

# Workshop zu „Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit“

04. November 2019, 14:00 bis 17:00 Uhr, Courtyard Marriott Hotel, Bremen

## Teilnehmende

Insgesamt rund 40 Vertreterinnen und Vertreter aus den Verwaltungen der Städte, Gemeinden und Landkreise, aus Behindertenbeiräten, Behindertenvereinen und -verbänden sowie aus Nahverkehrsgesellschaften und Verkehrsunternehmen.<sup>1</sup>

## Tagesordnung

1. Begrüßung: Tim Semmelhaack, ZVBN und Dr. Käthe Protze, p+t Planung und Forschung
2. Darstellung begründeter Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit (vgl. Präsentationsfolien in der Anlage), Dr.-Ing. Dirk Boenke, STUVA e. V.
3. Diskussion der Vorschläge
4. Vorstellung des weiteren Vorgehens (vgl. Präsentationsfolien in der Anlage), Tim Semmelhaack, ZVBN



---

<sup>1</sup> Während der Veranstaltung übersetzten Gebärdensprachdolmetscherinnen alle mündlichen Beiträge in die deutsche Gebärdensprache.

## **1. Begrüßung: Tim Semmelhaack, ZVBN und Dr. Käthe Protze, p+t Planung und Forschung**

Herr Semmelhaack, Leiter des Bereichs Planung und Qualität des ZVBN, begrüßt die Anwesenden an der bewährten Vortragsstätte. Er weist darauf hin, dass es sich bei der heutigen Veranstaltung zum Thema „Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit“ um den abschließenden Workshop der Anfang des Jahres begonnenen Reihe handelt. Er werde deshalb am Ende dieser Veranstaltung das weitere Vorgehen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans sowie den zugehörigen Zeitplan erläutern.

Frau Protze, Geschäftsführerin des Büros p+t Planung und Forschung, begrüßt die Gäste ebenfalls. Sie nennt zunächst die bisherigen Themen der Workshops der Veranstaltungsreihe. Nach der Auftaktveranstaltung im Februar, fanden Themenworkshops zu den Themen „Definition der vollständigen Barrierefreiheit“, „Fahrzeuge“ (aufgeteilt auf zwei Workshops), „Haltestellen“ sowie „Fahrgastinformation, Service und Vertrieb“ statt. In der letzten Veranstaltung im August lag der Schwerpunkt auf der „Schnittstelle“ zwischen Fahrzeug und Haltestelle. In diesem sechsten Workshop soll es um Ausnahmemöglichkeiten von den zuvor dargestellten Vorschlägen des Fachgutachters zur Herstellung vollständig barrierefreier Nutzbarkeit des ÖPNV im ZVBN gehen.

Danach erläutert Frau Protze die Tagesordnung. Die Vorstellung begründeter Ausnahmen erfolgt, um für die Teilnehmenden die Einordnung in den Gesamtzusammenhang verständlich zu machen, anhand der zuvor behandelten Themenbereiche.

Frau Protze weist abschließend darauf hin, dass alle Termine sowie sämtliche Veranstaltungsdokumentationen und Präsentationen auf der Homepage des ZVBN unter [www.zvbn.de/barrierefreiheit/](http://www.zvbn.de/barrierefreiheit/) zu finden sind. Sie erklärt außerdem, dass während der Veranstaltung Fotos gemacht werden, die evtl. im Internet veröffentlicht werden könnten. Teilnehmende, die damit nicht einverstanden sind, werden gebeten sich bei Frau Hallmann oder Frau Clauberg zu melden. Eine Teilnehmerin hat der Veröffentlichung von Fotos widersprochen, auf denen sie abgebildet sei.

## **2. Darstellung begründeter Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit (vgl. Präsentationsfolien in der Anlage), Dr.-Ing. Dirk Boenke, STUVA e. V.**

Der Fachgutachter, Herr Boenke, Bereichsleiter Verkehr & Umwelt, STUVA e. V., dankt für die zahlreiche Teilnahme. Er zeigt sich erfreut über das anhaltende Interesse an den Workshops. Dies sei gerade im Vergleich zu anderen Veranstaltungen zum Thema Barrierefreiheit keineswegs selbstverständlich.

### Grundsätzliche Hinweise

Herr Boenke stellt zunächst die Gliederung seiner Präsentation vor. In einem kurzen Rückblick betont er dann noch mal die übergreifende Zielsetzung des Projekts: Ziel des Gutachtens sei die Unterbreitung von Vorschlägen zur Herstellung vollständig barrierefreier Nutzbarkeit des ÖPNV im ZVBN als Grundlage zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Diese Zielsetzung solle grundsätzlich umfassend auf den gesamten Bus- und Straßenbahnverkehr im Bereich des ZVBN bezogen werden. Der Gesetzgeber habe allerdings Ausnahmemöglichkeiten von der Herstellung vollständig barrierefreier Nutzbarkeit vorgesehen. Auf Ausnahmen könne auch im Bereich des ZVBN nicht verzichtet werden.

Für den Neubau von Haltestellen oder den Neukauf von Fahrzeugen sollten keine Ausnahmen gelten. Auch bei der Anpassung des Bestands sollte es nur wenige Ausnahmen geben. Im Grundsatz sollten keine Ausnahmen vorgesehen werden für:

- Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation sämtlicher Bedienungsebenen,
- den Schülerverkehr,
- Anlagen des ÖPNV in gestalterisch anspruchsvoller Umgebung und in Bereichen, die dem Denkmalschutz unterliegen.

Bei Ersatzhaltestellen und Haltestellen, die noch nicht barrierefrei erreichbar seien, sollte weitgehend auf Ausnahmen verzichtet werden.

Ferner schlägt der Gutachter vor, dass auch mangelnde Finanzierungsmittel und/oder Mehrkosten kein Grund für Ausnahmen sein sollten.

Ausnahmen bedürfen immer einer belastbaren Begründung. Bevor Ausnahmen greifen, sollten stets alternative Maßnahmen geprüft werden (z. B. Verlegung einer Haltestelle).

Allerdings sind für Maßnahmen im Bestand grundsätzlich Ausnahmen von der in § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes genannten Frist 01.01.2022 zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit notwendig. Dies ist durch den Zeitbedarf (für Planungsvorlauf, Beteiligungsverfahren/Schaffung von Baurecht, Ausschreibung, Beschaffung/Bauausführung, Abnahme) und die zeitlich gestaffelte Bereitstellung von Finanzmitteln sowie begrenzte Personalressourcen begründet.

Vor dem Hintergrund der zeitlichen Machbarkeit sei es sinnvoll, Prioritäten zu bilden. Herr Boenke schlägt vor, die Priorität jeweils in Abhängigkeit von objektiven Kriterien festzulegen. Er benennt beispielhaft einige Kriterien für den Umbau von Haltestellen: Zahl der Fahrgäste, Bedeutung als Umsteigepunkt, Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Menschen, Zusammenhang zu anderen Baumaßnahmen oder bereits durchgeführte Maßnahmen zur Herstellung möglichst weitreichender Barrierefreiheit. Die Festlegung sollte nicht schematisch, sondern nach Prüfung im Einzelfall erfolgen.

Nur in Fällen, bei denen die vollständige Barrierefreiheit wegen ungünstiger Voraussetzungen und nach sorgfältiger Prüfung auch langfristig nicht erreicht werden kann, sind Lösungen gefragt, die den Anforderungen von Fahrgästen nicht vollständig, sondern nur möglichst weitgehend entsprechen (teilweise Zielerfüllung).

In Anlehnung an die Struktur der vorangegangenen Workshops gibt Herr Boenke zu jedem Themenbereich einen kurzen Rückblick und erläutert anschließend die folgenden Vorschläge zu begründeten Ausnahmen.

In den anschließenden Diskussionen wird ein breites Spektrum unterschiedlicher Aspekte einschließlich der Behandlung von Details eingebracht. Herr Boenke nimmt die Hinweise und Fragen mit Interesse entgegen. Er erhält Gelegenheit, auf jeden Diskussionsbeitrag zu antworten.

### Ausnahmen für Fahrzeuge

Zum Thema Fahrzeuge erklärt der Gutachter, dass neue Fahrzeuge nicht überall sofort eingeführt werden könnten, da beispielsweise Verpflichtungen aufgrund von bestehenden Verträgen bestünden und daher kein zeitnaher Erwerb neuer Fahrzeuge möglich sei. Außerdem müsse die Wirtschaftlichkeit bei der Umsetzung beachtet werden. Eine Erneuerung des Fuhrparks könne daher in der Regel nur innerhalb bewährter Zyklen der Ersatzbeschaffung erfolgen.

Im Hinblick auf die Anpassung des Bestands, beispielsweise bei notwendigen Umbauten von Fahrzeugen, könne eine Ausnahme technisch bzw. wirtschaftlich begründet sein, wenn eine Anpassung nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich sein würde.

Auch die notwendige Entwicklungszeit (erfolgsversprechender) technischer Innovationen, z. B. die Verringerung von Restspalt und Reststufe unter Berücksichtigung eines Designs für Alle, könne es zweckmäßig werden lassen, eine geplante Ersatzbeschaffung kurzfristig zu verschieben.

Bei der vollständig barrierefreien Fahrgastinformation im Fahrzeug könne es zu technisch begründeten Einschränkungen kommen. Beispielsweise ließen sich Umsteigeinformationen nicht immer im Detail zwischen zwei Haltestellen ansagen.

Eine Ausnahme begründe sich auch durch den Einsatz von nicht vollständig barrierefreien Fahrzeugen zur Abdeckung von Nachfragespitzen bei Großveranstaltungen. Diese Ausnahme könne auch Haltestellen betreffen.

### Ausnahmen für Haltestellen

Herr Boenke wiederholt zu Beginn dieses Vortragsteils die Zielsetzung, dass auch bei der Bestandsanpassung Ausnahmen von der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit vermieden werden sollten. Bevor eine Ausnahme zum Tragen komme, müssten daher alternative Maßnahmen geprüft werden, z. B. ob eine Verlegung der Haltestelle, ein Umbau des Straßenraums oder eine Teilerhöhung bzw. Teilverlegung in gerade Abschnitte möglich sei. Wirtschaftliche Gründe dürften dagegen nicht als Argument für Ausnahmeregelungen gelten, sondern könnten eher bestimmend für die Reihenfolge beim Umbau der Haltestellen sein.

Aus Gründen der zeitlichen Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit oder aufgrund von bestehenden zeitlichen Verpflichtungen durch den vorangegangenen Einsatz von Fördermitteln zum Umbau bestehender Haltestellen könne die Frist 01.01.2022 nicht eingehalten werden. Es sei ein schrittweises Vorgehen notwendig.

In diesem Sinne sei es daher wichtig, auf der Grundlage von objektiven Kriterien Prioritäten zu definieren. Herr Boenke schlägt als Kriterien u. a. das Fahrgastaufkommen, die Anzahl der Umsteigenden oder die Feststellung eines besonderen Bedarfs aufgrund von besonderen Einrichtungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Einzugsbereich einer Haltestelle vor. Auch vollständig barrierefreie Haltestellen in der „engen Nachbarschaft“ der betrachteten Haltestelle könnten ein Kriterium für eine nachrangige Priorität darstellen. Er weist darauf hin, dass sich Änderungen bezüglich der Prioritätenbildung durch Sonderförderprogramme (z. B. erhöhte GVFG-Mittel, Konjunkturprogramme) ergeben könnten.

Nur im seltenen Einzelfall könne ein unverhältnismäßig hoher finanzieller Aufwand nach umfassender, sorgfältiger Prüfung aller möglichen Alternativen zu einer begründeten Ausnahme führen.

Wie im Workshop „Schnittstelle“ ausgeführt ist die Kapplösung mit einer Busbordhöhe von 22 cm (bzw. einer Bahnsteighöhe von 25 cm) die Vorzugslösung zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit (Reststufe 3 cm). Als Restspalt im Busverkehr (bei dichtem Anfahren durch geschultes Fahrpersonal mit anforderungsgerechten Fahrzeugen) ist mit speziellen Busbordsteinen ein Maß von 5 cm bis 7 cm erreichbar; mit weiter optimierten Busbordsteinen sind auch 3 cm möglich.

Bei Bushaltestellen seien beispielsweise Ausnahmen von der zukünftigen Regelhöhe von 22 cm denkbar, wenn

- keine Verlegung möglich oder
- nur eine kurze, d. h. praxisübliche Busbucht ohne Einhaltung der Regellänge von ca. 90 m möglich sei,
- die Haltestelle in einer Kurve liege oder
- die Anfahrt nur aus einer Kurve heraus erfolgen könne,
- die Längsneigung der Fahrbahn keine Barrierefreiheit erlaube oder
- aufgrund von Zufahrten etc. keine Teilerhöhung möglich sei.

Als Ausnahme kann bei geradliniger Anfahrt (kein Überstreichen des Busses erforderlich) ggf. eine Bordhöhe von 18 cm umgesetzt werden. Bei Nutzung einer Rampe (Einstiegshilfe) beträgt die Neigung unter Einsatz der Absenkvorrichtung (Kneeling) dann ca. 8 Prozent, sodass in der Regel auch für Rollstuhlnutzende keine Schiebehilfe erforderlich ist. Gegebenenfalls kommt eine Teilanhebung der Wartefläche auf 22 cm in Frage, falls eine Anhebung auf ganzer Länge nicht möglich ist.

Als Ausnahme sollte eine Bordhöhe von 15 cm gewählt werden, in den Fällen in denen der Lift ausgefahren werden muss (bei Bordhöhe von 22 cm nicht erforderlich) oder wenn ein Überstreichen des Busbordes durch den Wagenkasten des Busses nicht ausgeschlossen werden kann. Die bei Aktivierung der Absenkvorrichtung zu verzeichnende Rampenneigung von dann maximal 12 Prozent erfordert für Handrollstühle eine Schiebehilfe. Es sollte noch geprüft werden, ob eventuell eine Teilanhebung der Wartefläche auf 18 cm an der zweiten Tür möglich wäre.

An Haltestellen, deren Erhalt nicht langfristig gesichert ist, sollte aus wirtschaftlichen Gründen von Maßnahmen zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit abgesehen werden. Der Einsatz finanzieller und personeller Ressourcen kann an anderer Stelle effizienter erfolgen.

Ersatzhaltestellen (z. B. provisorische Haltestellen bei Baumaßnahmen) sollten dagegen im Allgemeinen barrierefrei hergestellt werden. Allerdings könne im Einzelfall davon abgewichen werden, wenn die Anzahl der Ein- und Aussteiger, die Bedeutung der Haltestelle für Umsteigebeziehungen, die Relevanz der Haltestelle für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkung, die Entfernung zur nächsten, vollständig barrierefreien Haltestelle, die Dauer der Baumaßnahme oder der hohe Aufwand für die Erstellung einer vollständig barrierefreien Ersatzhaltestelle eine zeitlich befristete Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nicht rechtfertigen. Die Prüfung sollte auch hier wieder im Einzelfall erfolgen.

#### Fahrgastinformation, Service und Vertrieb / Bedarfsverkehre

Grundsätzlich ist bei der Fahrgastinformation das Zwei-Sinne-Prinzip anzuwenden. Allerdings sei dies nicht überall uneingeschränkt umsetzbar, z. B. bei Aushängen an Haltestellen (Fahrplan, Liniennetzplan). Zur Kompensation können alternative Maßnahmen dienen, z. B. dynamische Fahrgastinformation (Einsatz in Abhängigkeit von Prioritäten, nur für die Übermittlung bestimmter Informationen geeignet) oder Vorabinformationen (Webseiten, barrierefreie PDF), telefonische Auskunft, mobile Dienste (App, QR-Codes).

Bedarfsverkehre werden – wie schon im betreffenden Workshop – wegen der besonderen Bedeutung der Fahrgastinformation für diesen Verkehrszweig in diesem Vortagsteil behandelt. Herr Boenke weist darauf hin, dass bei Bedarfsverkehren sowohl bei der Fahrzeugflotte als auch bei Haltestellen keine vollständige Barrierefreiheit möglich sein wird. Eine gewisse Kompensation könne z. B. durch personelle Hilfe beim Ein- und Aussteigen erreicht werden. Gleichwohl sollten wesentliche Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt werden, z. B. in Form anforderungsgerechter Kommunikation durch geschultes Fahrpersonal und Personal der Servicezentrale. Der Fachgutachter vertritt die Auffassung, dass im Bedarfsverkehr auch die Möglichkeit gegeben sein muss, Rollstühle mit zu nehmen.

#### Teilweise Zielerfüllung, Übergangsszenarien

Unter Umständen ergeben sich Konstellationen, in denen die vollständige Barrierefreiheit wegen ungünstiger Voraussetzungen und nach sorgfältiger Prüfung auch langfristig (wirklich) nicht erreicht werden kann und geeignete Alternativlösungen mit uneingeschränkter Zielerfüllung nicht gefunden werden können. Dann sollte versucht werden, den Anforderungen von Fahrgästen mit Behinderung

möglichst weitgehend gerecht zu werden (teilweise Zielerfüllung). Beispielsweise sind dann als Ausnahmeregelung Bordsteinhöhen von 15 cm oder Teilanhebungen denkbar (vgl. Abschnitt „Ausnahmen bei Haltestellen“).

Bezogen auf die zeitliche Umsetzung weist Herr Boenke darauf hin, dass es Fälle gibt, in denen die vollständige Barrierefreiheit wegen zwingender technischer Umstände erst langfristig erreicht werden könne. Für diese Fälle stellt der Fachgutachter Übergangsszenarien vor. Er erläutert insbesondere Vorschläge für die Haltestellengestaltung zur Gewährleistung des Lifteinsatzes (bei noch nicht komplett angepasster Haltestelleninfrastruktur) und behandelt die besonderen Verhältnisse bei der Schnittstelle für den Regionalbusverkehr, bei denen vor allem einige der derzeit eingesetzten Fahrzeuge Probleme bereiten (insbesondere Aufsetzen der Türen bzw. Türtragekomponenten an hohen Busbordsteinen).

### Innovationen und Ausblick

Abschließend erklärt Herr Boenke, dass alle technischen Möglichkeiten und Innovationen auszuschöpfen seien, um die Reststufe und den Restspalt zu minimieren.

Der Gutachter gibt wesentliche, konkrete Empfehlungen an die Forschung und die Hersteller von Fahrzeugen und benennt Forderungen an den Gesetzgeber. Diese sind allerdings nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans.

## **3. Diskussion der Vorschläge<sup>2</sup>**

Frau Protze, Geschäftsführerin des Büros p+t Planung und Forschung, moderiert die anschließende Diskussion. Da ein volles Programm ansteht, bittet sie darum, die Diskussion inhaltlich auf die jeweils abschnittsweise vorgestellten Themen zu konzentrieren. Gegebenenfalls sei eine Bündelung von Fragen sinnvoll. Im Folgenden werden die Diskussionsbeiträge, Fragen und Anregungen nach den jeweiligen Themenblöcken dargestellt.

### Grundsätzliche Hinweise

- *Ein Vertreter des Forums „Barrierefreies Bremen“ fragt, wie lange die grundsätzliche Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit im Bestand – über die Frist 01.01.2022 – gelten könne. Er merkt außerdem an, dass der Termin für die vollständige Barrierefreiheit am 01.01.2022 bereits vor fünf Jahren bekannt war.*

*Herr Boenke betont, dass das Tempo der Umsetzung in erster Linie von der Finanzierbarkeit abhängt. Auch die Lebensdauer der Fahrzeuge sowie die jeweiligen örtlichen Bedingungen hätten wesentlichen Einfluss auf den Zeitpunkt der Realisierung. Die grundsätzliche Ausnahme von der Frist entbinde nicht von der Prüfung und Begründung. Es komme bei der Umsetzung darauf an, Prioritäten hinsichtlich der zeitlichen Reihenfolge zu setzen.*

- *Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass auch die personellen Kapazitäten in den Kommunen für eine zügige Bearbeitung häufig nicht ausreichen würden.*

*Eine Teilnehmerin kommentiert, dass sie selbst bei ausreichenden finanziellen Mitteln, insbesondere gegenwärtig nicht genug Firmkapazitäten für eine zeitnahe Umsetzung sehe.*

---

<sup>2</sup> Die hier wiedergegebenen Äußerungen stellen die Auffassung des jeweiligen Sprechers dar und wurden für dieses Protokoll nicht auf formale oder inhaltliche Richtigkeit überprüft.

- *Nach Rückfrage stellt Herr Boenke noch einmal klar, dass die Schülerbeförderung keinen Ausnahmetatbestand darstelle.*
- *Ein Behindertenbeauftragter erklärt, dass der Austausch aktuell eingesetzter (nicht vollständig barrierefreier) Fahrzeuge nicht kurzfristig erfolgen kann. Auch die Haltestellen können nicht bis zum 01.01.2022 umgebaut werden. Aus den beschriebenen Ausnahmen werde deutlich, dass die im Gesetz genannte Frist nicht gehalten werden kann. Der Behindertenbeauftragte möchte dies allerdings nicht als Kritik am ZVBN oder anderen Verfahrensbeteiligten verstanden wissen. Eigentlich sei die Ausnahme eher die Regel. Dies sollte auch deutlich gesagt werden. Es erfordere eine deutlich stärkere finanzielle Unterstützung, insbesondere vom Bund, um den Ausbau zu beschleunigen.*

*Herr Boenke stimmt zu, dass das Erreichen des vorgegebenen Zielzeitpunkts offensichtlich nicht realistisch sei. Die Aufgabe an sich, nämlich die Herstellung vollständig barrierefreier Nutzbarkeit des ÖPNV, solle jedoch in jedem Fall zügig und konsequent angegangen werden. Der Gutachter stellt bezüglich der Erhöhung der Finanzmittel ebenfalls eine entsprechende Forderung an die Politik; diese sei aber kein Bestandteil des Nahverkehrsplans.*

- *Der Vertreter des „Forum barrierefreies Bremen“ äußert die Befürchtung, dass die Eröffnung von Ausnahmemöglichkeiten überhaupt als Vorwand genutzt werden könnte, von notwendigen Maßnahmen abzusehen.*

*Herr Boenke erklärt, dass es nicht ohne Weiteres möglich sei, von einer als erforderlich erkannten Maßnahme zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit abzusehen. Zum einen müsste nachvollziehbar begründet werden, dass diese Maßnahme aus technischen Gründen tatsächlich nicht machbar sei. Zum zweiten wäre zu prüfen und zu begründen, dass auch eine (nahezu) gleichwertige Alternative nicht zu realisieren ist. Erst, wenn damit wirklich nicht das angestrebte Ziel erreichbar wäre, sollte als dritte Option (Ausnahme) nach einer Maßnahme gesucht werden, die wenigstens eine teilweise Zielerfüllung verspricht. Grundsätzlich gelte es, jede Ausnahme auf Alternativen zu prüfen. Erst wenn diese nicht möglich seien, greife eine Ausnahmeregelung. Die zeitliche Umsetzung sollte nach Prioritätenlisten erfolgen.*

### Fahrzeuge

- *Ein Vertreter eines Kreissenioresenbeirates hinterfragt, was unter „wirtschaftlich“ beim Ersatz von nicht vollständig barrierefreien Fahrzeugen sowie dem Einbau/Umbau von Komponenten in vorhandene Fahrzeuge verstanden wird. Dies könne als „Totschlagargument“ verwendet werden. Dass etwas wirtschaftlich nicht sinnvoll sei, könne aber kein echtes Argument für eine Ausnahme sein.*

*Der Fachgutachter gibt zu verstehen, dass es nicht darum gehe, kein Geld auszugeben. Vielmehr bestehe die Aufgabe darin, die vorhandenen Finanzmittel effizient einzusetzen (und z. B. keinen aufwändigen Umbau eines Fahrzeugs zu veranlassen, wenn die Neubeschaffung ohnehin in Kürze anstehe). Außerdem kann der unterschiedliche Finanzaufwand verschiedener Maßnahmen die Reihenfolge der Umsetzung beeinflussen. Wirtschaftlich meine, im Rahmen der vorhandenen Finanzierungsmittel zeitnah und effizient umsetzbar.*

- *Eine Vertreterin des Verkehrsverbunds Bremen/Niedersachsen (VBN) fragt, ob Ausschreibungen für neue Fahrzeuge erst einmal im Hinblick auf zu erwartende technische Innovationen zurückgehalten werden sollten. Außerdem stellt sie die Frage, wie der aktuelle Stand der Fahrzeugentwicklung kommuniziert werde. Sie erinnert an die Entwicklung eines nicht über die Außenseite der Karosserie überstehenden Faltenbalgs, die erst durch Herrn Boenke bekannt geworden ist.*

Herr Boenke erklärt, dass die Kommunikation zwischen Busherstellern, Verkehrsunternehmen und Verbänden besser werden müsse. Informationen über bereits lieferbare, innovative Komponenten sowie kurzfristig zu erwartende wesentliche Verbesserungen müssten kundengerecht breiter gestreut werden. Die STUVA sei bemüht, im laufenden Kontakt mit den Herstellern (erhöhte) Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung voranzubringen. Wenn Ausschreibungen unmittelbar bevorstünden, seien aktuelle, direkte Anfragen bei den Herstellern zu empfehlen.

- Ein Teilnehmer aus einem Verkehrsunternehmen merkt an, dass die Neubeschaffung der Fahrzeuge nicht leicht umsetzbar sei, da der Betrieb der Fahrzeuge aufgrund der Bindungsfristen von Fördermitteln über festgelegte Zeiträume gebunden sei.

Herr Boenke stimmt erneut zu, dass Ersatzbeschaffungen in der Regel nicht kurzfristig umzusetzen seien.

- Eine Vertreterin eines Behindertenbeirates weist darauf hin, dass der Rufknopf für Rollstuhlnutzende mit einseitiger Einschränkung der Armbeweglichkeit bei korrekter Aufstellung am Rollstuhlstellplatz nicht zu erreichen sei.

### Haltestellen

- Ein Teilnehmer aus einem Kreissenorenbeirat merkt an, dass bei geradlinigen Haltestellen an kurvigen Anfahrten stellenweise Haltebügel im Weg seien, welche die Anfahrt der Busse stören. Bei der Planung müsse darauf geachtet werden, dass diese Absperrbügel nicht die Anfahrt der Busse behinderten.
- Ein Vertreter einer Selbsthilfegruppe gibt zu bedenken, dass auf dem Land eine barrierefreie Haltestelle „in der Nachbarschaft“ kein Kriterium für eine Ausnahme darstellen könne. Denn dies könne dazu führen, dass Rollstuhlnutzende in einem solchen Fall erst mehrere Kilometer weit fahren müssten, um in den Regionalbus einsteigen zu können.

Der Fachgutachter erklärt, dass es bei dieser Ausnahmeregelung um Haltestellen gehe, die nah beieinander lägen (also in der Regel in städtischen und nicht in ländlichen Bereichen). Der Begriff „Nachbarschaft“ sei daher durch „enge Nachbarschaft“ zu präzisieren.

- Ein Teilnehmer möchte wissen, wie hoch der Förderanteil für den Umbau von Haltestellen ist.

Herr Semmelhaack vom ZVBN erklärt, dass zurzeit rund 75 Prozent der investiven Mittel vom Land Niedersachsen und 12,5 Prozent vom ZVBN gefördert werden. Nur den restlichen Betrag müssen die Kommunen tragen. Die förderfähigen Planungskosten sind auf 10 Prozent der investiven Kosten gedeckelt und werden ebenfalls mit 75 Prozent gefördert. Allerdings seien die Förderbedingungen recht restriktiv. So werde z. B. nur die reine Haltestelle (Wartefläche) gefördert. Wenn zudem bei einer Haltestelle beispielsweise bereits vorher ein Fahrgastunterstand gefördert wurde, gilt dennoch die Bindungsfrist von 20 Jahren.

Eine Teilnehmerin kommentiert, dass die Förderquote nur theoretisch sei. Wenn die Maßnahme teurer werde als mit dem Förderantrag beantragt, müsse die Kommune im Nachhinein die Mehrkosten alleine tragen. Dieser Fall sei gar nicht so selten, weil dem Antrag zwingend der Kostenstand zum Zeitpunkt der Antragstellung zu Grunde zu legen sei und sich durch die Zeitspanne bis zur Ausführung sowie ggf. unerwartete Ausschreibungsergebnisse Kostensteigerungen ergeben könnten.

Herr Semmelhaack merkt an, dass es sinnvoll sein könne, die Förderbedingungen zu verändern, um den barrierefreien Ausbau zu unterstützen.



- *Ein Behindertenbeauftragter weist darauf hin, dass bei Ersatzhaltestellen bisher häufig nicht an die Barrierefreiheit gedacht werde. Er unterstütze die Ausführungen des Gutachters. Im Sinne angemessener Vorkehrungen sei auch dort eine ausreichende Barrierefreiheit herzustellen.*
- *Eine Teilnehmerin fragt, wie viele Haltestellen es im Gebiet des ZVBN gebe und wie viele sich davon theoretisch bis 2022 umbauen ließen.*

*Herr Semmelhaack erklärt, dass es im Zuständigkeitsbereich des ZVBN ca. 11.000 Haltestellenmasten bzw. Haltestellenkanten gebe. Gemäß der im Workshop vorgeschlagenen Definition sei davon noch keine vollständig barrierefrei. Eine Prognose über konkrete Umbauzahlen sei schwierig, da der Umbau in der Hand der Kommunen liege.*

- *Ein Behindertenbeauftragter merkt wiederholt an, dass gerade bei den Haltestellen das Tempo der Umsetzung von der Finanzierung abhängt. Dies solle im Gutachten deutlich herausgestellt werden, um damit auf politische Veränderungen hinzuwirken.*
- *Ein Vertreter einer Gemeinde erklärt, dass sich eine Bordhöhe von 18 cm an den Bushaltestellen bewährt habe. Er weist darauf hin, dass eine Erhöhung der Haltestellenborde auf 22 cm technisch sehr aufwändig sei, da eine große Gehwegfläche umgebaut werden müsse. Um sich an das Gehwegniveau außerhalb des Bushaltebereichs anzugleichen, wäre eine Entwicklungslänge von ca. 3 Meter erforderlich. Die Barrierefreiheit könne auch durch ein Absenken der Busse hergestellt werden. Unter Umständen stünden auch Bäume in diesem Bereich, sodass sich Konflikte ergäben.*

*Herr Boenke entgegnet, dass dem Mehraufwand ein Mehrnutzen entgegenstehe. Die Planung müsse im Einzelfall unter Berücksichtigung der örtlichen Situation durchgeführt werden (beispielsweise können bei Kaphaltestellen häufig auch hinsichtlich des Platzbedarfs günstige Lösungen gefunden werden). Er wiederholt, dass erst bei einer Busbordhöhe von 22 cm ein vollständig barrierefreier Ein- und Ausstieg für alle Fahrgäste erreicht und auf fahrzeuggebundene Einstiegshilfen verzichtet werden könne. Das Absenken (Kneeling) bringe zwar einen wesentlichen Gewinn. Dennoch müsse bei niedrigeren Bordhöhen trotz Absenken des Busses für Rollstuhlnutzende die Rampe ausgeklappt werden.*

- *Eine Teilnehmerin aus einem Behindertenbeirat bekräftigt, dass bei einer Bordhöhe von 18 cm die verbleibende Reststufe nachteilig ist. Sie bezweifelt, dass Teilaufhöhungen stets den angestrebten Erfolg bringen werden, da die Busse (schon bisher) teilweise an der falschen (nicht optimalen) Stelle halten. Eine bessere Schulung der Fahrer sei daher erforderlich.*

*Herr Boenke stimmt dieser Forderung ausdrücklich zu.*

#### Fahrgastinformation, Service und Vertrieb / Bedarfsverkehre

- *Eine Teilnehmerin vom VBN fragt, wie man sich bei Bedarfsverkehren, z. B. im Taxi, die Rollstuhlmitnahme vorstellen könne.*

*Herr Busch (BSAG) hält es für fraglich, dass im Bedarfsverkehr die Zielvorgabe „ohne fremde Hilfe“ umsetzbar sei.*

*Herr Boenke erklärt, dass Bedarfsverkehre ein Teil des ÖPNV seien und daher die Mitnahme eines Rollstuhls grundsätzlich ermöglicht werden müsse. Herr Boenke bestätigt, dass hier allerdings auf Hilfen des Fahrpersonals nicht verzichtet werden kann.*

- *Ein Behindertenbeauftragter weist darauf hin, dass sehbehinderte Menschen im „Mobility On Demand“- Verkehr das Fahrzeug auch finden müssen und deshalb eine anforderungsgerechte Kommunikation zwischen dem Fahrer und dem Fahrgast wichtig sei.*

Herr Boenke stimmt dem zu und erklärt, dass das Thema im entsprechenden Workshop bereits diskutiert wurde. In Berlin tauschten Fahrpersonal und Fahrgäste beispielsweise für die Kommunikation ihre Mobilfunknummern aus. Es sei daher wichtig, das Fahrpersonal zum Umgang mit Menschen mit Behinderung zu schulen.

- Ein Teilnehmer fragt, wie Menschen mit Sehbeeinträchtigung informiert würden, wenn Busse und Bahnen ausfallen und ob eine Vorlesefunktion bestehe.

Der Fachgutachter erwidert, dass die Anforderung im Hinblick auf die vollständige Barrierefreiheit bestehe, die Fahrgäste über das Zwei-Sinne-Prinzip zu informieren. Ausnahmen seien dafür nicht vorgesehen.

Ein Behindertenbeauftragter informiert darüber, dass ein entsprechender Versuch mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern mit akustischer Funktion an der Haltestelle Domsheide anscheinend aus technischen Gründen eingestellt worden sei.

Herr Semmelhaack erklärt, dass der ZVBN gemeinsam mit der BSAG an einer Lösung arbeite, Anzeigen mit einer Vorlesefunktion auszustatten. Eine derartige Ausstattung sei für 200 Haltestellen in Bremen und 50 Haltestellen in der Region geplant.

- Eine Vertreterin eines Behindertenbeirats stellt zum Thema Fahrgastinformation fest, dass moderne Kommunikationsmedien (z. B. App) nur von einem Teil der Fahrgäste genutzt werden.
- Ein Behindertenbeauftragter regt an eine Qualitätsgarantie (Kundengarantie, z. B. bei Ausfall eines Niederflurfahrzeuges als Kompensation in Form von Taxinutzung oder Entschädigung) für die Barrierefreiheit einzuführen.

Eine Vertreterin des VBN erklärt, dass eine solche Mobilitätsgarantie im ÖPNV mit wesentlich anderen Rahmenbedingungen als bei Fernbahnen schwer zu realisieren sei (begrenzter Platz in den Fahrzeugen). Sie sei zurzeit nicht verbindlich geplant. Gleichwohl gebe es dazu Überlegungen, die sich aber nicht speziell auf die Barrierefreiheit beziehen. Eventuell sei eine Neujustierung möglich. Allerdings müssten die Bedingungen einer Qualitätsgarantie auch mit den Absichten der Verbundpartner sowie der Eisenbahnverkehrsunternehmen konform gemacht werden.

Der Behindertenbeauftragte würde es begrüßen, wenn eine derartige Qualitätsgarantie im Hinblick auf Anforderungen der Barrierefreiheit modifiziert werden könnte. Frau Behrmann sagt zu, ihm den aktuellen Entwurf für dieses Vorhaben zukommen zu lassen

#### Teilweise Zielerfüllung, Übergangsszenarien

- Ein Behindertenbeauftragter hinterfragt, ob im Hinblick auf das Ziel einer vollständig barrierefreien Gestaltung der Haltestellen ein Übergangsszenario mit Teilaufhöhungen („Buckel und Kissen“) wirklich sinnvoll sei. In Bremen gibt es seit Jahrzehnten bewährte Fahrzeuglifte, die bis zu einer Höhe von 15 cm ausgefahren werden können. Auch andere fahrzeuggebundene Systeme seien funktionsfähig. Er plädiert dafür, die Haltestellen direkt auf den gewünschten Standard zu bringen, statt nur für eine Übergangszeit Haltestellen mit anderen Höhen und Standards zu bauen, bis alle Fahrzeuge durchgetauscht seien. Denn „nichts hält bekanntlich länger als ein Provisorium“.

Herr Boenke erläutert, dass Übergangsszenarien (z. B. Teilaufhöhungen) nicht zum Regelfall werden sollen. Sie sollten nur dort erwogen werden, wo dafür dringender Bedarf bestehe. Allerdings könne auf Übergangslösungen nach seiner Auffassung nicht ganz verzichtet werden, da nach derzeitigem Stand noch mit einem längeren Zeitraum bis zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im Gesamtnetz zu rechnen sei.

- Eine Teilnehmerin aus einem Behindertenbeirat fragt, wie lange eine Übergangslösung halten könne.

*Herr Boenke antwortet, dass dies von den jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen abhängt. Wenn z. B. an einer verkehrlich bedeutenden Haltestelle eine Aufhöhung auf gesamter Länge wegen der dort regelmäßig haltenden (nicht vollständig barrierefreien) Fahrzeuge noch nicht möglich sei, könnte eine Teilerhöhung sinnvoll sein, nachdem die Dauer des voraussichtlichen Zustands abgeschätzt würde. Wenn dann gewährleistet werden kann, dass dort künftig nur noch anforderungsgerechte (neue) Fahrzeuge halten, könnte aus technischer Sicht der endgültige Ausbau gestartet werden. Dafür müsste dann aber auch erst wieder die Finanzierung gesichert werden.*

Herr Boenke bedankt sich abschließend für das Engagement der Teilnehmenden und erklärt, dass die Workshops einen wesentlichen Anteil zur Zielerfüllung des Gutachtens beigetragen hätten. Er weist darauf hin, dass der ZVBN die gesetzlichen Vorgaben in Bezug auf die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bereits sehr engagiert umsetze.

Er erinnert daran, dass sämtliche Veranstaltungsdokumentationen und Präsentationen auf der Homepage des ZVBN unter [www.zvbn.de/barrierefreiheit/](http://www.zvbn.de/barrierefreiheit/) abzurufen sind.

Es wird nachgefragt, wann Städte und Gemeinden das Gesamtergebnis erhalten. Dies sei wichtig, damit z. B. Behinderten- und Seniorenbeiräte gegenüber den Verwaltungen aktiv werden könnten.

Ein Behindertenbeauftragter fragt ergänzend, ob noch eine Veranstaltung zur Vorstellung des Gutachtens geplant sei (wie schon beim Gutachten von 2005).

Die Antworten zu den beiden letztgenannten Fragen sind Bestandteil des anschließenden Vortrags von Herrn Semmelhaack.

#### **4. Vorstellung des weiteren Vorgehens (vgl. Präsentationsfolien in der Anlage), Tim Semmelhaack, ZVBN**

Herr Semmelhaack stellt das weitere Vorgehen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Hinblick auf die vollständige Barrierefreiheit im ZVBN vor:

Das Fachgutachten soll zum nächsten Frühjahr abgeschlossen sein. Darin werden alle grundsätzlichen Überlegungen und konkreten Vorschläge unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Veranstaltungsreihe in einem Gesamtbericht zusammengeführt. Zum Abschluss werde es im Frühjahr 2020 eine Abschlussveranstaltung geben, in der das Gesamtergebnis präsentiert wird. Ein erneutes Beteiligungsverfahren ist dabei nicht vorgesehen (vgl. aber weitere Beteiligung beim Nahverkehrsplan und bei den Qualitätskonzepten).

Darauf aufbauend wird der Nahverkehrsplan im nächsten Jahr fortgeschrieben. Nach derzeitigem Stand solle die Fortschreibung etwa Ende 2020 der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Wie schon bisher beim ZVBN üblich, werde es voraussichtlich im Sommer 2020 Gelegenheit geben, zum Entwurf der Fortschreibung schriftlich Stellung zu nehmen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit und sollte daher nicht überfrachtet werden. Eine Konkretisierung erfolge durch die Qualitätskonzepte.

Diese sollen aufgrund der aktuellen gesetzlichen Vorgaben (insbesondere der wesentlichen Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) und ebenfalls unter Beachtung der Ergebnisse des dann vorliegenden Gutachtens umfassend(!) überarbeitet werden. Dies mit dem Ziel, diese zu hilfreichen Handreichungen für Kommunen und Verkehrsunternehmen zu machen. Zur Fortschreibung

der Qualitätskonzepte seien weitere öffentliche Beteiligungsverfahren geplant. Ziel sei es, die Fortschreibungen im Jahr 2021 abzuschließen. Insgesamt sei dies ein aufwändiger Prozess, der allerdings im Hinblick auf das anspruchsvolle Ziel gerechtfertigt sei.

Parallel dazu werde mit Maßnahmenkonzepten begonnen. Es stellt sich die Aufgabe, den Inhalt des Nahverkehrsplans vor Ort umzusetzen (70 Gemeinde, 6 Landkreise, 4 Städte). Das Herunterbrechen in örtlich überschaubare Bereiche soll im intensiven Beteiligungsprozess mit den Gebietskörperschaften erfolgen (aus organisatorischen Gründen „in kleiner Runde“, gegliedert nach Landkreisen und kreisfreien Städte). Ein Schwerpunkt werde darin liegen Prioritätenlisten zum Haltestellenausbau zu erstellen. Im Bereich der Haltestellen an Landstraßen sei besondere Überzeugungsarbeit zu leisten. Bei den Straßenbauämtern sei die Sensibilität in Bezug auf die Barrierefreiheit unterschiedlich ausgeprägt.

Herr Semmelhaack bittet die Anwesenden, an der Verbreitung der in den Workshops gewonnenen Informationen mitzuwirken und auch vor Ort für die Umsetzung vollständiger Barrierefreiheit zu werben. Abschließend bedankt er sich noch einmal herzlich bei allen Beteiligten und bringt seine Freude zu Ausdruck, dass die Teilnehmenden sich so kontinuierlich und engagiert in den Prozess eingebracht haben.

## IMPRESSIONEN AUS DER VERANSTALTUNG



