

Definition vollständige Barrierefreiheit sowie Fahrzeuge

28. März 2019, 14:00 bis 17:00 Uhr, Courtyard Marriott, 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.¹

Tagesordnung:

1. Begrüßung: Tim Semmelhaack, Leiter Bereich Planung und Qualität ZVBN und Dr.-Ing. Käthe Protze, Geschäftsführerin p+t Planung und Forschung
2. Definition der vollständigen Barrierefreiheit und Diskussion von Vorschlägen: Dr.-Ing. Dirk Boenke, Bereichsleiter Verkehr & Umwelt, STUVA e. V.
3. Vorschläge zur Fortschreibung der Qualitätsanforderungen im ZVBN/VBN Fahrzeuge - und Diskussion von Vorschlägen: Dr.-Ing. Dirk Boenke, Bereichsleiter Verkehr & Umwelt, STUVA e.V.
4. Ausblick



¹ Während der Veranstaltung übersetzen zwei Gebärdensprachdolmetscherinnen sämtliche mündlichen Beiträge in die deutsche Gebärdensprache.

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

Herr Semmelhaack, Leiter des Bereichs Planung und Qualität des ZVBN, begrüÙt die Anwesenden und stellt kurz den Hintergrund des Projektes vor. Angesichts der gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geltenden Zielvorgabe, eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022 hat die Verbandsversammlung beschlossen, den NVP bis Ende 2019 unter besonderer Berücksichtigung des Themas Barrierefreiheit fortzuschreiben. Die beteiligten Gebietskörperschaften, Vereine und Verbände sowie Verkehrsunternehmen sollen in diesem Prozess umfassend beteiligt werden.

Am 6. Februar 2019 hat eine Auftaktveranstaltung stattgefunden, an der rund 100 Gäste teilgenommen haben und in der umfänglich über den Anlass und die Ziele sowie die einzelnen Arbeitsschritte informiert wurde.

Frau Dr. Protze, Geschäftsführerin des Büros p+t Planung und Forschung sowie Moderatorin der Veranstaltung, begrüÙt die Anwesenden ebenfalls und gibt einen kurzen Rückblick auf die Auftaktveranstaltung. Darin wurde neben den grundsätzlichen Zielen und Arbeitsschritten auch erste Vorschläge zur Definition einer vollständigen Barrierefreiheit im ZVBN vorgestellt, die aufgegriffen und in dieser Veranstaltung vertieft diskutiert werden sollen.

Darüber hinaus wird sich die Veranstaltung mit dem Thema „Fahrzeuge“ befassen. In weiteren Workshops werden dann auch die Themen „Haltestellen“, „Fahrgastinformation/Service/Vertrieb“ und „Schnittstelle Fahrzeuge – Haltestellen“ bearbeitet. Alle Termine sowie sämtliche Veranstaltungsdokumentationen und Präsentationen finden sich auf der Homepage des ZVBN unter www.zvbn.de/barrierefreiheit/.

2. Definition der vollständigen Barrierefreiheit – Diskussion von Vorschlägen: Dr.-Ing. Dirk Boenke (vgl. Präsentationsfolien in der Anlage)

Der Fachgutachter Dr. Boenke, Bereichsleiter Verkehr & Umwelt der STUVA e. V., stellt zunächst die Rahmenbedingungen vor. Die in diesem ersten Abschnitt des Gutachtens zu erarbeitende „Definition einer vollständigen Barrierefreiheit“ bildet die Grundlage für Vorschläge zur konkreten Ausgestaltung dieser vollständigen Barrierefreiheit. Diese sollen dann für das Thema „Fahrzeuge“ am heutigen Tage und für die anderen Themen, wie „Haltestellen“ etc., in weiteren Workshops diskutiert werden. Als Ergebnis sollen dann letztendlich konkrete Vorschläge zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans formuliert werden.

Dr. Boenke blickt auf die öffentliche Auftaktsitzung zurück, in der die Definition bereits kurz vorgestellt und andiskutiert wurde. Schrittweise erläutert er sodann die Grundlagen: übergeordnete Zielsetzung, Zielgruppen, Anforderungen in qualitativer und quantitativer Hinsicht, die Zielvorgabe des Gesetzgebers sowie Grundprinzipien (Wahrnehmbarkeit, Bedienbarkeit, Verständlichkeit und Kommunikation sowie Bewegungsmöglichkeit). Anschließend geht er ausführlicher auf die funktionalen Anforderungen zur Erfüllung der Grundprinzipien (z. B. Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips) ein. Er nennt in diesem Zusammenhang wesentliche bundesweite Standards (z. B. DIN-Normen). Von den bundesweiten Standards könne dabei auch abgewichen werden, insbesondere aufgrund regionaler Rahmenbedingungen und örtlicher Erfahrungen, gerade auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens. Ein Kriterium für „vollständige Barrierefreiheit“ sei, dass in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen den ÖPNV grundsätzlich ohne fremde Hilfe nutzen könnten. Vor allem in der Übergangszeit, aber auch bei vollständiger Barrierefreiheit könne allerdings nicht immer auf personelle Hilfe verzichtet werden, z. B. beim Ausklappen von Fahrzeugrampen durch das Fahrpersonal. Was eine konsequente Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit beispielsweise bedeuten könne, zeigt der Gutachter

anhand eines Diskussionsvorschlags zu Voraussetzungen für einen „vollständig barrierefreien Einstieg“ auf. Dr. Boenke erläutert abschließend, dass es bei einer vollständigen Barrierefreiheit jedoch begründete Ausnahmen und Kompromisse für Zielkonflikte geben müsse. Zudem sei eine Übergangszeit zu berücksichtigen.

Dr. Boenke weist noch einmal darauf hin, dass es im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans noch weitere Gelegenheit zur Stellungnahme zu einer ausformulierten Definition geben wird.

Die anschließende Diskussion konzentriert sich insbesondere auf grundsätzliche Anmerkungen zur Definition sowie die Themen Zielgruppen, und Zielvorgaben für den Einstieg.

Grundsätzliche Anmerkungen zur Definition²

- *Beim Diskussionsvorschlag zum barrierefreien Einstieg sollte noch ergänzend zur Aussage „den Regelbetrieb“ zur Verdeutlichung „unter üblichen Bedingungen“ angefügt werden.*
- *Es wird kritisch angemerkt, dass zunächst der Begriff „Barrierefreiheit“ im Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) mit den wesentlichen Kriterien („in der allgemein üblichen Weise“, „ohne besondere Erschwernis“, „grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar“, sowie „Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel“) genannt werden sollte, bevor man sich mit der Definition von „vollständiger Barrierefreiheit“ befasst. Sonst wäre die Methodik des Vorgehens nicht nachvollziehbar.*

Der Fachgutachter betont, bei den betreffenden Arbeitsschritten genau nach dieser Methodik vorgegangen zu sein. Aus Zeitgründen habe er auf die Wiederholung der Wiedergabe von § 4 BGG „Barrierefreiheit“ (mit dem entsprechenden Inhalt) verzichtet, da er dies bereits in der öffentlichen Auftaktsitzung gebracht habe.³ Aus dem Team des Fachgutacherteams wird ergänzend angemerkt, dass nach Erfahrungen der STUVA eher die Nennung konkreter Beispiele für das Verständnis und die Diskussionsbereitschaft förderlich sei, als die Behandlung (maßgeblicher) Begriffe in allgemeiner Form. Im schriftlichen Bericht, als Bestandteil des Gutachtens, werden diese wesentlichen Begriffe aber ausführlich behandelt.

Herr Dr. Steinbrück, Behindertenbeauftragter des Landes Bremen, behält sich vor, nach Vorlage der betreffenden STUVA-Berichts zu diesem wichtigen Punkt schriftlich Stellung zu nehmen.

- *Unter den Teilnehmenden besteht die Einigkeit, dass die Definition möglichst allgemein gehalten werden und noch keine konkreten Zielzahlen/MaÙe beinhalten sollte. Vorgaben in Maß und Zahl sollten an spezifischen Fragestellungen weiter konkretisiert werden. Dabei müsse immer die technische Umsetzbarkeit berücksichtigt werden.*

Hinweis des Fachgutachters: Diese Einschätzung wird geteilt. In den folgenden Veranstaltungen soll daher weiter an konkreten Beispielen gearbeitet werden.

- *In der Definition wird laut Auffassung einiger Teilnehmender noch nicht deutlich, warum einige regionale Standards über oder unter den bundesweiten Standards liegen sollen.*

Hinweis des Fachgutachters: Gründe für Abweichungen von bisher geltenden bundesweiten Standards der barrierefreien Gestaltung können in unterschiedlichen regionalen Rahmenbedingungen für den ÖPNV liegen, aber auch z. B. darin, dass erhöhte qualitative Anforderungen („vollständige

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

³ Aus Gründen Verständlichkeit ist in die Präsentationsfolien dieser Dokumentation eine Folie mit dem Inhalt von § 4 BGG, Satz 1 und 2 eingefügt.

Barrierefreiheit“) (noch) nicht in bisherigen Standards berücksichtigt sind (z. B. Anforderungen Rollatornutzender). Als mögliches Beispiel für eine evtl. Unterschreitung bundesweiter Standards nennt Dr. Boenke die Merkmale von Bodenindikatoren bzw. Leitsystemen in einer Region. Wenn dort der Ausbau von Leitsystemen nach vormaliger (inzwischen fortgeschriebener) Norm schon weit fortgeschritten sei, könne es auf große Akzeptanz bei der Zielgruppe stoßen, die bisherige Systematik beizubehalten. In allen Fällen soll die Beteiligung aller maßgeblichen Akteure, die auch gesetzlich gefordert ist, dazu beitragen, die am besten „passende“ Lösung für eine Region zu finden.

- Bei der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit sollte in erster Linie auf bundesweite Standards gesetzt werden. Bezüglich der Abweichung von bundesweiten Standards wird die Auffassung vertreten, dass allein die Gewöhnung an eine bestimmte regionale Lösung kein entscheidendes Argument darstellen sollte, warum einzelne Standards oberhalb oder unterhalb der bundesweiten Standards verbleiben sollten.

Hinweis des Fachgutachters: Auch die bundesweiten Normen sind nicht immer einheitlich, widerspruchsfrei und unumstritten und werden daher auch nicht überall konsequent und ohne Abstriche angewendet. Auch hier findet eine fortwährende Diskussion und Anpassung statt. Bei den Standards ist zu unterscheiden zwischen verbindlichen Vorschriften (vgl. folgender Abschnitt „Fahrzeuge“) und Standards, die Ausnahmen zulassen, sowie Standards mit eher empfehlendem Charakter.

- Bei der Konkretisierung der Zielvorgaben sollten auch E-Scooter berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang sollten eindeutige Kriterien für die Mitnahme von E-Scooter entwickelt werden und angemessene Vorkehrungen in den Bussen geschaffen werden.

Zielgruppen

- Die dargestellten Zielgruppen umfassen alle Menschen mit wesentlichen funktionellen Einschränkungen.
- Die Grenze zwischen mobilitätsbehindert im engeren Sinne und mobilitätsbehindert im weiteren Sinne erscheint nicht immer eindeutig.

Hinweis des Fachgutachters: Als mobilitätsbehindert im engeren Sinne gelten alle Menschen, die einen Anspruch auf einen Schwerbehindertenausweis haben oder haben können.

- Unter den Zielgruppen sollten noch ältere Menschen mit Demenz und anderen Beeinträchtigungen, Menschen mit Autismus (dabei handelt es sich nicht um Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen) sowie E-Scooter nutzende Menschen ergänzt werden.

Diskussionsvorschlag zu Zielvorgaben für den vollständig barrierefreien Einstieg

- Es kann nicht nachvollzogen werden, warum die Zielzahlen für die Spaltbreite und die Reststufe mit 3 cm / 3 cm die Vorgaben nach DIN 18040-3 von 5 cm / 5cm noch übertreffen.
- Hinweis des Fachgutachters: Das Ziel einer Restspaltbreite und Reststufenhöhe von 5 cm/ 5 cm sei bereits sehr ambitioniert und könne in vielen Regionen im Regelbetrieb nur vereinzelt erreicht werden. Eine Restspaltbreite und Reststufenhöhe von 3 cm/3 cm drücke andererseits das Bestreben aus, sehr geringe Reststufen und Restspalten im Sinne erhöhter qualitativer Anforderungen an eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen und somit für alle Rollstuhlnutzenden den Ein- und Ausstieg bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ohne personelle oder technische Hilfe (Hublift/Rampe) zu gewährleisten. Aus Gründen technischer Machbarkeit würden dies in nächster Zeit allenfalls in Ausnahmefällen darstellbar sein und könnte nur ein langfristig zu erreichendes Ziel

werden. Daher würde, um vollständige barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV zu erreichen, der Einsatz fahrzeuggebundener Einstiegshilfen auf längere Zeit notwendig bleiben. Der Fachgutachter betont, dass für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Menschen mit Gehbehinderungen/Rollatornutzende), die fahrzeuggebundene Hilfen nicht nutzen können oder dürfen, bisher keine Mindestanforderungen in Normen verankert sind. Die Belange dieser Zielgruppen könnten berücksichtigt werden, indem ein zusätzliches Kriterium einbezogen würde. Als Vorschlag wird formuliert, für diese Fälle eine Reststufe und ein Restspalt von 10 cm/10 cm zu erreichen, um diesen Menschen mit Mobilitätseinschränkung einen Einstieg ohne fremde Hilfe zu ermöglichen.

- Die Frage, ob das Ausklappen einer Klapprampe durch das Fahrpersonal per Dienstanweisung (bei dann akzeptabler Neigung) als vollständig barrierefreie Lösung gelten kann, oder ob diese personelle Aktivität als „fremde Hilfe“ im Sinne des BGG einzustufen ist, bleibt zunächst umstritten.
- Da die 3 cm/3 cm bzw. die 5 cm/5 cm auch aufgrund von technischen Gegebenheiten (Ladung des Busses, Zustand des Straßenunterbaus und der Reifen) nicht immer eingehalten werden können, müsse überlegt werden, wie dieses Ziel technisch umsetzbar sei. Dabei sei auch die benötigte Zeit für die Umstellung der „gewachsenen“ Systeme zu berücksichtigen.
- Eine Rampe mit einer Steigung von 12 % erscheint nicht vollständig barrierefrei. Hier sollte überlegt werden, ob ein besserer Standard vorgegeben werden kann.

Hinweis des Fachgutachters: Das Neigungsmaß von 12 % ist der Mindeststandard, der aus einer auch in Deutschland verbindlich anzuwendenden Vorschrift (UN ECE Nr.107) abgeleitet ist. Zur möglichen Neigung einer Rampe wurde vom Gutachter im Sinne einer „vollständigen Barrierefreiheit“ noch kein eigener Vorschlag entwickelt. Diese Frage und überhaupt Aspekte des Zusammenhanges „Reststufe/Restspalt“ und „Einsatz von Lift/Rampe“ an unterschiedlichen Haltestellen soll in einem späteren Workshop zum Thema „Schnittstelle Fahrzeug/Haltestelle“ behandelt werden.

3. Fahrzeuge (Teil I): Fahrgastinformation am und im Fahrzeug

–
 Diskussion von Vorschlägen: Dr.-Ing. Dirk Boenke
 (vgl. Präsentationsfolien in der Anlage)

Ziel des Programmpunktes „Fahrzeuge“ ist es, Fragen der Akteure, Hinweise und Problembenennungen in Bezug auf die vollständige Barrierefreiheit von Bussen und Straßenbahnen im Bereich des ZVBN in den Arbeitsprozess aufzunehmen. Dies umfasst die drei Teilthemen

- Fahrgastinformation (außen am Fahrzeug und im Fahrzeug),
- Innenausstattung und Innenaufteilung sowie
- Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge (ohne Betrachtung der Schnittstelle zur Haltestelle).



Einleitend beschreibt Dr. Boenke zunächst die eingesetzten Fahrzeuge im ZVBN. Dort besteht eine sehr große Vielfalt sowohl bezüglich der Fahrzeugtypen als auch bezüglich des Alters der Fahrzeuge. Für alle Fahrzeugtypen liegen unterschiedliche gesetzliche und technische Regelwerke vor, die u. a. Vorgaben zur Barrierefreiheit beinhalten.

Im ZVBN bilden die im Jahr 2000 erstmals beschriebenen Qualitätsanforderungen für Fahrzeuge die Grundlage für die Vergabe. Diese sind unter Berücksichtigung aktueller Rechtsnormen und Standards mehrfach fortgeschrieben worden. Auch mit diesem Gutachten soll eine weitere Fortschreibung erfolgen. Dementsprechend legt Dr. Boenke seinen

Vorschlägen zur Fortschreibung die Anforderungen des derzeit aktuellen Fahrzeugkonzeptes für den Bereich des ZVBN zugrunde.

Dr. Boenke betont, dass der Inhalt des derzeitigen Fahrzeugkonzeptes (5. Auflage, 2017) bereits in zahlreichen Punkten den Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit aus heutiger Sicht entspräche. Während seines Vortrags verdeutlicht er dies wiederholt bei der Darstellung einzelner Merkmale und Kriterien (auf den Präsentationsfolien durch einen grünen Haken gekennzeichnet). Im ausführlichen Vortrag behandelt er sodann das Thema „Fahrgastinformation am und im Fahrzeug.“

In der anschließenden Diskussion wird ein breites Spektrum unterschiedlicher Aspekte der visuellen und akustischen Fahrgastinformation im und am Fahrzeug (einschließlich der Behandlung vieler Details) eingebracht.⁴ Dr. Boenke nimmt die Hinweise und Fragen mit Interesse entgegen. Er erhält Gelegenheit, auf jeden Diskussionsbeitrag ausführlich zu antworten, soweit es der derzeitige Stand des Arbeitsprozesses zulässt.

Fahrgastinformation außen

- *Visuelle Information:*

- *Die Schriftgröße der Außenanzeige sollte konkret definiert werden.*
- *Die derzeitige Schrift (orange auf schwarz) bietet wenig Kontrast und ist daher nicht gut erkennbar, besser wäre weiß oder gelb auf schwarz.*

Hinweis aus dem Publikum: Eine Untersuchung zur Wahrnehmbarkeit der Schriftfarben gelangte zu dem Ergebnis, dass die Qualität der Schrift sehr unterschiedlich empfunden wird. Insbesondere in den Abendstunden ist weiße oder gelbe Schrift auf schwarzem Untergrund schwerer erkennbar als orange Schrift auf schwarzem Untergrund. Es ist daher schwierig, einheitliche Standards zu definieren.

Hinweis des Fachgutachters: Die Lesbarkeit der Schrift könnte neben dem visuellen Kontrast möglicherweise auch durch die Auflösung der Anzeige (in der Regel LED-Anzeiger) beeinflusst sein. Ältere Anzeigen haben eine gröbere Auflösung (weniger LED).

- *Bei der vorderen Anzeige am Bus sollte auf Lauftext verzichtet werden, hier ist eine klare Information wichtig. Möglicherweise kann ergänzend zur Nummer ein eindeutiges Piktogramm (z. B. Flugzeug für Flughafen, Doktorhut für Universität etc.) hilfreich sein.*
- *Die Lebenshilfe Deutschland hat unterschiedliche Symbole entwickelt, die bei den Überlegungen zur bildlichen Kennzeichnung einbezogen werden können, um auch kognitiv Beeinträchtigten die Benutzung des ÖPNV zu erleichtern.*

Hinweis aus dem Publikum: Es erscheint wichtig, nicht eine eigene Piktogrammsprache zu entwickeln, sondern klar definierte Piktogramme zu übernehmen, die auch von Ortsfremden eindeutig lesbar und auf andere Regionen übertragbar sind.

⁴ Im Zielkonflikt zwischen der vollständigen Abarbeitung des geplanten Tagesprogramms und einer umfassenden Anhörung aller Teilnehmer haben sich die Moderatorinnen für Letzteres entschieden. Sie haben daher Wortmeldungen weder in der Zahl, noch im Umfang und Inhalt begrenzt und auch ausführliche Antworten des Gutachters zugelassen. Dadurch wurde bekräftigt, welcher Stellenwert der Beteiligung der Akteure im gesamten Arbeitsprozess zukommt.

- *Es wird empfohlen einen Lauftext an der Seite auf die wichtigsten Ziele zu beschränken und wechselnde Wörter anzuzeigen, keine durchlaufenden Buchstaben.*
- *Das Rollstuhlsymbol am Fahrzeug sollte verzichtbar sein, da die Fahrzeuge ohnehin vollständig barrierefrei sein sollten.*

Hinweis des Fachgutachters: Die Hinweise zur visuellen Information (Farbgebung, Schriftgröße) werden im Gutachten aufgenommen. Die Piktogramme müssen unterschieden werden in Piktogramme, die beispielsweise nach Zulassungsverordnung verbindlich vorgeschrieben sind und andere, erläuternde Piktogramme. So ist beispielsweise der Hinweis mit Rollstuhlsymbol zurzeit nach StVZO bzw. UN ECE Nr. 107 vorgeschrieben.

- *Akustische Information:*
 - *Es ist es wichtig, dass Außenansagen an Haltestellen bei außerplanmäßig verkehrenden Fahrzeugen oder Streckenwechseln getätigt werden. Da dies immer wieder vorkommt, sollte über Außenansagen an allen Haltestellen nachgedacht werden.*

Fahrgastinformation innen

- *Visuelle Information:*
 - *Die Haltestelleninformationen sollten in einer einfachen, leicht lesbaren Schrift erfolgen. Die Schriftgröße für die Haltestellenanzeige sollte festgelegt werden.*

Hinweis des Fachgutachters: Aufgrund der Vielzahl der Hersteller und Fahrzeugtypen erscheint es schwierig, sich auf konkrete Schriftgrößen zu einigen. Es kann jedoch sinnvoll sein, Mindestgrößen festzulegen. Dabei sollten normgemäße Anforderungen von Menschen mit Sehbehinderungen unter Vorgabe einer angemessenen Leseentfernung beachtet werden.
 - *Eine zusätzliche Anzeigetafel für Rollstuhlfahrer sollte nicht in rückwärtiger Blickrichtung liegen, sondern in seitlicher Blickrichtung (über der Tür 2), da die rückwärtige Aufstellposition als gefährlich eingeschätzt wird (Anstoßen des Kopfes gegen rückwärtige Anlehnplatte, Wegrollen des Rollstuhls beim Beschleunigen des Busses) und daher von einigen Rollstuhlnutzenden ein seitliches Aufstellen bevorzugt wird.*

Hinweis des Fachgutachters: Nach verbindlich geltenden Vorschriften (StVZO in Verbindung mit UN ECE Nr. 107) und gestützt auf umfangreiche Untersuchungen wird bei Bussen grundsätzlich von einer Queraufstellung abgeraten. Dieser Aspekt wird im Teil II des Workshops „Fahrzeuge“ zum Thema „Innenausstattung und Innenaufteilung“ weiter behandelt.
 - *Bei Gelenkbussen kann es auch sinnvoll sein, eine zweite Anzeigetafel einzurichten.*
 - *Die Piktogramme für die Kennzeichnung der Sitzplätze für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität sind entweder zu hoch oder zu niedrig angebracht.*
- *Akustische Information:*
 - *Die Haltewunschtaaste sollte nach der Bedienung auch ein akustisches Signal abgeben.*
 - *Die Haltestellenansage in Regionalbussen sollte ausreichend verständlich und laut sein.*

Hinweis vom ZVBN: Eine ausreichende Lautstärke ist vorgeschrieben. Sollte es da Beschwerden geben, so ist eine Information an den ZVBN wichtig.

Sonstige Hinweise

- *In den neuen Straßenbahnen ist eine direkte Kommunikation mit dem Fahrer aufgrund der Lage des Mehrzweckplatzes nicht möglich, da dieser zu weit hinter dem Fahrer liegt.*
- *Die Fenster der Busse und Straßenbahnen sollten sich öffnen lassen (z. B. an heißen Tagen).*
- *Im Oldenburger Stadtverkehr wird das Fahrzeug an Haltestellen nicht immer abgesenkt, so dass dann die Rampe zu steil wird.*
- *Manche Straßenbahnhaltestellen sind nicht barrierefrei erreichbar, weil die Haltestelle in der Straßenmitte liegt und die Zuwegung dorthin nicht über abgesenkte Bordsteine verfügt.*
- *Es kommt nicht nur auf die (einmalige) Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an, sondern auf eine dauerhaft vollständig barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV. Deshalb sind laufende Wartung und Unterhaltung der Anlagen und Fahrzeuge sowie die Ausbildung und Kontrolle des Personals (Qualitätsmanagement) wesentlicher Bestandteil der Anforderungen.*

Die Anmerkungen werden in den Prozess einfließen.

Die erfreuliche Vielzahl der Beiträge hat das große Interesse an der Thematik bestätigt. Leider ist durch den Umfang der Beratungen der Zeitplan aus dem Takt gekommen. Für die Fahrzeug-Teilthemen „Innenausstattung“ und „Ein- und Ausstieg“ blieb somit bei diesem Workshop keine ausreichende Zeit zur vertieften Behandlung. Darüber zeigten sich einige Teilnehmer enttäuscht.

Auf Anregung von Herrn Frehe sollen die beiden Teile „Innenausstattung“ sowie „Ein- und Ausstieg“ aus dem Workshop zum Themengebiet „Fahrzeuge“ in dem für den 27. Juni 2019 vorgesehenen Workshop mit hinreichender Zeit für die Beratung behandelt werden.

4. Ausblick

Frau Dr. Protze greift den Vorschlag von Herrn Frehe auf: Die Themen „Innenausstattung“ sowie „Ein- und Ausstieg“ werden auf die Tagesordnung des Workshops am 27. Juni 2019 gesetzt.

Zum Abschluss der Veranstaltung bedankt sich Herr Semmelhaack bei den Anwesenden für die konstruktive Teilnahme und weist auf die weiteren Termine und die Dokumentation hin, die im Rahmen des Gutachtens zur Barrierefreiheit geplant sind. Alle Dokumente und Termine werden auf der Homepage des ZVBN eingestellt (www.zvbn.de/barrierefreiheit/). Die Einladungen zu den Terminen werden jeweils per E-Mail verschickt.

IMPRESSIONEN AUS DER VERANSTALTUNG



STRUKTURIERTE ZUSAMMENFASSUNG WESENTLICHER ÄUSSERUNGEN

(laufend während der Veranstaltung notiert)

Definition

im Regelbetrieb, unter üblichen Bedingungen

Definition: allgemeine halten, ohne konkrete Zielzahlen / Maße

10/10 nicht vollständig, Scooter berücksichtigen

Barrierefreiheit existiert auf der gesetzl. Definition vollständig = umfassend für alle Zielgruppen

im 2. Schritt: Einschränkungen (techn. Probleme...)

Zielgruppe

Menschen mit Seheneinschränkungen

ältere Menschen mit Demenz u. anderen Beeinträchtigungen

alle wesentl. funktionellen Einschränkungen

Menschen mit Autismus ≠ kognitive Einschränkung

Grenze mobilitäts-ingeschränkte Menschen? Auspruch: Schwerbeh. ausweis

E-Scooter nutzende Menschen

Auffahrbar ohne bes. Erschwernis nutzbar

Es sollte einheitliche Standards geben (auch bundesweit)

keine vollst. Barrierefreiheit, wenn fremde Hilfe

Klapprampe ≠ ohne fremde Hilfe

Zugänglichkeit, "fremde Hilfe"

3/3 oder 5/5 wird nicht immer zu halten sein wie damit umgehen?

Einstieg

Warum DIN ja oder nein?

12% Steigung Rampe

5/5 Stuhl/Spalt

Unterhalb des Standards wann sinnvoll? → wenn gute Lösung vorhanden z.B. Bodenindikatoren

Warum erst ab 12% Steigung barrierefrei? → Fachgesetz bei Busunternehmern → DIN 18063 kurze Rampen

Wie kann man das Ziel dauerhaft gewährleisten?

Fragen

Fahrgastinformation

Außen

Außenanzeige auch bei Einsechsfahrzeugen, die außerplanmäßig verkehren

Beschriftung der Busse (Kontrast, unruhig)

besser: weiß/schwarz

Farbkontraste: gelb auf schwarz besser, DIN 3275

Rollstuhl-Symbol verzichtbar, weil barrierefrei

vorne: keine Laufschrift, klares Bild

Größe der Schrift, Helligkeit / Kontrast Farbe ← konkreter

Kontraste werden unterschiedlich wahrgenommen

Kontraste: weiß auf schwarz → abends schlecht zu sehen

Seit: Laufschrift nur bei vielen Zwischenzielen mit "Wortwechseln" z.B. Regionalbusse

Zusätzlich zur Nr. auch Piktogramm z.B. Universität

Lebenshilfe Dt. Land: Symbole als Grundlage für Überlegungen

Piktogramme für kognitiv Beeinträchtigte

innen

neue Straßenbahnen: Kommunikation ist mit Fahrer nicht möglich, nur über Taste

Haltestelleninformation: leicht, einfache Schrift

Lautstärke bei Innenanzeigen (Regionalbusse) → besser verständlich

Größe der Schrift für jede Haltestelle oder nur bestimmte festlegen

Schriftgrößen schwierig weil viele Hersteller mit unterschiedl. Modellen → jetzt möglichst groß

Zeichen sind zu hoch angebracht

Oder: Zeichen sind zu tief angebracht → wichtig Augenhöhe

Zusätzliche Anzeigetafel quer zur Fahrtrichtung, für alle wahrnehmbar, über Tür

Blindensignal bei Haltewunsch (akustisch)