

Barrierefreie öffentliche Mobilität im ländlichen Raum

Christoph Gipp

Öffentliche Mobilitätsangebote stehen in ländlichen Räumen besonders großen Herausforderungen gegenüber. Vielfach konzentriert sich die Angebotsgestaltung auf die Sicherstellung der Schülerverkehre und wenige Restangebote. Verbindliche Standards existieren dabei nicht und barrierefreie Infrastrukturen sind im Vergleich zu städtischen Verkehrssystemen oftmals noch unterentwickelt. Umso wichtiger ist es, öffentliche Mobilität in ländlichen Regionen neu zu denken und dabei auch hier den bisher oft vernachlässigten Aspekt des barrierefreien Zugangs zur öffentlichen Mobilität selbstverständlich werden zu lassen.

Rechtliche Anforderungen an barrierefreien öffentlichen Verkehr erhöht

Der Gesetzgeber hat durch die novellierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) eine weitreichende Anforderung an die barrierefreie Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) formuliert und die Ausgestaltung dem Instrument des Nahverkehrsplans zugeordnet. Der Nahverkehrsplan hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG „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“.

Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen sind zu definieren. Die Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.¹ Mit dem unbestimmten Rechtsbegriff „vollständige Barrierefreiheit“ und dem Verweis auf Länderzuständigkeiten kommt es in der praktischen Handhabung der gesetzlichen Anforderung jedoch bereits jetzt zu Unsicherheiten bei allen beteiligten Akteuren.²

Ganzheitlicher Ansatz erforderlich

Es gibt zwar auch in ländlichen Räumen bereits eine Reihe aus Sicht barrierefreier Mobilitätssysteme vorbildlich gestalteter Haltestelleninfrastrukturen. Leider überwiegt jedoch die Anzahl nur unzureichend oder allenfalls eingeschränkt barrierefreier Haltestellen. Die eingesetzten Fahrzeuge sind zwar zunehmend barrierefrei zugänglich, jedoch nutzt dies nur dann, wenn auch die Haltestellen entsprechend gestaltet sind.

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen daher nicht nur einzelne Komponenten des Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein ganzheitliches System aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten vorhanden sein.

Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung erforderlich

Durch den erheblichen resultierenden Investitionsaufwand ist eine Prioritätensetzung bei der Umsetzung erforderlich: Praktisch bewährt sich eine stufenweise Herangehensweise in derzeit zu erstellenden Nahverkehrsplänen:

- kurzfristige (bis zu vier Jahre),
- mittelfristige (bis ca. 2022) und
- langfristige (nach 2022) Maßnahmen.

Christoph Gipp

IGES Institut GmbH, Berlin

Tel. (030) 230 809 589
 Christoph.Gipp@iges.de
 www.iges.de



Foto: C. Gipp

¹ Vgl. Deutscher Landkreistag (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“. Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. Rundschreiben 452/2014

² Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden u. a. im SGB IX, im BGG, in den Ländergesetzen zur Gleichstellung sowie in den Landes-ÖPNV-Gesetzen festgeschrieben.



Barrierefreie Haltestellengestaltung schafft Attraktivität.

Realität in vielen ländlichen Regionen: Barrierefreiheit erfordert Investitionen der Städte und Gemeinden.

Eine wesentliche Priorität ist auf jeden Fall die Anpassung von Fahrzeugen, Haltestellen und Informationssystemen an die Erfordernisse der Barrierefreiheit. Weitere Prioritäten sollten lokal angepasst festgelegt werden. Aspekte wie Angebotshäufigkeiten, Nachfrage auf einzelnen Linien oder Haltestellen bieten dabei eine Orientierungshilfe. Eine enge Abstimmung mit den jeweiligen Baulastträgern, Verkehrsunternehmen sowie mit den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern ist dabei ausdrücklich erforderlich.

Praktische Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen unzureichend berücksichtigt

Während das PBefG die Verantwortlichkeit für die Zielstellung eines barrierefreien öffentlichen Verkehrs in Richtung der Aufga-

benträge lenkt, liegt die Verantwortung für Bau und Unterhalt von Haltestellen meist bei den jeweiligen Ämtern, Städten und Gemeinden. Die Aufgabenträger³ haben daher einen begrenzten Umsetzungsspielraum, da sie nicht in die Zuständigkeitsbereiche der Städte und Gemeinden hineinregieren können.

Am Beispiel vieler brandenburgischer Landkreise wird deutlich, dass trotz des beschriebenen Dilemmas ein Handlungsrahmen geschaffen werden kann. Es existieren hier durch die im Land umgesetzte zentralisierte Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs klare Ziele für Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden. Die Förderbedingungen bzw. Zuwendungsvoraussetzungen werden von den Landkreisen gestaltet und meist durch die

Nahverkehrspläne unterstützt. Die Förderung kann damit von der Planung und Realisierung barrierefreier Standards abhängig gemacht werden. Dies ist eine einfache und effiziente Maßnahme.

In der Praxis muss dies jedoch auch konsequent angewendet werden. Es kommt also darauf an, z. B. über die jeweiligen Integrations- oder Behindertenbeauftragten die Berücksichtigung barrierefreier Planung zu prüfen und im Zweifel einzufordern. Die Landkreise können weiterhin durch die Formulierung von Anforderungen an die Gestaltung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs in den Nahverkehrsplänen bzw. bei Förderung von Neu- oder Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen weitere Anforderungen an die Beschaffenheit der Fahrzeuge festlegen.

³ Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sind die Länder. Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (inkl. U-Bahnen, Straßenbahnen, Bus) sind in den meisten Ländern die Landkreise und kreisfreien Städte. Die Funktion des Aufgabenträgers wird häufig auf Verkehrsverbände übertragen.

Barrierefreiheit nützt allen

Aus planerischer Sicht ist durch die Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs ein klares Bekenntnis zu einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV zu fordern.

Ein barrierefreier ÖPNV ist nicht Selbstzweck, sondern steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle Kunden und Fahr-

gäste des ÖPNV. Es wird sich daher auszahlen, die Anstrengungen für einen neuen barrierefreien öffentlichen Verkehr in ländlichen Räumen auf sich zu nehmen. ■

Checkliste für die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV in ländlichen Räumen

Nachfolgend werden wesentliche Aspekte für die Umsetzung der Barrierefreiheit zusammengefasst, um eine konkrete Orientierungshilfe für Landkreise, Städte und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen und Interessenvertreter zu bieten. Dies beinhaltet Haltestellen, Fahrzeuge sowie Informationssysteme.

Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen,

z. B. mindestens zwei der drei Hauptsinne Sehen, Hören, Tasten ansprechen.

Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen,

- z. B. Sicherstellung der Lesbarkeit und Blendfreiheit (Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung und Beleuchtung ausführen, Piktogramme nutzen),
- z. B. Anbringung von Informationstafeln in einer für Rollstuhlfahrer günstigen Höhe.

Barrierefreie Information in den Fahrzeugen,

z. B. mindestens visuelle und akustische Informationen (z. B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle) vorhalten.

Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote,

- z. B. barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützen,
- z. B. Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit des ÖPNV in elektronische und gedruckte Fahrplanmedien einbinden.

Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen,

- z. B. stufenlose Zuwegung und/oder Bordsteinabsenkung, Mindestbreiten, maximale Längs- und Querneigungen, Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) definieren,
- z. B. geeignete Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen und Bahnhöfen anbringen,
- z. B. barrierefreie Überquerungsmöglichkeiten von Straßen berücksichtigen.

Barrierefreie Warteflächengestaltung, barrierefreier Ein- und Ausstieg,

- z. B. ausreichenden Bewegungsraum vor und in den Wetterschutzeinrichtungen vorsehen,
- z. B. Einstiegshöhen minimieren (z. B. Kasseler Sonderbord) und Richtwerte für Bordsteinhöhen sowie Abstand Wartefläche – Fahrzeug festlegen.

Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen,

- z. B. Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, schwerem Gepäck und ggf. Fahrrädern, Rückhaltesystemen für Rollstühle, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer.

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen,

- z. B. Empfehlungen des deutschen Behindertenrates,
- z. B. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011,
- z. B. Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2012,
- z. B. E-DIN 18040-3 (2014): Barrierefreies Bauen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, (ersetzt DIN 18024-1 Barrierefreies Bauen – Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze),
- z. B. DIN 18040 Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude,
- z. B. DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung,
- z. B. DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum (Aufmerksamkeitsfelder, Leitstreifen),
- z. B. VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BO Kraft) (vgl. VDV 1998).