrachtet.

Was verbirgt sich hinter dem Begriff der vollständigen Barrierefreiheit?

In der aktuellen Fassung des Personenbeförderungsgesetzes ist von „vollständiger Barrierefreiheit“ die Rede. Diese Formulierung scheint auf die Herstellung von Barrierefreiheit auf allen Ebenen und vor allem für jede denkbare Bedürfnislage der Fahrgäste abzielen. Wörtlich heißt es:

Auszug aus § 8 Abs. (3) PBefG

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang, Qualität und Ausgestaltung des Verkehrsangebotes in einem Nahverkehrsplan. 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.



Hierzu bezieht die Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) eine klare Position:

- „Vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer Freiheit von Hemmnissen und Hürden für alle Formen von Behinderungen ist unmöglich und damit **rechtlich nicht regelungsfähig**.
- Das Konzept „Barrierefreiheit“ ist und bleibt **ein Kompromiss** zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen.
- Ziel ist es, ein **Optimum für möglichst alle Formen** von Einschränkungen zu erreichen.

Quelle: BAG ÖPNV ad-hoc-AG „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“

Was die BAG ÖPNV als Optimum für möglichst alle Formen von Einschränkungen vorschlägt, führt erneut auf das Prinzip des „Design für Alle“ zurück – den größten gemeinsamen Nenner für sämtliche Fahrgäste.



Die Autonomie des Reisenden

Der RMV empfiehlt, sich im Umgang mit dem Begriff der vollständigen Barrierefreiheit an der Schweizer „Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs“ zu orientieren:

„Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu nutzen, sollen auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können.“

Quelle: VböV Art 3 Abs. 1 Grundsätze

Die Autonomie des Fahrgastes als Maßstab für die Gestaltung von Barrierefreiheit – ein pragmatischer Ansatz, der zwar verpflichtet, zugleich aber auch eine Abgrenzung erlaubt. Denn zum einen liegt es bei den Aufgabenträgern des ÖPNV, autonom nutzbare Infrastrukturen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen herzustellen, auf der anderen Seite kann auch bei Fahrgästen mit Behinderungen eine gewisse Eigenständigkeit vorausgesetzt werden.

Muss zum 1. Januar 2022 der gesamte ÖPNV vollständig barrierefrei sein?

Neben dem Begriff der vollständigen Barrierefreiheit herrscht zum Teil Unklarheit über die zeitlichen Rahmenbedingungen der geforderten Maßnahmen. Wie ist die Zielvorgabe der PBefG-Novellierung, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, zu bewerten?

Die Bundestagsdrucksache 17/7046 verdeutlicht die Position des Gesetzgebers hinsichtlich dieser grundlegenden Fragestellung:

„Die Infrastruktur kann nicht losgelöst von Modernisierungsmaßnahmen nur zum Zwecke der Herstellung von Barrierefreiheit umfangreich modernisiert werden. Gleiches gilt für den Ersatz von Fahrzeugen insbesondere Schienenfahrzeugen. In jedem Fall muss aber sichergestellt sein, dass bei Modernisierungsmaßnahmen oder Fahrzeugneubeschaffungen ohne Ausnahme für Barrierefreiheit gesorgt wird.“

Quelle: Bundestagsdrucksache 17/7046

Diese Aussage relativiert die strikten zeitlichen und inhaltlichen Zielsetzungen. Denn der Gesetzgeber geht mit der Neufassung des PBefG nicht von einer lückenlosen Nachbesserung der bestehenden ÖPNV-Infrastrukturen bis Anfang 2022 aus. Vielmehr **schlägt die Bundestagsdrucksache 17/7046 eine schrittweise Realisierung von Barrierefreiheit vor**, die im Zuge allgemeiner Modernisierungsmaßnahmen stattfinden soll. So wird den realen Rahmenbedingungen und praxisbedingten Gegebenheiten im ÖPNV Rechnung getragen.

Eine Anforderung müssen allerdings sämtliche Aufgabenträger für den ÖPNV ohne Einschränkung erfüllen: Die Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit muss unter Einbeziehung von Status quo, geplanter Vorgehensweise und begründeten Ausnahmen in den Nahverkehrsplänen berücksichtigt werden!



Ein **angemessener Umgang** Barrierefreiheit durch eine **schrittweise**

Welche Konsequenzen kann die Nichteinhaltung der PBefG-Forderungen haben?

Mit dem Verbandsklagerecht können Behindertenverbände Verstöße gegen das Hessische Behindertengleichstellungsgesetz (HessBGG) feststellen lassen. Damit besteht für die Interessenvertretungen zugleich die Option, gegen fehlende Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu klagen, sofern diese Ausnahmen nicht in den Nahverkehrsplänen festgelegt wurden.

Laut BAG ÖPNV könnte im äußersten Fall eine Linien-genehmigung durch die zuständige Behörde versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit dem Nahverkehrsplan in Einklang steht (vgl. BAG ÖPNV ad-hoc-AG „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, S. 32).

Definiert die PBefG-Novellierung neue technische und fachliche Anforderungen?

Aus der Novellierung des PBefG ergeben sich keine neuen technischen oder inhaltlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV. Der Begriff der Barrierefrei-

Vollständige Barrierefreiheit

- orientiert sich in ihrer übergeordneten Zielsetzung am „Design für Alle“
- berücksichtigt in ihrer konkreten Zielsetzung die Autonomie des Reisenden
- basiert auf einer schrittweisen Realisierung parallel zu allgemeinen Modernisierungsmaßnahmen
- baut auf den allgemein anerkannten Regeln der Technik auf

heit leitet sich weiterhin aus den allgemein anerkannten Regeln der Technik ab, wie sie auf Grundlage von § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (§ 4 BGG) definiert wurden. Detaillierte Ausführungen hierzu finden sich im Planungsleitfaden für die Umsetzung.



mit der
Realisierung

3 Gelungene **Barrierefreiheit** mit Koordination und Weitblick

Wegekettten, die reibungslos ineinandergreifen, sind Ausdruck einer gelungenen Barrierefreiheit.

Der Schlüssel für eine ebenso reibungslose Projektkoordination liegt in der erfolgreichen Orchestrierung der vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen: Aus einer weitblickenden Planungsperspektive können zentrale Schnittstellen verbunden und Kapazitäten gemeinsam optimal eingesetzt werden.

Nutzen Sie das Potenzial einer fachgebietsübergreifenden Zusammenarbeit!

Politischer Wille als Weichensteller für die Barrierefreiheit

Organisationen, die von Beginn an auf eine systematische und übergreifende Herangehensweise setzen, erreichen ihre Ziele schneller und mit effizienterem Ressourceneinsatz. Eine verbindliche Entscheidung für die Realisierung von Barrierefreiheit ist hierzu unverzichtbar. Denn die entscheidenden Weichen für einen barrierefreien und damit zukunftsfähigen ÖPNV können nur mit dem nötigen politischen Willen gestellt werden.

Werden die Anforderungen der Barrierefreiheit von Beginn an in die Planungsprozesse eingebunden, ist die Umsetzung mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz möglich.

Unterstrichen wird die positive Kosten-Nutzen-Bilanz klug geplanter Barrierefreiheitsmaßnahmen zudem durch die grundsätzliche Attraktivitätssteigerung: Mit einem „Design für Alle“ erhöht der ÖPNV den Reisekomfort für ausnahmslos alle Fahrgastgruppen. Damit liefert er zugleich ein klares Marketing-Argument für die

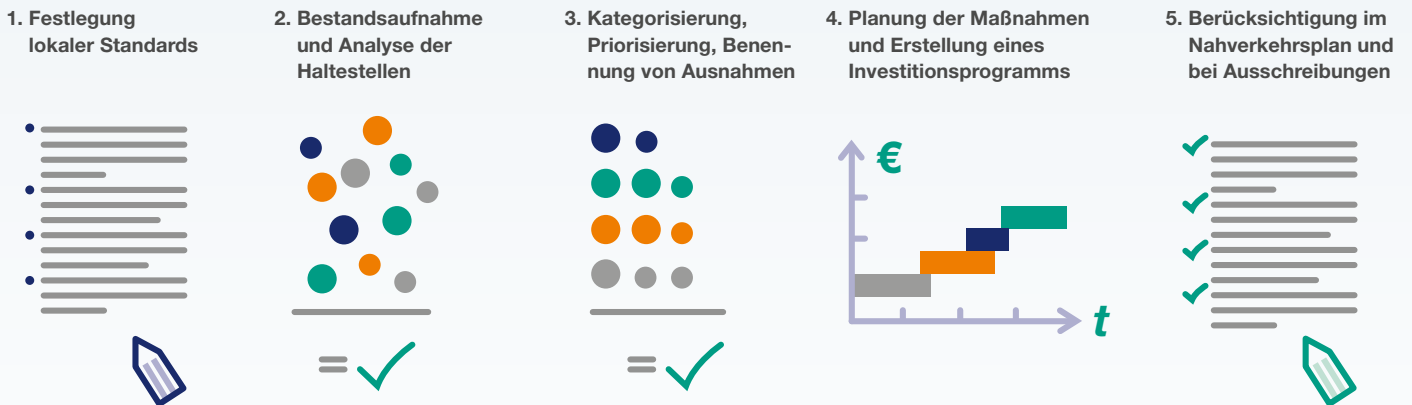
Nutzung von Bus und Bahn sowie ein Qualitätsmerkmal für moderne Städte und Kommunen.

Der RMV hat mit der Haltestellenerhebung im gesamten RMV-Gebiet bereits den ersten entscheidenden Schritt zur systematischen Umsetzung vollständiger Barrierefreiheit getan:

Insgesamt wurden jeweils 60 Merkmale an 12.000 Haltestellen aufgenommen – ein wertvoller Datenschatz, von dem künftig sämtliche Aufgabenträger profitieren. Nun geht es darum, dieses Kapital in Form von Daten gemeinschaftlich weiter zu pflegen und konsequent auszubauen. Die lokalen Nahverkehrsunternehmen sind durch die Haltestellenerhebung in der Lage, alle weiteren Arbeitsschritte zu initiieren und die Maßnahmenplanung in den Nahverkehrsplan zu integrieren.

Weiterführende Informationen zu technischen Standards, Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen sowie zur Festschreibung der Maßnahmen im Nahverkehrsplan finden Sie im Planungsleitfaden für die Umsetzung.

Systematische Vorgehensweise im Überblick



► **Übergänge schaffen: Nahtlose Wegeketten im öffentlichen Raum**

Öffentliche Räume, die ansprechend und komfortabel gestaltet sind, laden zur Teilhabe ein – gleichzeitig nehmen sie einen großen Einfluss auf die Lebens-

qualität ihrer Bürgerinnen und Bürger. Als Bindeglied zwischen öffentlichen Räumen kommt dem ÖPNV eine wichtige Aufgabe zu: Fahrtangebote, die optimal Einrichtungen, Flächen und Wegen miteinander vernetzen, erhöhen die Attraktivität der gesamten öffentlichen Infrastruktur.

Barrierefreie Wegekette



► **Kooperation vertiefen: Barrierefreiheit als Querschnittsaufgabe**

Vorhaben zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV gelingen, wenn die Anbindung an den öffentlichen Raum bereits im Planungsprozess vom ersten Tag an berücksichtigt wird. Deshalb empfiehlt sich eine Art runder Tisch, an dem alle Akteure, die sich mit der Planung und dem Betrieb von Haltestellen befassen oder davon berührt sind, zusammenkommen – von den lokalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen über relevante Fachverwaltungen, Behindertenbeauftragte oder -beiräte bis hin zu angrenzenden Baulastträgern.

Wer von Anfang an auf eine enge, interdisziplinäre Zusammenarbeit und damit auf Barrierefreiheit als Querschnittsaufgabe setzt, wird sowohl in Fragen der Wirtschaftlichkeit als auch im Hinblick auf die Qualität der Barrierefreiheit positive Resultate erzielen.

Was mit einer engen Kooperation außerdem vermieden werden kann: isolierte barrierefreie Inseln, die von Fahrgästen entweder schlecht erreicht oder – im umgekehrten Sinne – nicht ohne Überwindung von prägnanten Hürden wieder verlassen werden können.

Mit klaren Verantwortlichkeiten und einer übergreifenden Planung können die Aufgabenträger Barrierefreiheit deshalb nicht nur wirtschaftlich, sondern auch mit maximalem Nutzwert für die Fahrgäste realisieren.

Nahtlose Zusammenarbeit schafft Potenzial

Um den ÖPNV ohne Übergangsbarrieren in den öffentlichen Raum einzubetten, bedarf es einer engen Abstimmung mit den Akteuren des angrenzenden öffentlichen Raumes und den Vertretern der Nutzer- und Betroffenenverbände. Das Ziel der Barrierefreiheit wird erfolgreich in die Tat umgesetzt, wenn sämtliche Schnittstellen bedacht und alle relevanten Institutionen eingebunden werden.



► **Komplexität gestalten: Der ÖPNV als barrierefreies Gesamtsystem**

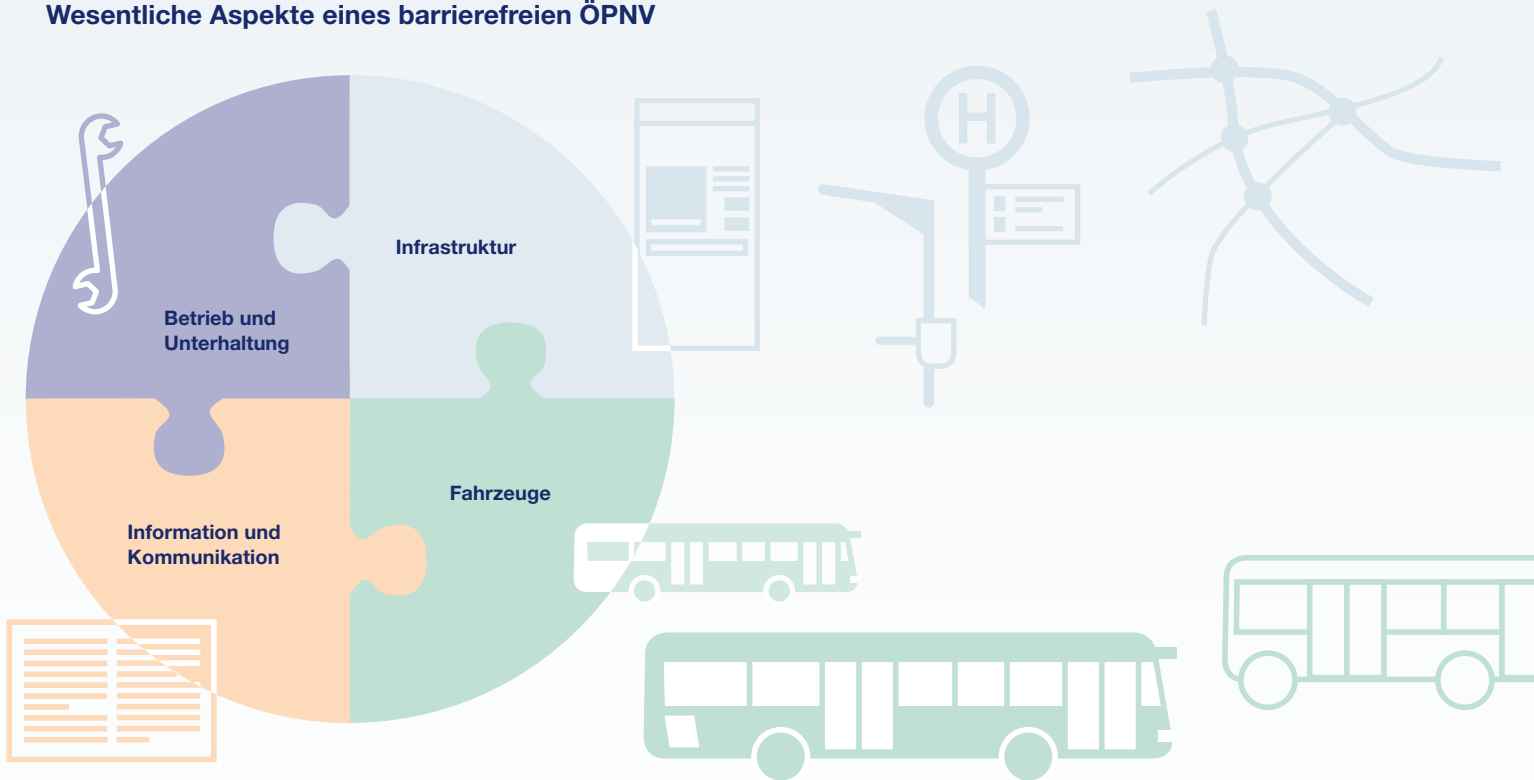
Ebenso wie der öffentliche Raum ist auch der ÖPNV als System ganzheitlich zu betrachten: Barrierefreiheit durchdringt sämtliche Bereiche des öffentlichen Personennahverkehrs. Sie betrifft Wege, Haltestellen und Fahrzeuge, die Fahrgastinformation und -kommunikation sowie Betrieb und Unterhaltung.

Sobald sämtliche Elemente vorhanden sind und als Teilbereiche präzise ineinandergreifen, funktioniert das System ÖPNV auch barrierefrei reibungslos – wie ein komplexes Uhrwerk mit zahlreichen Zahnrädern und Stellschrauben.

Projektverantwortliche, die ÖPNV und Barrierefreiheit als ein vernetztes System betrachten und entsprechend ganzheitlich planen, werden schnell sichtbare Ergebnisse erzielen.

Eine Perspektive, die sich auszahlt: Entspricht beispielsweise der Zugang zu einem barrierefreien Fahr-

Wesentliche Aspekte eines barrierefreien ÖPNV



zeug ebenso dem Prinzip der Barrierefreiheit wie das Fahrzeug selbst, so profitieren Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen in hohem Maße von derart nahtlosen Übergängen. Erfüllt ein Teilabschnitt die definierten Anforderungen hingegen nicht, ist die gesamte Wegekette unterbrochen – und damit der Nutzen und letztlich auch die Wirtschaftlichkeit einzelner Investitionen in Frage gestellt.

Barrierefreiheit an Haltestellen: Status quo im RMV-Gebiet

Insbesondere für Menschen mit motorischen Einschränkungen sind bereits signifikante Schritte hin zu einer übergreifenden Barrierefreiheit erfolgt.

Teilweise sind es lediglich Einzelelemente wie Bodenindikatoren, die einer gut ausgebauten Haltestelle zur Erreichung vollständiger Barrierefreiheit fehlen. Diese können in der Regel mit geringem Aufwand nachgerüstet werden. Ein kompletter und damit kostspieliger Haltestellenumbau ist nicht immer erforderlich.

Die enge Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure

- ermöglicht die übergreifende Planung von Barrierefreiheit als Teilaspekt des öffentlichen Raums
- unterstützt die ganzheitliche Betrachtung von Barrierefreiheit im System ÖPNV
- verbindet wertvolles Know-how und erlaubt die effiziente Nutzung vorhandener Ressourcen
- erschließt großes Potenzial für wirtschaftliche Lösungen

4 Akteure und Schnittstellen

Das ganzheitliche Management von Barrierefreiheitsmaßnahmen hat weit mehr im Blick als die bloße technische Infrastruktur: Erst wenn alle relevanten Akteure optimal vernetzt sind, kann Barrierefreiheit im ÖPNV effizient umgesetzt werden.

Für eine reibungslose Kommunikation und Zusammenarbeit sollten verantwortliche Organisationen deshalb vorhandene Schnittstellen erkennen und – falls erforderlich – neu definieren. Damit sich jede Organisation mit ihrem Wissen und ihren Ressourcen optimal einbringen kann.

Eine Aufgabe, viele Akteure: Gelungene Barrierefreiheit am runden Tisch

Der verlässlichste Garant für tragfähige Lösungen ist ein einvernehmliches und zeitlich eng abgestimmtes Vorgehen.

Bei Haltestellenumbauten ist die Kooperation mit den Aufgabenträgern des angrenzenden öffentlichen Verkehrsraumes, den Straßenbaulastträgern, sehr wichtig. Es bestehen gegenseitige Abhängigkeiten und Anforderungen. So ist die geeignete Zuwegung aus dem öffentlichen Straßenraum sicherzustellen (zum Beispiel durch Querungsstellen), darüber hinaus können Umbaumaßnahmen im Straßenraum und an der Haltestelle kooperativ in einem Vorhaben umgesetzt werden.

Neben den Straßenbaulastträgern sollten auch die relevanten Fachverwaltungen (Planung, Straßenbau und Erschließung, Tiefbau, Versorgung Strom/Wasser, Einhaltung der Straßenverkehrsordnung) sowie die Verkehrsunternehmen in die fachliche und zeitliche Umsetzungsplanung eingebunden werden.

Zudem empfiehlt es sich, gemeinsam mit Behindertenvertretern oder -beiräten die Bedarfsgerechtigkeit von geplanten Maßnahmen zu überprüfen und die Inhalte des Nahverkehrsplans abzustimmen.

Bei der Beantragung von Fördermitteln unterstützen die Kompetenzzentren Verkehrsinfrastrukturförderung von Hessen mobil (Straßen- und Verkehrsmanagement) – ebenfalls ein wichtiger Partner, den es zeitig einzubinden gilt.

Durch eine enge Vernetzung aller relevanten Akteure wird zudem möglicher Handlungsbedarf – beispielsweise das Einrichten von Halteverböten im Bereich von Haltestellen – frühzeitig sichtbar.

Kommunale Koordinationsstelle für Barrierefreiheit

Da Barrierefreiheit den gesamten öffentlichen Verkehrsraum durchdringt, sind ihre Anforderungen fachübergreifend zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund kann die Ernennung einer kommunalen Koordinationsstelle für Barrierefreiheit sinnvoll sein.

Sie dient als zentrale Schnittstelle für alle wichtigen themen- und fachverwaltungsübergreifenden Abstimmungen. Zudem schafft sie einen zukunftsfähigen Planungsrahmen zur Umsetzung von Barrierefreiheit. Über eine zentrale Koordination kann sichergestellt werden, dass sowohl personelle und wirtschaftliche Ressourcen als auch das Know-how der einzelnen Akteure optimal ineinandergreifen.

Eine Aufgabe, viele Akteure:
Gelungene Barrierefreiheit am runden Tisch



5 Best-Practice-Beispiele

Hier einige optische Eindrücke zu gelungener Barrierefreiheit. Eine detaillierte Darstellung findet sich im Planungsleitfaden für die Umsetzung.



Optimale Einstiegssituation an einer barrierefreien Haltestelle in Frankfurt

Durch den Einbau eines spurführenden Hochbordes in der richtigen Höhe, wird bei Nutzung eines Busses mit Kneeling ein nahezu spalt- und stufenloses Ein- und Aussteigen möglich. Das Fahrzeug kann sehr dicht an das Bord heranfahren, ohne dass es zu Beschädigungen am Fahrzeug kommt.

Diese optimale Einstiegssituation ist vor allem für Personen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen wichtig.

Barrierefreie Haltestelle trotz sehr beengter Verhältnisse in Flörsheim

Durch den Einbau eines 22 bis 25 cm hohen Hochbords mit Spurführung ist der Einsatz einer Ausklapprampe nicht erforderlich. Der barrierefreie Einstieg in ein Niederflurfahrzeug ist ganz ohne Hilfsmittel gegeben.





Barrierefreie Kombi-Haltestelle Straßenbahn – Bus in Darmstadt

Die Haltestelle in Mittellage hat den Vorteil, dass Busse sie geradlinig anfahren können. Dies sorgt für eine gute Ein- und Ausstiegssituation, da der Spalt zwischen Wartefläche und Fahrzeug reduziert werden kann.

Besonderes Augenmerk ist bei Haltestellen in Mittellage auf barrierefreie Straßenquerungen zu legen.

Positiv hervorzuheben ist in diesem Beispiel auch der hohe optische Kontrast zwischen Bodenindikatoren und Umgebungsbelag. Dieser ermöglicht eine Orientierung für alle seh-eingeschränkten Menschen.



Barrierefreie Haltestelle in Bad Vilbel: Spurführung, differenzierte Bordhöhe, zweite Hohlkehle und Bodenindikatoren

Eine solche barrierefrei ausgebaute Haltestelle mit allen relevanten Elementen ermöglicht allen Reisenden eine selbstständige Nutzung.

Bodenindikatoren dienen durch Ihre Oberflächenstruktur und den farbigen Kontrast zum Umgebungsbelag seh-eingeschränkten und blinden Menschen zur Orientierung und Leitung. Gut sichtbar wird hier auch die Funktion des Leitstreifens als Abstandshalter für alle Fahrgäste.

Impressum

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
Geschäftsbereich Verkehrs- und Mobilitätsplanung
Alte Bleiche 5
65719 Hofheim
Projektleitung: Thomas Busch
Projektkoordination: Peter Blöcher
unterstützt durch Dr.-Ing. Karin Arndt und Michael Mohles

Konzeption und Erarbeitung:
Rhein-Main-Verkehrsverbund
Servicegesellschaft mbH (rms GmbH)
Am Hauptbahnhof 6
60329 Frankfurt am Main
Claudia Bohner-Degrell
unterstützt durch Katharina Müller und
Barbara Feldmann – Text & Kommunikation

Redaktion: Maximilian Meyer, Loreen Fetthauer,
Claudia Bohner-Degrell (rms GmbH)

Fotonachweise:
Adobe Stock: Seniorin mit Tablet, Rollstuhl vor Rampe (Titel),
Frauen untergehakt (S. 4–5), Gebärdensprache (S. 7),
Beinorthese, Kind am Zugfenster, (Rückseite)
iStock: Mutter mit Buggy, blinder Reisender (Titel), Personen-
gruppe im Bus (Umschlaginnenseite), Seniorin mit Kind (S. 2),
Mutter mit Kind (S. 9), zwei Rollatoren (S. 11),
Rollstuhl auf Fahrzeugrampe (Rückseite)
Wikimedialimages/pixabay: Ampelsignalgeber (S. 6)

Best Practice-Fotos:
Claudia Bohner-Degrell,
Barbara Feldmann, Katharina Müller

Gestaltung: xplicit, Frankfurt
Druck: Druck- und Verlagshaus Zarbock, Frankfurt

Stand: April 2019



