

Landesbehindertenbeauftragter Am Markt 20 28195 Bremen

An den
ZVBN / VBN
Hr. Semmelhaack
Willy-Brandt-Platz 7
28215 Bremen

Auskunft erteilt
Herr Dr. Steinbrück
Bremische Bürgerschaft
Raum 310 Börsenhof A

Tel. (0421) 361-18181
Fax (0421) 496-18181
E-Mail: office@lbb.bremen.de
Internet: www.lbb.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen

Bremen, 05.08.2014

Stellungnahme zum Leitfaden „Bedarfsgesteuerte Verkehre im VBN“ und zum Entwurf zur Fortschreibung des Haltestellenkonzeptes

Sehr geehrter Herr Semmelhaack,
sehr geehrte Damen und Herren,

als Behindertenbeauftragter des Landes Bremen nehme ich zum Leitfaden „Bedarfsgesteuerte Verkehre im VBN“ und zum Entwurf zur Fortschreibung des Haltestellenkonzeptes wie folgt Stellung:

I. Zum Leitfaden „Bedarfsgerechte Verkehre im VBN“

1. Aus § 8 Abs. 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) folgt, dass der Nahverkehrsplan die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Allerdings können in dem Nahverkehrsplan diesbezügliche Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Nach § 2 Abs. 4 Ziffer 3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) sollen die Aufgabenträger bei der Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs als Zielsetzung berücksichtigen, dass die Fahrzeuge umweltverträglich und bequem sein sollen. Bei Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen und bei der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen, insbesondere die

Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern, angemessen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Zuwendungsgeber werden aufgefordert, Maßnahmen vorrangig zu fördern, die den besonderen Bedürfnissen dieser Nutzergruppen entsprechen.

Nach § 4 Abs. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) soll der öffentliche Personennahverkehr mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung den Anforderungen an Sicherheit und Bequemlichkeit genügen sowie den Belangen des Umweltschutzes und dem Stand der Technik entsprechen. Den Belangen von behinderten Menschen und von Frauen ist bei der Beschaffung von Fahrzeugen sowie bei der Planung und Ausgestaltung von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

Öffentlicher Personennahverkehr ist gemäß § 8 Abs. 2 PBefG auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der den allgemein zugänglichen öffentlichen Personennahverkehr mit Straßenbahnen, Bussen und Kraftfahrzeugen i.S. des § 8 Abs. 1 PBefG ergänzt, ersetzt oder verdichtet.

2. Demnach gehören die im Leitfaden „Bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote“ geregelten Anruflinientaxis und Anrufsammeltaxis zum öffentlichen Personennahverkehr i.S. der vorgenannten rechtlichen Regelungen. Hieraus wiederum folgt, dass das Anruflinien- sowie das Anrufsammeltaxiangebot barrierefrei auszugestalten ist.
 - a) Im Abschnitt 3.5 des Leitfadentwurfs wird darauf hingewiesen, dass die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge möglichst weitgehend barrierefrei nutzbar sein müssen. Hiernach zu unterscheiden sind Pkw und Kleinbusse.

Im Abschnitt 3.5.1 wird sodann darauf hingewiesen, dass hinsichtlich des Fahrgastaufkommens häufig der Einsatz von 5-Sitzer-Fahrzeugen ausreichend sein werde.

Weiter heißt es anschließend in dem Leitfadentwurf:

„Hier sind Attribute einer barrierefreien Fahrzeugbeschaffenheit allein schon aufgrund der geringen Fahrzeuggröße schwer umzusetzen. Sicherzustellen ist jedoch, dass mobilitätseingeschränkten Personen, sofern diese ausreichend selbstständig dazu in der Lage sind, Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg gewährleistet werden kann und dass normal dimensionierte, klappbare Rollstühle im Kofferraum befördert werden.“

Vorzugsweise sind jedoch Fahrzeuge zum Einsatz zu bringen, die mit geringem Aufwand die Beförderung von Rollstühlen ermöglichen und die mit entsprechenden Sicherungssystemen ausgestattet sind.“

Schließlich wird in Abschnitt 3.5.2 darauf hingewiesen, dass für den „vorzugsweisen Einsatz behindertengerechter Kleinbusse“ die im Bereich der VBN-Bürgerbusse über die Jahre zusammengetragenen Fahrzeuganforderungen zu empfehlen sind.

- b) Aus dem Leitfaden „Bedarfsgerechte Verkehrsangebote“ ergibt sich jedoch nicht eindeutig, ob und inwieweit in naher oder mittlerer Zukunft bei Anruflinientaxis und Anrufammeltaxis nur noch barrierefreie Kleinbusse und Pkw zum Einsatz kommen sollen. Angesprochen wird insoweit im Abschnitt 3.5 lediglich ein „vorzugsweiser Einsatz“ solcher Fahrzeuge. Es fehlt jedoch an verbindlichen und konkreten Vorgaben im Hinblick auf die Zielvorgabe des § 8 Abs. 3 PBefG, wonach der öffentliche Personennahverkehr bis zum 1. Januar 2022 barrierefrei sein soll.

Nach Auffassung des Landesbehindertenbeauftragten sollten in dem Leitfaden eindeutige Vorgaben dahingehend enthalten sein, dass spätestens vom 1. Januar 2018 an nur noch barrierefreie Fahrzeuge als ALT und AST zum Einsatz kommen sollten. Diese Frist eröffnet den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, sich auf diese Zielvorgabe einzustellen und diese bei zukünftigen Fahrzeugbeschaffungen zu berücksichtigen.

Auch sollte die Förderung von ALT und AST durch den ZVBN an dieser Zielvorgabe ausgerichtet werden.

Nach Überzeugung des Landesbehindertenbeauftragten ist der zukünftige Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen als ALT oder AST vor dem Hintergrund des demografischen Wandels dringend geboten: Die Zahl von Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die auf barrierefreie Strukturen im öffentlichen Personennahverkehr angewiesen sind, wird in den nächsten Jahren deutlich steigen. Dies führt natürlich auch zu einer höheren Nachfrage nach barrierefreien ALT und AST.

II. Zum Entwurf der fünften Auflage des Haltestellenkonzepts

1. Aus Sicht des Landesbehindertenbeauftragten ist es zu begrüßen, dass auch bei der Ausgestaltung der Haltestellen im VBN möglichst weitreichende Barrierefreiheit hergestellt und in der fünften Auflage des Haltestellenkonzepts insbesondere auch die neu gefasste DIN 32984 über Bodenindikatoren berücksichtigt werden soll.

In Abschnitt 3.4.3 zu Bodenindikatoren wird darauf hingewiesen, dass das Leitsystem zu unterbrechen ist, wenn ein Radweg, eine Straße oder ein Gleiskörper gequert werde, da dies eine Gefahrenquelle darstelle.

Im Anschluß hieran heißt es: "Aufindeangstreifen sollten aus gleichen Gründen auch kombinierte Geh-/ und Radwege nicht queren."

Dieser Satz sollte nach Auffassung des Unterzeichners in der 5. Auflage des Haltestellenkonzepts gestrichen werden. Bei einem gemischten Geh- und Radweg ist eine blinde oder stark sehbehinderte Person aufgrund der Verkehrsraumgestaltung gehalten, sich auf der Mischverkehrsfläche Geh- und Radweg zu bewegen. Werden hier keine Bodenindikatoren wie Auffangstreifen zugelassen, ist die an der entsprechenden Mischverkehrsfläche gelegene Haltestelle für einen blinden oder stark sehbehinderten Menschen möglicherweise gar nicht auffindbar. Auch enthält die DIN 32984 keine Regelung, die Bodenindikatoren in einem kombinierten Geh- und Radweg ausschließt.

2. Ebenfalls positiv anzumerken ist, dass im Abschnitt 3.2 darauf hingewiesen wird, dass bei der Gestaltung von Informationen die Bedürfnisse von Sehbehinderten zu berücksichtigen sind, was gewählte Farbkombinationen (kein Rot auf Grün), Kontrast (Mindestkontrast $K = 0,28$), sowie Art und Größe von Schriftzeichen betrifft. Bei der Gestaltung der visuellen Informationen an Haltestellen sollte nach Auffassung des Landesbehindertenbeauftragten auf die DIN 32975 über visuelle Informationen im öffentlichen Raum hingewiesen werden. Eine Ausrichtung der visuellen Informationen an dieser Norm hält der Landesbehindertenbeauftragte für sinnvoll und geboten.
3. Im Abschnitt 3.2 des Haltestellenkonzepts heißt es im Zusammenhang mit der Gestaltung der (visuellen) Informationen u.a: Gegebenenfalls sind zusätzliche taktile (in Brailleschrift) oder akustische Informationen zu ergänzen.“

Aus Sicht des Landesbehindertenbeauftragten reicht dieser Hinweis für eine möglichst weitreichende barrierefreie Gestaltung der Informationen an Haltestellen im VBN nicht aus. Eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit ist im Hinblick auf die Kundeninformation vielmehr erst dann erreicht, wenn bei ihr das „Zwei-Sinne-Prinzip“ durchgängig verwirklicht ist. Zwei-Sinne-Prinzip bedeutet, dass visuelle Informationen grundsätzlich auch in akustischer oder taktile Form (z.B. in Braille- und in auch taktile erfassbarer Profilschrift) angeboten werden. Die Ausgestaltung der Brailleschrift sowie der taktile erfass-

baren Profilschrift sollte sich dabei an dem Entwurf der DIN 32986 orientieren. Ein entsprechender Hinweis sollte in das Haltestellenkonzept noch aufgenommen werden. Für hörbehinderte Personen bedeutet das Zwei-Sinne-Prinzip, dass Ihnen visuelle Informationen zur Verfügung stehen, für sehbehinderte und blinde Menschen, dass ihnen diese Informationen gleichzeitig in akustischer oder taktiler Form zugänglich sind.

Hinweise darauf, wie ein Konzept zur durchgängigen Einführung des Zwei-Sinne-Prinzips bei den Informationen an Haltestellen unter Beteiligung der Vertretungen behinderter Menschen sowie des LBB entwickelt werden kann, lässt der Entwurf des Haltestellenkonzepts bisher jedoch vermissen.

- III. Zur Beantwortung eventuell noch bestehender Fragen sowie zur Erörterung des gesamten Sachverhalts steht Ihnen der Unterzeichner gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hans-Joachim Steinbrück