

**Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (AVV);
Ergänzung des bestehenden Nahverkehrsplans zur Herstellung der Barrierefreiheit sowie zur Verbundintegration des Altlandkreises Dillingen a.d. Donau sowie des Landkreises Donau-Ries**

Anlage 1 zur Sitzungsvorlage 1/090/2021 für die Sitzungen des Kreisentwicklungsausschusses am 04.10.2021 und des Kreistages am 08.11.2021

Herstellung vollständiger Barrierefreiheit

Der Nahverkehrsplan hat die Belange in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die wesentlichen Aspekte eines barrierefreien ÖPNV sind die Haltestelleninfrastruktur, die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge, die Kommunikation mit den Kunden sowie der Betrieb und Unterhalt der Anlagen. Nur im Zusammenspiel aller dieser Punkte ist eine vollständige Barrierefreiheit nach heutigem Stand der Technik sicher zu stellen. Eine isolierte Betrachtung von Haltestellen und Fahrzeugen ist dabei nicht ausreichend. Konzepte und Ziele müssen auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmt werden. So benötigt beispielsweise eine barrierefreie Haltestelle ein barrierefrei zugängliches Haltestellenumfeld (Zu-/Abwege, Querungen, etc.).

Ein barrierefreies ÖPNV-Angebot kann nur im Zusammenwirken der zuständigen Kommunen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger erreicht werden. Aufgrund des teilweise erheblichen finanziellen und organisatorischen Aufwands entsprechender Maßnahmen muss die Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots schrittweise erhöht werden. Insbesondere muss zunächst darauf geachtet werden, dass bei Neueinrichtungen oder Neubeschaffungen von ÖPNV-Einrichtungen (z.B. Haltestellen oder Bussen) diese Grundsätze Berücksichtigung finden. Dasselbe gilt auch, wenn ÖPNV-Anlagen (z.B. Haltestellen) umgebaut werden.

Folgende Grundsätze sollen beachtet werden:

Information

- Aufnahme relevanter Informationen für Mobilitätsbeeinträchtigte in die Fahrgastinformationssysteme (z.B. Kennzeichnung der Linien und Kurse, die mit Niederflurbussen oder vergleichbaren Fahrzeugen gefahren werden). Darstellung der Fahrgastinformationen auch in leichter Sprache.
- Sensibilisierung und Schulung des Auskunftspersonals
- Barrierefreie Gestaltung visueller Informationen entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip (bei Druckerzeugnissen sollte auf eine kontrastreiche Darstellung geachtet werden).

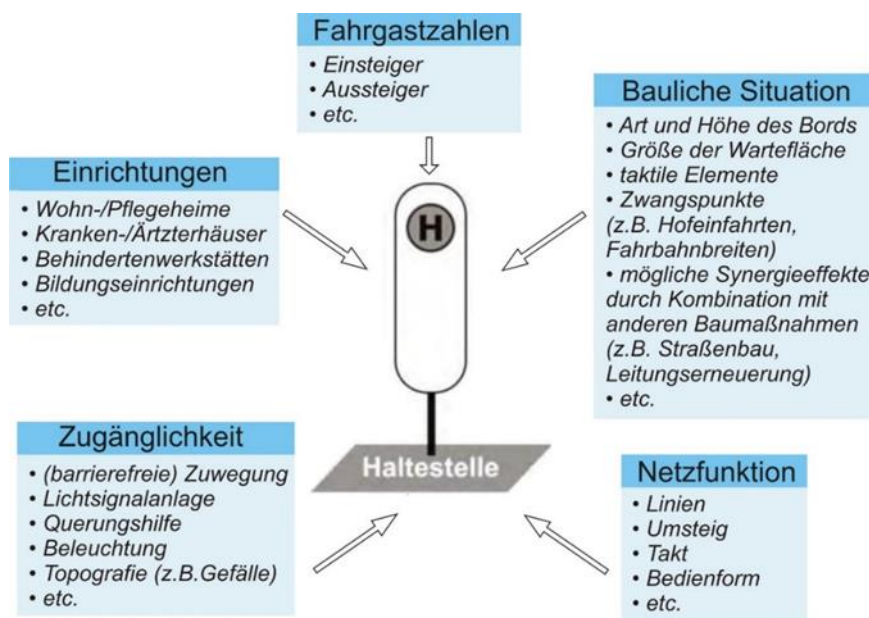
Haltestellen

- Grundsätzlich sollen die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen bei der Neueinrichtung oder Umbau von Haltestellen berücksichtigt werden. Dabei soll nicht nur auf eine Barrierefreiheit direkt an den Haltestellen geachtet werden, sondern auch in ausreichendem Radius an den Zu- und Abgangswegen. Priorität bei eventuellen Neubauten sollten Haltestellen haben, an denen ein aktueller Bedarf erkennbar ist (z.B. schwer zugänglich), speziell in den zentralen Orten, oder eine hohe Nachfrage vorhanden ist.
- Haltestellenformen, die eine reibungslose Anfahrbarkeit durch die eingesetzten Fahrzeuge und damit minimale Stufen- und Spaltmaße ermöglichen (Kaphaltestellen oder Haltestellen am Straßenrand). Bei

Busbuchten muss eine ausreichende Länge der Busbucht gewährleistet sein, um die Stufen- und Spaltmaße zwischen Fahrzeug und Bordstein gewährleisten zu können. Hierfür sind die notwendigen Längen und Ausgestaltungsformen hinsichtlich der Möglichkeiten/Machbarkeiten im Bestand zu bewerten und zu berücksichtigen.

- Höhenanpassungen der Borde gemäß den oben genannten Anforderungen im Zusammenspiel mit den eingesetzten Fahrzeugen
- Sicherstellung einer dauerhaft konstanten Höhe der Bordkante
- Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag im Bereich der Haltestellen und auf den angrenzenden Gehwegen
- Einsatz von Leitsystemen aus kontrastreichen Bodenindikatoren zum Auffinden der Haltestelle und vor allem der Einstiegstür
- Möglichkeit des „verkürzten“ barrierefreien Ausbaus von Haltestellen aus Gründen der örtlichen Umstände (z.B. Hochbord nur im Bereich der Tür zu den Rollstuhlplätzen)

Aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellen im AVV-Regionalbusverkehr wird sich ein flächendeckender barrierefreier Ausbau über mehrere Jahre erstrecken. Daher wird eine Prioritätenbildung beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen notwendig. Neben dem Fahrgastaufkommen (Ein-, Aus- und Umsteiger) oder der qualitativen Bewertung des ÖPNV-Angebotes (Fahrtenzahl, Taktverkehr) an der Haltestelle ist auch das Vorhandensein von Einrichtungen im Einzugsgebiet, die für Mobilitätseingeschränkte relevant sind (insbesondere Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser und sonstige medizinische Einrichtungen, Behindertenwerkstätten, spezielle Bildungseinrichtungen) ausschlaggebend. Zudem sind bei der Beurteilung der barrierefreien Erreichbarkeit von Haltestellen weitere Kriterien wie die Umfeldsituation oder eine allgemeine Dringlichkeit eines Haltestellenausbaus (z.B. durch unsichere Querungsstellen oder fehlende Aufstellflächen) zu berücksichtigen (siehe Abbildung).



Quelle: Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger, BAG ÖPNV 2014

Bei der Haltestellenausstattung ist nicht überall ein vollumfängliches Haltestellenmobiliar notwendig. Dies kann z.B. sowohl am tatsächlichen Leistbarem oder auch an der Örtlichkeit liegen. Falls Haltestellen ausgebaut werden, ist an entsprechende Sitzgelegenheiten zu denken. Rollstuhlfahrer sollten da-

bei eine ausreichende Bewegungsfläche und Aufstellfläche unter einer Überdachung erhalten. Die Haltestellen sollten taktil erfassbar und kontrastreich gestaltet werden. Als technischer Anhaltspunkt dient hier die DIN 18040 (barrierefreies Bauen).

Die oben gemachten Aussagen sind auch auf Bahnhaltepunkte in ihrer Funktion als Umsteigepunkte zwischen SPNV und allgemeinem ÖPNV zu übertragen. Da an einzelnen Bahnhaltepunkten eine hohe Nachfrage besteht, sollte gerade hier auf Maßnahmen hingewirkt werden, die den Belangen von Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen gerecht werden. Daher wird hier prioritär eine Ausrüstung mit Aufzügen/Rampen angestrebt.

Busse

- Der Anteil, der im ÖPNV eingesetzten Busse in Niederflurbauweise mit Einstiegshilfen soll weiter erhöht werden. Berücksichtigung sollen hier auch Mobilitätshilfen (z.B. Rollstühle, Rollatoren, E-Scooter, Kinderwägen) finden. Soweit PKW zum Einsatz kommen (v.a. im AST- oder Rufbusbetrieb) sollte durch organisatorische Maßnahmen eine Mitnahme mobilitätseingeschränkter Personen ermöglicht werden. Dies umfasst insbesondere die persönliche Hilfe beim Ein- und Ausstieg und das Verladen der mitgeführten Hilfsmittel.
- Der Fahrstil soll den Bedürfnissen beeinträchtigter Personen gerecht werden. Beispielsweise sollen Busse erst anfahren, wenn erkennbar mobilitätsbeeinträchtigte Personen einen gesicherten Platz im Fahrzeug eingenommen haben. Die Busfahrer sollen entsprechend sensibilisiert und geschult werden.

Die Realisierung der genannten Grundsätze fällt nicht nur in den Aufgabenbereich der Aufgabenträger oder des AVV, vielmehr sind auch die Verkehrsunternehmen (insbes. Fahrzeuge) und Gemeinden (insbes. Haltestellen) betroffen.

Wichtiger Punkt ist die Systemeinheit aller Maßnahmen zur Barrierefreiheit; d.h. die getroffenen Maßnahmen zur Barrierefreiheit müssen miteinander kompatibel sein (z.B. Niederflerbus und barrierefreie Haltestelle).

Gewährleistet sollte außerdem sein, dass für eine barrierefreie Nutzbarkeit von Infrastruktur und Fahrzeugen eine regelmäßige Wartung, Pflege und Reinigung erfolgt, einschließlich Winterdienst.

Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) schreibt in § 8 Abs. 3 Satz 3 vor, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. In Satz 4 wird weiter ausgeführt, dass die im Vorsatz genannte Frist nicht gilt, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Über den 01.01.2022 hinaus wird eine Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit für die Fahrzeugkategorie Verstärker als erforderlich angesehen. Diese Fahrzeuge sind v.a. zur Abdeckung von Schülerspitzen im Einsatz und sind für die Grundmobilität der gesamten Bevölkerung weitgehend bedeutungslos. Es wird daher als vertretbar angesehen, dass diese Fahrzeuge nicht barrierefrei ausgestaltet werden, sondern hier weiterhin Kombibusse (kombinierte Linien-/Ausflugsbusse) eingesetzt werden, zumal diese Fahrzeuge mehr Sitzplätze bieten und daher gerade bei den Schülern auch entsprechend beliebt sind. Kommen Kombibusse zum Einsatz, müssen diese mind. über einen Hublift o.ä. verfügen.

Weiterer Ausnahmebedarf wird für die Information an Haltestellen gesehen. Es ist kaum möglich bei begrenztem Platz und begrenzten Finanzmitteln die Information an Haltestellen für alle denkbaren Beeinträchtigungen zu erstellen. Neben verschiedensten Schriftgrößen wären auch hier flächendeckend Sprachausgaben notwendig. Daher wird als zukunftsadäquate Information u.a. die Information über Mobilgeräte der Fahrgäste (Smartphones) gesehen. Neben Abfahrten in Echtzeit können hier die Fahrgastinformationen in einer jeweils geeigneten Form ausgegeben werden. Damit wird eine deutlich bessere Information als im Vergleich zu herkömmlichen Fahrplanmedien erreicht.

Nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG besteht die Möglichkeit, Ausnahmen bei der Herstellung von Barrierefreiheit festzulegen. Diese Ausnahmen sind zulässig, wenn diese konkret benannt und begründet werden. Ausnahmetatbestände sind etwa gegeben, wenn z.B. die Barrierefreiheit des Haltestellenumfeldes nicht gewährleistet ist oder die Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeuge im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Weitere Ausnahmetatbestände können sich ergeben, wenn:

- verkehrliche (zum Beispiel Verkehrsbehinderung durch eine Kaphaltestelle) und verkehrstechnische Gründe (aufgrund der Gesetzeslage, Abstimmung mit Anordnungsbehörde und Polizei) gegen einen Umbau sprechen,
- der Umbau einer Haltestelle wegen baulichem Aufwand wirtschaftlich nicht umsetzbar ist (unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Dringlichkeit),
- der Umbau einer Haltestelle aus konstruktiven und/oder technischen Gründen nicht möglich ist (zum Beispiel eine parallele Anfahrt der Haltestelle nicht möglich ist),
- der Umbau einer Haltestelle aus Naturschutzgründen nicht möglich ist,
- der Umbau einer Haltestelle aus stadtgestalterischen Gründen nicht möglich ist,
- in private Grundstücke beziehungsweise Rechte (Baugrund, Grundstückszufahrten) eingegriffen werden muss,
- Haltestellen nicht im regulären Tagesbetrieb angefahren werden (Bedarfs-, Ersatz- und Nachtbus Haltestellen),
- Haltestellen nicht auf Dauer Bestand haben,
- Haltestellen niedrig frequentiert sind,
- Haltestellen mit flexibler Bedienformen (On-Demand-Verkehr), oftmals mit PKW/Kleinbussen angefahren werden; diese Fahrzeuge können keine Barrierefreiheit für alle Nutzer bieten oder
- bei Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Hier soll verhindert werden, dass die Herstellung der Barrierefreiheit „ins Leere“ läuft und eine barrierefreie Insel entsteht.

Um sich dem Thema weiter zu nähern, bedarf es einer Aktualisierung bzw. einer Neuaufstellung eines Haltestellenkatasters. Ein solches wurde von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) in 2020 an die Fa. ptv aus Karlsruhe in Auftrag gegeben. Erste Ergebnisse dieser umfassenden Erhebung werden für 2023 erwartet. Dieses Kataster bildet die Grundlage für das weitere Verfahren und bietet die Möglichkeit, Ausnahmen konkret zu benennen. Eine eigene Bestandsaufnahme der Haltestellen durch die Aufgabenträger, um dem im Gesetz genannten Stichtag einzuhalten widerspräche in ganz erheblichen Maß dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit nach Art. 61 Abs. 2 Satz 1 Gemeindeordnung (GO) in Verbindung mit Art. 55 Abs. 2 Satz 1 Landkreisordnung (LKRO). Dies liegt insbesondere darin begründet, dass ein solches Kataster sicherlich einen höheren fünfstelligen Betrag an Kosten hervorruft, aber ein solches von der BEG ohnehin zeitnah vorliegen wird. Die Zeit bis zum Vorliegen dieser Haltestellendaten soll genutzt werden, auch zusammen mit der Regierung von Schwaben, den Begriff der „Barrierefreiheit“ möglichst genau zu definieren. Eine solche Definition liegt bis dato nicht vor. Problematisch hierbei ist, dass es eine Vielzahl an Behinderungen gibt, die eine z.T. gänzlich unterschiedliche Art von

Barrierefreiheit benötigen. Primär wird oftmals an die Belange von Rollstuhlfahrern gedacht. Aber auch Sehschwäche, Blindheit, Taubheit, Großwuchs, Kleinwuchs etc. stellen Behinderungen dar. Es ist somit nur schwer bis gar nicht möglich, all diesen Arten von Behinderungen entgegenzutreten bzw. können sich Maßnahmen teilweise gegenseitig ausschließen. Ein Rollstuhlfahrer braucht etwa einen Fahrplanaushang in niedriger Höhe, wohingegen ein Großwüchsiger einen Fahrplan in ungleich größerer Höhe benötigt. Letztendlich wird es hierbei auch darum gehen, abzuwägen, mit welchen Maßnahmen und damit finanziellen Mitteln der größte Nutzen erzielt werden kann.