

## **Barrierefreier ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis gemäß PBefG**

### **- Rahmenvorgaben des Rhein-Sieg-Kreises zur Erfüllung der Anforderungen gemäß §8 Abs. 3 PBefG –**

**-Entwurf -**

#### **Vorbemerkungen**

Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist zum 01.01.2013 in Kraft getreten. Darin enthalten sind u.a. weitreichende Regelungen zur Barrierefreiheit. Die Aufgabenträger sind verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der Nahverkehrsplan muss gemäß §8 Abs. 3 die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat eine Arbeitsgruppe gebildet, welche kreisweit einheitliche Rahmenvorgaben für die Anforderungen an barrierefreie Haltestellen bzw. an barrierefreie Fahrzeuge sowie Service und Information erarbeitet. Mitglieder dieser Arbeitsgruppe sind Vertreter der Kreisverwaltung (Planungsamt, Straßenverkehrsamt, Behindertenbeauftragte), der Verkehrsunternehmen, der Kommunen sowie einiger im Kreisgebiet als Ansprechpartner vorhandener Behindertenverbände.

In einem ersten Abstimmungsgespräch im Herbst 2013 wurden die Anforderungen an die Barrierefreiheit diskutiert. Im April wurden die Eckpunkte kreisweit einheitlicher Rahmenvorgaben für einen barrierefreien ÖPNV erarbeitet. Das Ergebnis ist das vorliegende Papier. Dabei wird hier zunächst ausschließlich der ÖPNV mit Bussen und Taxen betrachtet, das Thema Barrierefreiheit im Stadtbahnverkehr wird gesondert behandelt. Rahmenvorgaben für einen barrierefreien SPNV müssen auf Ebene des NVR (Nahverkehr Rheinland) formuliert werden.

Die hier dargestellten Vorgaben gelten für zukünftig durchzuführende Aus- bzw. Neubaumaßnahmen. Bereits umgebaute Haltestellen, die den formulierten Vorgaben nicht 100%ig entsprechen, sollen aufgrund des damit verbundenen hohen finanziellen sowie personellen Aufwandes nicht nachgerüstet werden.

#### **Rahmenvorgaben für einen barrierefreien ÖPNV im Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises**

Das PBefG verpflichtet die Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen darzustellen, wie eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen ist. Unabhängig von der Fragestellung, ob dieses Ziel bis zu dem genannten Zeitpunkt oder überhaupt erreicht werden kann, bezieht sich diese Formulierung auf sämtliche Bereiche des ÖPNV. Die Rahmenvorgaben sollen sich so zum einen auf den Ausbau der Infrastruktur (Haltestellen und Zuwegung) und auf Fahrzeuge und zum anderen auf Fahrbetrieb, Service und Kundeninformation beziehen. Das Kreisplanungsamt hat für die genannten Rahmenvorgaben Vorschläge erstellt und in der Arbeitsgruppensitzung am 09.04.2014 diskutiert. Die Bereiche Fahrzeuge, Service

und Kundeninformation liegen dabei in der Regel in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen, Einzelheiten hierzu werden in gesonderten Vereinbarungen mit den Unternehmen geregelt.

Der Schwerpunkt liegt daher auf dem Ausbau der Haltestellen. Hierfür sind unterschiedliche Baulastträger (der Rhein-Sieg-Kreis für Kreisstraßen außerorts, der Landesbetrieb Straßen.NRW für Landes- und Bundesstraßen außerorts sowie die Städte/Gemeinden für kommunale Straßen sowie Ortsdurchfahrten an klassifizierten Straßen) zuständig. Im Rhein-Sieg-Kreis liegt die Baulast für die große Mehrheit der Haltestellen bei den Städten und Gemeinden. Daher ist es wichtig, dass möglichst einheitliche Kriterien erstellt und eine Priorisierung für die mehrjährigen Um- und Ausbauprogramme seitens der Straßenbaulastträger festlegt werden.

Die Vorschläge für Rahmenvorgaben zu den Haltestellen (1.) betreffen

- 1.1 Kategorisierung von Haltestellen,
- 1.2 Festlegung von Ausstattungsmerkmalen und
- 1.3 Priorisierung von Ausbaumaßnahmen
- 1.4 Weitere Vorgehensweise.

Es folgen Rahmenvorgaben für barrierefreie Fahrzeuge (2.), für barrierefreie Fahrgastinformation (3.) und für barrierefreie Service-Leistungen (4.).

## **1. Haltestellen**

### **1.1 Haltestellenkategorien**

#### **Kategorie 1**

Verknüpfungspunkte (gemäß Nahverkehrsplan) + Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und sehr hoher Fahrgastnachfrage (Summe der Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung  $\geq 100$ ).

#### **Kategorie 2**

Haltestellen mit regelmäßigem Angebot (Mo-Fr mindestens Stundentakt) und hohem Ausbaubedarf unabhängig von der Fahrgastnachfrage (individuelle Beurteilung, z.B. fehlende Aufstellflächen, unsichere Querungen oder besondere Einrichtungen für Mobilitätseingeschränkte/Ältere Menschen im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle)

#### **Kategorie 3**

Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und hoher Fahrgastnachfrage (Summe Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung  $\geq 50$  und  $< 100$ )

#### **Kategorie 4**

Haltestellen mit unregelmäßigem Angebot und/oder niedriger Fahrgastnachfrage (Summe Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung  $< 50$ )

#### **Kategorie 5**

Haltestellen, die bis auf weiteres nicht ausgebaut werden sollen.

- Gründe:
- (a) absehbare oder diskutierte Änderung der Verkehrsführung
  - (b) absehbare oder diskutierte Änderung der Linienführung
  - (c) Bedienung der Haltestellen im Wesentlichen mit Taxen und Kleinbussen

Die Zuordnung der einzelnen Haltestellen erfolgt auf der Grundlage der Ergebnisse der VRS-Fahrgasterhebung aus dem Jahr 2009. Neuere Zahlen liegen kreisweit nicht vor. Sofern neuere Zahlen aus Einzelzählungen vorliegen, werden diese herangezogen. Aktuelle Entwicklungen aus den letzten Jahren werden ebenfalls berücksichtigt.

*Bei Haltestellen, die ausschließlich von Buslinien die auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet sind bedient werden, kann von einem Ausbau abgesehen werden, wenn sichergestellt ist, dass bei Bedarf eine alternative barrierefreie Beförderungsmöglichkeit zu Verfügung gestellt wird (z.B. Beförderung zur Schule mit einem Taxi o.ä.).*

## **1.2 Vorschlag zur Ausstattung**

Folgende Elemente sind bei jedem Haltestellenaus- bzw. Neubau im Rhein-Sieg-Kreis mindestens anzuwenden:

Mindestausstattung Haltestellen:

- erhöhter Bordstein (18 cm)
- Leitstreifen zur Orientierung für Sehbehinderte
- Einstiegsfeld zur Markierung der Position für den Einstieg
- Führung der Leitstreifen bis zur nächsten Querungshilfe
- Zugang zur Haltestelle mit einer durchgängigen Durchgangsbreite von mind. 1,50m

Zusätzlich sollte immer *geprüft* werden, ob eine Querungshilfe vorhanden ist bzw. die Einrichtung einer Querungshilfe sinnvoll wäre und möglich ist.

Im Falle der Ausstattung mit Wartehäuschen ist darauf zu achten, dass deren Umrisse und die Glasflächen kontrastreich gestaltet sind und dass sie nicht die Durchgänge und Bewegungsflächen zustellen.

Die Leitstreifen für blinde und sehbehinderte Menschen müssen sich taktil und optisch von dem anderen Bodenbelag unterscheiden. Die Bordsteinkante muss mit Noppen und gutem Kontrast ausgestattet sein. Die Verwaltung wird mit der Stadt Bonn abstimmen, in wie weit es möglich ist, Empfehlungen zur regional einheitlichen Verwendung von Noppen- bzw. Rillenplatten zu formulieren.

Bei Haltestellen, die ausschließlich von einem Kleinbus angefahren werden, entfällt die Notwendigkeit der Erhöhung der Bordsteinkante.

### **Ausstattungs-elemente für Haltestellen-Kategorie 1**

Verknüpfungspunkte (gemäß Nahverkehrsplan) + Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und sehr hoher Fahrgastnachfrage

- Mindestausstattung  
sowie
- Aufstellfläche mind. 2,50m
- Akustische Informationen
- Dynamischer Abfahrtsanzeiger
- ausreichende Beleuchtung

- überdachte Warteflächen ohne Beeinträchtigung der Bewegungsflächen für Fußgänger und Rollstuhlfahrer / Fahrgäste mit Rollator
- Sitzgelegenheiten (ggfs. mit Lehne und Armstützen)
- Zusätzlich sollen die zentralen Verknüpfungspunkte möglichst mit Toilettenanlagen ausgestattet werden.

### **Ausstattungs-elemente für Haltestellen-Kategorie 2**

Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und niedriger Fahrgastnachfrage, aber hohem Ausbaubedarf

- Mindestausstattung

Bei Nähe zu einer besonderen Einrichtung für Ältere oder Mobilitätseingeschränkte darüber hinaus folgende Ausstattungselemente

- Aufstellfläche mind. 2,50m
- ausreichende Beleuchtung
- überdachte Wartefläche ohne Beeinträchtigung der Bewegungsflächen für Fußgänger und Rollstuhlfahrer / Fahrgäste mit Rollator
- Sitzgelegenheiten (ggfs. mit Lehne und Armstützen)

### **Ausstattungs-elemente für Haltestellen-Kategorie 3**

Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und hoher Fahrgastnachfrage

- Mindestausstattung  
sowie
- Aufstellfläche mind. 2,50m
- ausreichende Beleuchtung
- überdachte Warteflächen ohne Beeinträchtigung der Bewegungsflächen für Fußgänger und Rollstuhlfahrer / Fahrgäste mit Rollator
- Sitzgelegenheiten

### **Ausstattungs-elemente für Haltestellen-Kategorie 4**

Haltestellen mit unregelmäßigem Angebot und/oder niedriger Fahrgastnachfrage

- Mindestausstattung

### **Haltestellen-Kategorie 5**

entfällt (Haltestellen, die bis auf weiteres nicht ausgebaut werden sollen)

## **1.3 Vorschlag für eine Priorisierung des Ausbaus**

| <b>Kategorie</b> | <b>Ausbaubedarf</b>     | <b>Priorität</b>                        |
|------------------|-------------------------|---|
| 1                | vordringlich            | 1                                       |
| 2                | vordringlich            | 2 bzw. in Einzelfällen auch Priorität 1 |
| 3                | mittelfristig           | 3                                       |
| 4                | nachrangig              | 4                                       |
| 5                | derzeit nicht vorhanden | kein Ausbau                             |

Eine Priorisierung des Ausbaus ist notwendig, um den hohen zeitlichen sowie finanziellen Aufwand für die Straßenbulasträger zu entzerren. Auch wird somit sichergestellt, dass die Investitionen zuerst dort erfolgen, wo der größte Nutzen für die Fahrgäste erzielt werden kann. Ungeachtet dessen ist es das Ziel, sämtliche Haltestellen barrierefrei auszubauen, um den Vorgaben des Gesetzes zu entsprechen. Ausnahme bilden hier lediglich die Haltestellen der Kategorie 5 (diese Haltestellen werden turnusmäßig dahin gehend überprüft, ob eine Zuordnung zu dieser Kategorie noch korrekt ist).

Bei nicht barrierefreier Zuwegung oder fehlenden Platzverhältnissen kann der barrierefreie Ausbau unabhängig von der Kategorie ggf. nur teilweise erfolgen.

#### **1.4 Weitere Vorgehensweise im Hinblick auf den Haltestellenausbau**

1. Verabschiedung des Leitfadens und Aufnahme in den Nahverkehrsplan  
Zuständigkeit: Kreisverwaltung
2. Zuordnung der Haltestellen zu den einzelnen Kategorien (gemeindebezogenes Vorgehen)  
Zuständigkeit: Städte und Gemeinden in Zusammenarbeit mit dem Kreis und in Abstimmung mit den Straßenbulasträgern
3. Erarbeitung eines Ausbauprogramms mit verschiedenen Umsetzungsstufen  
Zuständigkeit: Städte und Gemeinden in Zusammenarbeit / Abstimmung mit den Straßenbulasträgern

Grundsätzlich muss jeder Haltestellenstandort im Hinblick auf den barrierefreien Ausbau nach folgenden Kriterien geprüft werden:

1. Was ist am Standort machbar?
2. Gibt es ggfs. Alternativen wie Standortverlegungen oder Auflassen der Haltestelle
3. Umsetzen, was unter den gegebenen Bedingungen machbar ist.

Der Rhein-Sieg-Kreis befürwortet die Anlage von Bushaltestellen in Form von Buskaps. Diese erhöhen die Verkehrssicherheit generell und bieten in der Regel mehr Platz für die wartenden Fahrgäste. Zudem ermöglichen sie im Gegensatz zu Busbuchten ein spaltarmes und damit barrierefreies Anfahren. Daher sollte in diesem Zusammenhang auch die Notwendigkeit der Beibehaltung bestehender Busbuchten überprüft werden.

#### **2. Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge (Omnibusse):**

- Niederfleromnibusse
- Aufstellfläche für Kinderwagen/Rollstuhl/Rollator mit entsprechenden Sicherheitseinrichtungen
- Ausstattung der Fahrzeuge mit Klapprampe
- Kennzeichnung der rollstuhlgerechten Fahrzeuge bzw. der Fahrzeuge mit Rampen
- kontrastreiche Gestaltung des Fahrgastraumes

- akustische sowie optische Haltestellenanzeige
- kontrastreiche Gestaltung des Einstiegsbereiches (Türen außen und innen, Eintrittsflächen, gesamter Eingangsbereich einschließlich Haltegriffe, Bedienelemente, Piktogramme)
- Piktogramme im Einstiegsbereich für Hörgeschädigte bzw. Gehörlose (als Möglichkeit, den Fahrer beim Einstieg über die vorhandene Einschränkung zu informieren)

#### zusätzlich

- Fester Bestandteil des ÖPNV im Kreisgebiet sind das Anruf-Sammeltaxi sowie der TaxiBus. Diese Verkehre werden auf konzessionierten Linien nicht mit Bussen, sondern im Wesentlichen mit Taxen (4-Sitzer oder Großraumtaxen für bis zu 8 Fahrgäste) durchgeführt. Diese Verkehre sind durch die bestehenden Möglichkeiten der individuellen Hilfestellung durch den Fahrer wie im Taxigewerbe üblich, heute schon für viele Nutzer barrierefrei. Allerdings ist ein vollständig barrierefreier ÖPNV dort, wo Taxen zum Einsatz kommen nicht realistisch. So ist die Nutzung der Taxen mit Elektrorollstuhl nicht möglich. Hier gilt es für die Verkehrsunternehmen zu prüfen, ob in diesen Fällen andere geeignete Fahrzeuge, z.B. durch Kooperation mit Behindertenfahrdiensten, zum Einsatz kommen könnten.
- Wünschenswert wäre eine Übernahme dieser Standards durch die örtlichen Bürgerbusvereine.

### **3. Anforderungen an eine barrierefreie Fahrgastinformation:**

- serifenfreie, ausreichend große Schrift
- geeignete Anbringung der Fahrgastinformationen
- optische und akustische Hinweise auf Verspätungen, Ausfälle etc. an zentralen und stark frequentierten Haltestellen (Kategorie 1)
- Kennzeichnung rollstuhlgerechter Haltestellen im *Fahrplan bzw. Liniennetzplan*
- Bereitstellen von Echtzeitinformationen (VRS/Verkehrsunternehmen)
- Bereitstellen von Informationen in der Form, dass sie mit einem Screenreader ausgelesen werden können

### **4. Anforderungen an einen barrierefreien Service**

- regelmäßige Schulung des Fahr- und Servicepersonals hinsichtlich der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste
- Hilfestellung seitens des Fahrers beim Ein- und Aussteigen
- angemessene Fahrweise
- zuverlässiger Winterdienst (Sensibilisierung dafür, dass auch die Haltestellen geräumt werden müssen)
- angemessene Information bei Umleitungen, Störungen etc.