

**Beirat für die Belange von Menschen mit Behinderungen  
des Rheinisch-Bergischen Kreises  
Friedhelm Bihn, Vorsitzender**

**Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022  
im Rheinisch-Bergischen Kreis  
- Vorbereitung der Arbeiten am neuen Nahverkehrsplan**

Mit der zum 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat der Bund beschlossen:

*„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)*

*„Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs. (3) Sätze 4 und 5 PBefG)*

*„Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ (§ 8 Abs. (3) Sätze 6 und 7 PBefG)*

Dies ist letztlich ein weiterer Schritt zur Umsetzung des am 13. Dezember 2006 von der Generalversammlung der Vereinten Nationen (UN) verabschiedeten „Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ (UN-Behindertenrechtskonvention – UN-BRK). Die UN-BRK ist im Mai 2008 in Kraft getreten und wurde von der Bundesrepublik Deutschland im Mai 2009 ratifiziert. Konkret ist der ÖPNV in Artikel 9 UN-BRK – „Zugänglichkeit“ angesprochen.

Das Behindertengleichstellungsgesetz NRW (BGG-NRW), Stand Nov. 2014, definiert Barrierefreiheit in § 4 so:

*„Barrierefreiheit im Sinne dieses Gesetzes ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Die Auffindbarkeit, der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe*

*möglich sein. Hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig. Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen. Zur Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit gehört auch die Gewährleistung der Verständlichkeit von Informationen.“*

Auf dieser Grundlage stellt der Beirat für die Belange von Menschen mit Behinderung des Rheinisch-Bergischen Kreises für die erforderliche und auch geplante Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Rheinisch-Bergischen Kreises fest und fordert:

### **1. Die Kreisverwaltung erstellt ein Kataster aller ÖPNV-Haltestellen im Kreis.**

Wichtigste Aufgabe eines solchen Katasters ist die Kenntnis und Fortschreibung von Haltestellendaten hinsichtlich Ausstattung und Barrierefreiheit. Weiterführende Aufgaben sind z.B. die Visualisierung durch Umgebungsfotos, das Einlesen von topografischen Karten zur Lokalisierung der Haltestellen und die Zustandsbewertung zum Aufbau eines Qualitätsmanagements. Das Haltestellenkataster kann dabei sowohl intern aufgebaut werden als auch per Schnittstelle öffentlich ins Internet gestellt werden. So können ggf. auch Nutzer mit Informationen zur Pflege des Katasters beitragen.

Hierbei ist zu beachten, dass eine barrierefreie Haltestelle eines barrierefrei zugänglichen Haltestellenumfeldes bedarf, damit Betroffene sie überhaupt erreichen können. Es gilt abzuwägen, bis zu welcher Entfernung von der Haltestelle auch deren Zugänglichkeit mit betrachtet wird.

Außerdem stellen nur eine regelmäßige Reinigung und ein die Belange der Barrierefreiheit berücksichtigender Winterdienst sicher, dass die ÖPNV-Angebote von Menschen mit besonderen Bedürfnissen tatsächlich barrierefrei, also ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Wichtig für einen barrierefreien ÖPNV ist das Maß für Restspalt und -stufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg. Gemäß den anerkannten Regeln der Technik ist ein Maß von jeweils maximal 5 cm mit Rollstuhl oder Rollator ohne besondere Erschwernis überrollbar. Ist dies in Einzelfällen nicht zu gewährleisten, ist die Barrierefreiheit durch den Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen herzustellen. Hierbei ist zu beachten, dass (Klapp-)Rampen an Stadtbussen gemäß der sogenannten „Busrichtlinie“ (RL 2001/85/EG) eine Neigung von maximal 12 Prozent (mit Hilfestellung!) aufweisen dürfen.

Bei der Planung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten ist der Bau eines Leitsystems (visuell / taktil) aus kontrastreichen Bodenindikatoren zum Auffinden der Haltestelle, der Einstiegstüre(n) und ggf. zur Orientierung im Bereich der Haltestelle

(z.B. Längsorientierung, Auffinden der überdachten Bereiche, Auffinden der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) wichtig.

Bei Verknüpfungspunkten / Busbahnhöfen ist auch zu prüfen, ob eine taktile Übersichtstafel mit Profil- und/oder Braille-Schrift für blinde und sehbehinderte Menschen sinnvoll / erforderlich ist.

Auch bei der Anlage von Busbuchten ist die Barrierefreiheit durch ausreichende Längen, ggf. spezielle Bauformen und Linienführung der Borde zu gewährleisten.

Im Übrigen bestehen die Anforderungen an die Barrierefreiheit auch, wenn Haltestellen baustellenbedingt verlegt werden müssen und bei Baustellensituationen an Haltestellen. Hier bedarf es klarer, verständlicher Wegeführungen zu den verlegten Haltestellen.

**2. Die Kreisverwaltung erarbeitet in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Kommunen und dem Landesbetrieb Straßen NRW als Baulastträger einen Plan, wieviel Haltestellen in jeder Kommune pro Jahr (auch nach 2022) barrierefrei ausgebaut werden (Prioritätenliste). Dabei ist vor allem der barrierefreie Ausbau aller Verknüpfungspunkte / Busbahnhöfe im Kreisgebiet möglichst umgehend zu realisieren. Außerdem ist anzustreben, dass möglichst jeder Ort im Kreis über mindestens eine barrierefreie Haltestelle verfügt.**

Zu einer Ausstattung von Haltestellen, die den Anforderungen der Barrierefreiheit gerecht wird, gehören z.B. :

- Sitzgelegenheiten in unterschiedlichen Höhen,
- ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer unter einer Überdachung,
- ausreichende Bewegungsflächen vor Informationstafeln,
- taktil erfassbare und kontrastreich gestaltete Haltestellenmöblierung,
- kontrastreiche Gestaltung von Einbauten und Ausstattungen (Pfosten, Maste),
- barrierefreie Gestaltung visueller Informationen entsprechend dem Zwei-Wege-Prinzip soweit realisierbar auch akustisch (z.B. DFI mit Sprachausgabe).

Auch vor dem Hintergrund des politisch und gesetzgeberisch definierten Anspruchs einer „vollständigen Barrierefreiheit“ ist eine flächendeckende Ausstattung aller Haltestellen mit vollumfänglichem Haltestellenmobiliar weder überall in der örtlichen Situation möglich noch unter Beachtung des vernünftigerweise Leistbaren tatsächlich sinnvoll. Deshalb erscheint der Ansatz einer barrierefreien Haltestelle für jeden Ort (Ortsteil / Siedlungsbereich) als ein realisierbares Ziel.

**3. Das Programm zum Ausbau der DFI im Kreis wird weitergeführt. Hierzu stellt der Kreis in weiteren Ausbaustufen Anträge zur Förderung der Maßnahmen nach ÖPNVG. Im Falle einer Förderzusage werden dabei nur noch DFI mit Sprachausgabe beschafft; bei bereits installierten bzw. zur Förderung eingereichten DFI wird die Sprachausgabe nachgerüstet.**

Gerade an baulich komplexen Anlagen (wie z.B. Bahnhöfen, Busbahnhöfen und sonstigen Verknüpfungspunkten) ist es von besonderer Bedeutung, dass alle wichtigen Informationen zur Orientierung sowohl visuell als auch akustisch und / oder taktil zur Verfügung stehen. Auch die Ausstattung von DFI mit einer sprachbasierten Ausgabe gehört zu den wesentlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip.

**4. Es ist im Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen anzustreben, dass eine angemessene Anzahl an barrierefrei zugänglichen Verkaufsstellen mit angemessenen Öffnungszeiten vorhanden ist.**

Nicht nur ältere Menschen bevorzugen immer noch die persönliche Beratung. Mit Verkaufsstellen wird sichergestellt, dass für Personen, die sich auf diese Weise informieren wollen, keine neuen Zugangsbarrieren aufgebaut werden.

**5. Bei Druckerzeugnissen zur Fahrgastinformation ist - soweit technisch möglich - auf eine ausreichende Schriftgröße und kontrastreiche Darstellung zu achten. Informationsmedien stellen wesentliche Inhalte auch in einfacher Sprache bereit.**

Bei den vorhandenen gedruckten Fahrgastinformationen sind die Schriftgröße und die allgemeine Darstellung oftmals problematisch. Hilfreich könnten Informationen sein, die konkret auf die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen eingehen. Für Menschen mit kognitiven Einschränkungen, mit Lern- oder Sprachschwierigkeiten sollten Informationsmedien zum ÖPNV auch in einfacher Sprache zur Verfügung stehen; davon würden auch Menschen, für die Deutsch eine Fremdsprache ist oder die schlicht Gelegenheitsnutzer des ÖPNV sind, profitieren.

**6. Individuell abrufbare Informationen über mobile Endgeräte werden weiter an Bedeutung gewinnen. Ziel ist es, relevante Daten auch in Echtzeit zu liefern.**

ÖPNV-Kunden werden damit zukünftig umfangreiche Detailinformationen zu Haltestelle, Fahrzeug, Routenverlauf u.v.m. abrufen können. So werden derzeit Navigations- und Informationssysteme für sehbehinderte bzw. blinde Menschen, aber auch für Rollstuhlfahrer entwickelt. Über mobile Endgeräte können Informationen auch an Haltestellen abgerufen werden, an denen keine visuellen oder akustischen Fahrgastinformationen vorhanden sind.

Die Identifizierung von gerade an Haltestellen einfahrenden Fahrzeugen (Liniennummer und Fahrtziel), die für blinde und sehbehinderte Menschen häufig ein Problem darstellt, kann möglicherweise so auch gelöst werden.

Bei der Online-Fahrplanauskunft des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) besteht die Möglichkeit, sich mit einem Klick (unter dem Menüpunkt „Mobilitätseinschränkung auswählen“) nur Verbindungen anzeigen zu lassen, die für mobilitätseingeschränkte

Personen geeignet sind. Momentan sind im System vor allem S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen mit ihren barrierefreien Zugängen und Einstiegsmöglichkeiten erfasst. Die restlichen Haltestellen sollen schrittweise ergänzt werden. Ab 2019 soll die Funktion auch in der VRS-App abrufbar sein.

Es ist aber nicht davon auszugehen, dass – vor allem bei älteren Menschen – der Gebrauch oder intensivere Bedienung von mobilen Endgeräten „selbstverständlich“ wird.

## **7. Zwischen der Wupsi GmbH, Leverkusen, und den Verbänden behinderter Menschen wird eine Zielvereinbarung nach § 5 Behindertengleichstellungsgesetz NRW abgeschlossen.**

Die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), Köln, hat im Jahr 2009 eine solche Zielvereinbarung geschlossen. Die Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG), Gummersbach, ist 2016 gefolgt. In der Zielvereinbarung sind vor allem die Mindeststandards für die Herstellung bzw. Verbesserung der Barrierefreiheit im Fuhrpark, an den Haltestellen, in der Personalschulung und im Kundenservice festgeschrieben.

Vor allem die Schulung des Fahr- und Servicepersonals der Verkehrsunternehmen und der beschäftigten Subunternehmer im Hinblick auf die besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Personen (beispielsweise zu Fahr- und Bremsverhalten) ist noch zu verbessern. Das Fahrpersonal sollte auch stärker dafür sensibilisiert werden, die Haltestellenkanten so anzufahren, dass der Spalt zwischen Fahrzeug und Bordstein tatsächlich weitgehend minimiert wird. Ebenso sollte die Bedeutung des Einstiegsfeldes für blinde und sehbehinderte Menschen dem Fahrpersonal bewusst gemacht werden.

## **8. Durch den Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV ist zu prüfen, inwieweit flexible Bedienungsformen, die hauptsächlich in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage zum Einsatz kommen, den r „klassischen“ Linienverkehr ergänzen können.**

Flexible Bedienungsformen bieten für einen Großteil mobilitätsbehinderter Menschen Vorteile. Dies liegt in ihrer möglichen Flexibilisierung und dem persönlichen Kontakt zum Fahrer und/oder Disponent begründet. Rollatoren oder Faltrollstühle können vom Fahrer eingeladen werden. Kurze Zugangswege, Halten auf Wunsch oder gar eine Haustürbedienung bieten insbesondere für ältere wie auch für sehbehinderte und blinde Menschen Vorteile. Jedoch können die eingesetzten Fahrzeuge in den allermeisten Fällen keine schweren Elektrorollstühle transportieren. Es ist aber

unklar, wie bei flexiblen Bedienungsformen eine umfassende Barrierefreiheit überhaupt erreicht werden kann.

**9. Es ist anzustreben, dass auch über 2022 hinaus weitere Schritte zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV erfolgen. Der Kreis wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Kommunen hierzu rechtzeitig ein entsprechendes Konzept zu erstellen.**

Das PBefG legt in § 8 Abs (3) in den Sätzen 4 und 5 eindeutig fest, dass neben den Plänen bis 2022 auch über dieses Jahr hinaus konkrete Aussagen getroffen werden müssen (Prioritätenliste), wie es in den nächsten Jahren mit dem Ausbau der Barrierefreiheit weiter geht.

## **10. Mehr Komfort für alle Fahrgäste!**

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definiert in ihrer Schrift „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA“, Ausgabe 2011, als „mobilitätsbehindert im engeren Sinne“:

Gehbehinderte, Rollstuhlnutzende, Arm- und Handbehinderte, klein- und großwüchsige, sehbehinderte, blinde, schwerhörige, gehörlose, sprachbehinderte, lernbehinderte, geistig behinderte und psychisch behinderte Menschen.

„Mobilitätsbehindert im weiteren Sinne“ sind:

Fahrgäste mit Gepäck, mit Kinderwagen, mit Fahrrädern, mit Einkaufs-/Gepäckwagen oder mit Hunden, werdende Mütter, übergewichtige, ortsunkundige Menschen und Menschen mit temporären Einschränkungen oder Allergien und sprachunkundige Menschen sowie ältere Menschen und Kinder.

Von der Stärkung der Barrierefreiheit profitieren aber wesentlich mehr Menschen als nur die konkreten Personengruppen. Barrierefreier ÖPNV bietet mehr Komfort und bessere Zugänglichkeit für alle Fahrgäste („Design für alle“).