

Barrierefreier ÖPNV bis 2022 ?

Dirk Thamm, Bereichsleiter Schienenverkehr Planung
Hamburger Verkehrsverbund GmbH



Rahmenbedingungen



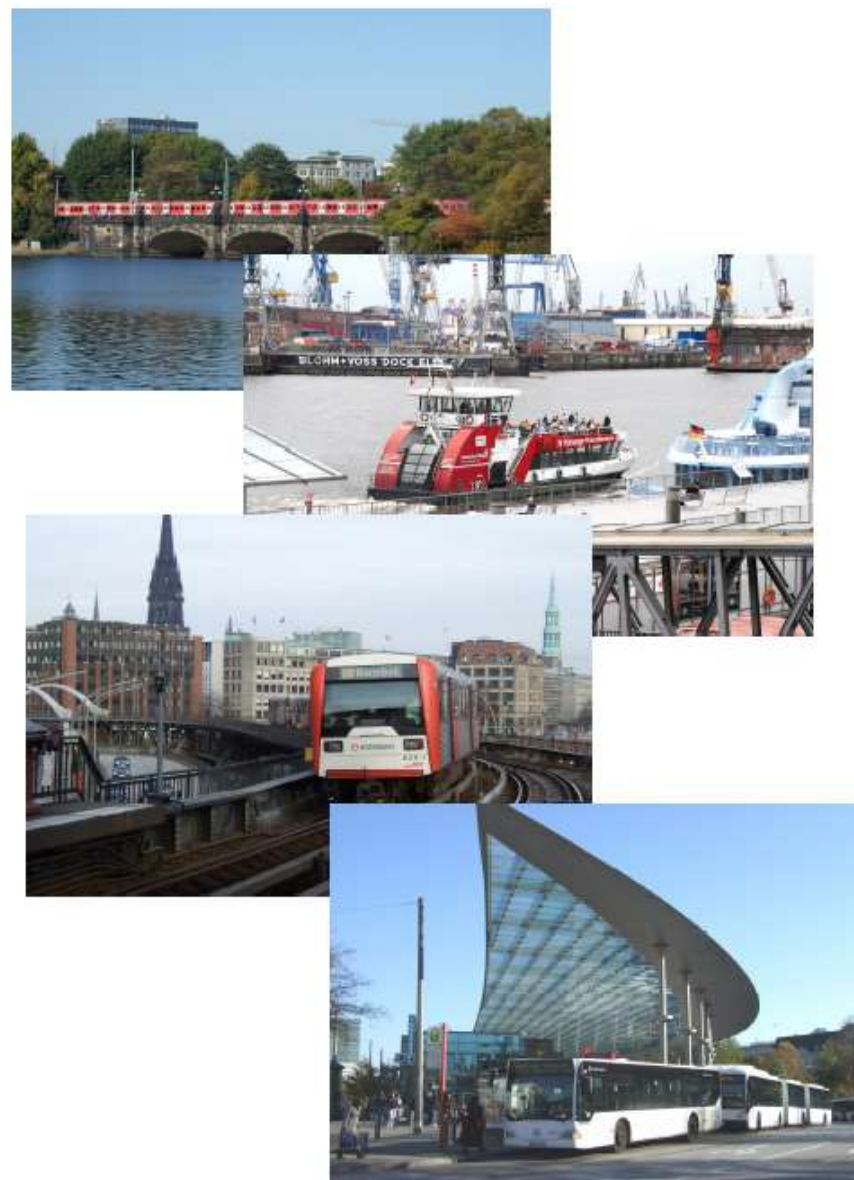
- Drei Bundesländer
- Sieben Kreise
- Ca. 30 Verkehrsunternehmen



- Langjährige Zusammenarbeit mit der Zielgruppe in Hamburg
- Organisation der Zielgruppe im Umland schwierig

Die Strukturdaten 2015

	Gesamt	Schnellbahn
Anzahl der Linien	733	32
Streckenlänge in km	15.041	930
Wagenkilometer in Mio.	338	222
Fahrzeuge	4.289	1.969
Haltestellen	10.160	289



Die Novellierung des
Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)
zum 1. Januar 2013 fordert
vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 ,
sorgt aber auch für Aufregung und Verwirrung!

- Regelt entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen
 - mit Straßenbahnen,
 - Oberleitungsbussen und
 - und Kraftfahrzeugen.

HVV: Busse; Anrufsammeltaxen; U-Bahn (BOStrab)

- PBefG regelt nicht
 - S-Bahnen
 - Regionalbahnen

Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personen-nahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

unklare Rechtsbegriffe

- Zielgruppe?
- Vollständige Barrierefreiheit?

Ziel des PBefG bis 31.12.2012:

- für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit erreichen

Ziel des PBefG ab 1.1.2013:

- für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreichen.

- Es wurde eine Frist gesetzt!
- der Gesetzgeber unterstellt, dass eine umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV im Sinne des § 4 BGG möglich ist.

Barrierefrei sind

bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche,

wenn sie für behinderte Menschen

in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

- Barrierefreiheit im Sinne des § 4 BGG kann es für alle behinderten Menschen nicht geben:
 - zum Teil gegensätzliche Anforderungen.
 - Bei einigen Behinderungen ist eine Nutzung des ÖPNV nicht möglich.

- Der ÖPNV ist nicht so gestaltbar, dass er von jedem Menschen benutzt werden kann (z. B. bei Platzangst, Raumangst, Liegerollstuhl usw.)

Vollständige Barrierefreiheit
ist in der Praxis nicht möglich!



Ziel muss es aber sein,
ihr möglichst nahe zu kommen!

Das PBefG gibt einen neuen „Fahrplan“ vor:

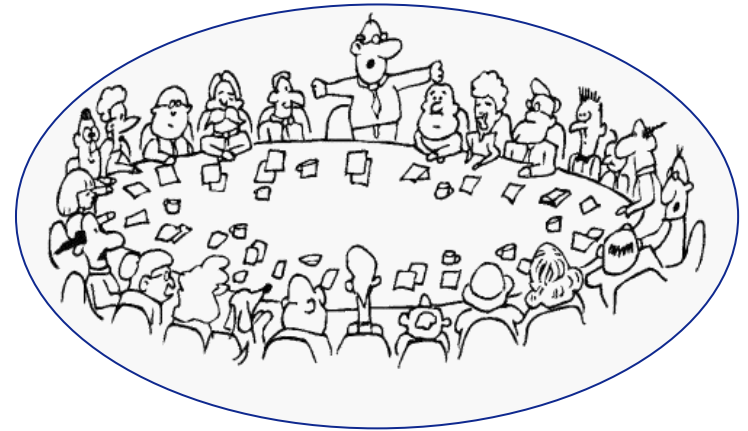
- Das Ziel Barrierefreiheit soll schneller erreicht werden!
- Es ist ein konkreter Maßnahmenplan von den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen zu erarbeiten.
- Ausnahmen zur Barrierefreiheit sind möglich, müssen aber benannt und begründet werden.
- Der Dialog zwischen den Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Zielgruppe wird intensiviert.

- Das Umland trifft Regelungen individuell in Nahverkehrsplänen (NVP).
- Die Stadt Hamburg benötigt Ersatzlösung für NVP.
- Im HVV müssen die Lösungen aber zusammenpassen.



Es besteht dringender Abstimmungsbedarf !

Diskussion !



Eine Diskussion aller Beteiligten, wie die theoretische Forderung nach einer vollständigen Barrierefreiheit für den HVV definiert und umgesetzt werden kann.



➤ Anforderungen Zielgruppen

➤ Lösungswege/Maßnahmen

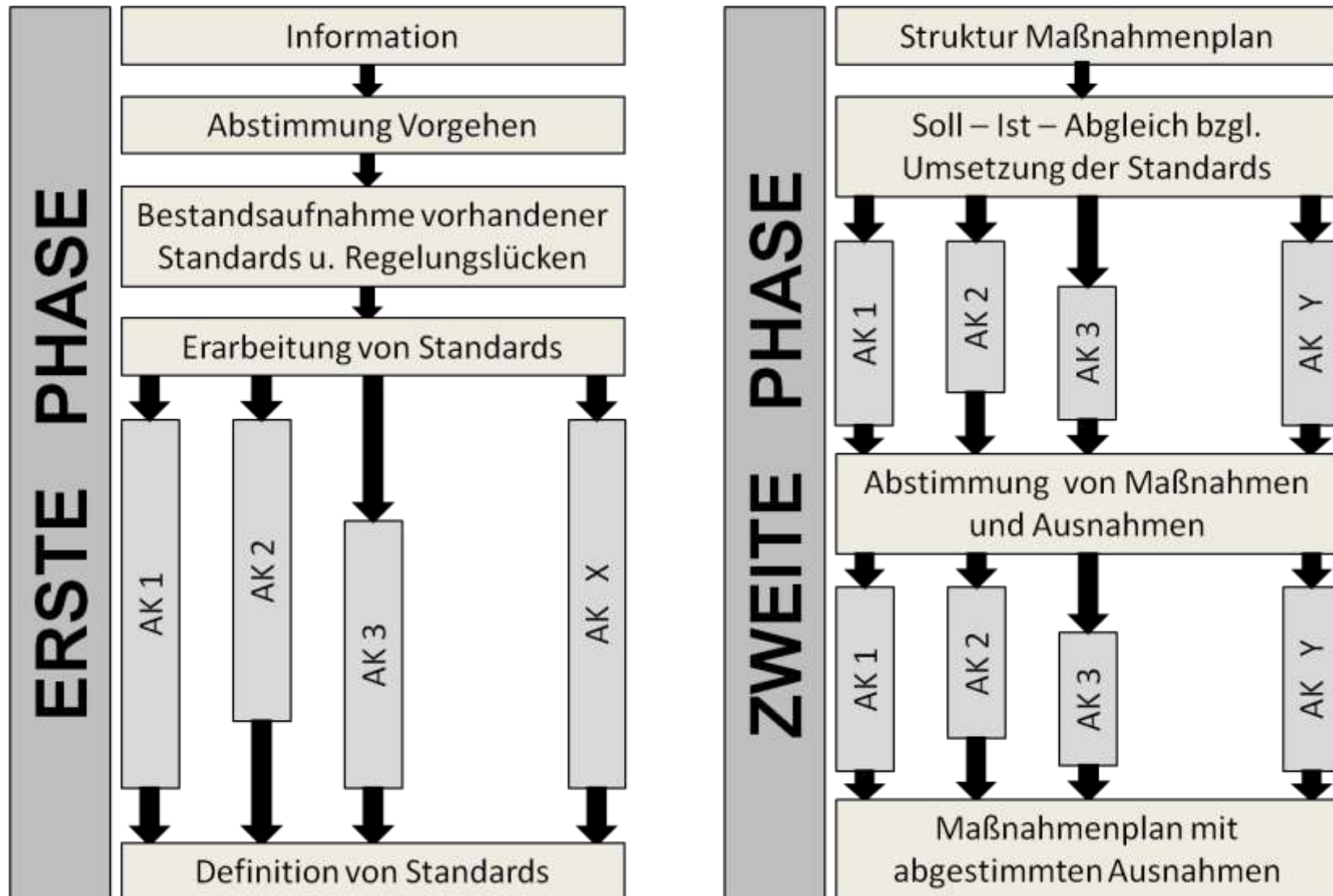


➤ räumliche und zeitliche Umsetzung

-> Definition von Prioritäten und ggf. Ausnahmen



Projekt „Umsetzung PBefG §8“



Erste Phase

- Information / Sensibilisierung
- Abstimmung
- Sammlung Standards/Regelungslücken
- Erarbeitung von Standards

Zweite Phase

- Struktur Maßnahmenplan
- Soll-Ist-Abgleich bzgl. Umsetzung Standards
- Abstimmung Maßnahmen und Ausnahmen
- Maßnahmenplan



Quelle
Fotos:
HVV



Arbeitskreise

- Bushaltestellen / Busanlagen
- Haltestellenkataster
- Information Digital
 - Haltestellen / Fahrzeuge
 - Internet / App
- Information Analog
 - Drucksachen / Haltestellen
- Fahrzeuge allgemein

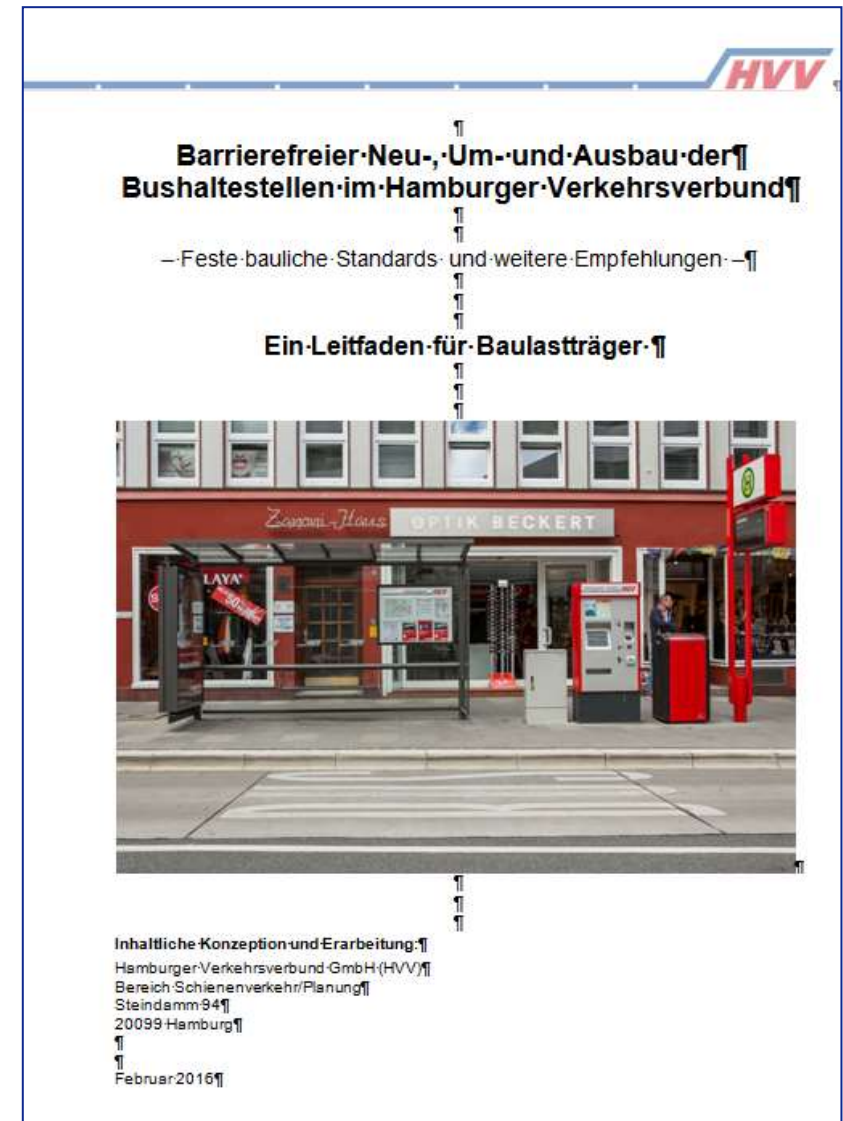
- Zugänglichkeit der Haltestelle
- Bordstein
- Wartefläche/Bewegungsfläche
- Bodenbelag
- Bodenindikatoren
- Haltestellenmast
- Aushangfahrplan (nur Hardware)
- Beleuchtung

- Unterstand
- Müllbehälter
- Automaten
- Telefon/Notruf
- Briefkasten
- Information
 - statisch
 - dynamisch



Quelle: JCD

Es bedarf neben Standards
auch einer Dokumentation,
die die Akteure sensibilisiert
und Hintergrundwissen
vermittelt!



Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund

– Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen –

Ein Leitfaden für Bausträger

Inhaltliche Konzeption und Erarbeitung:
Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
Bereich Schienenverkehr/Planung
Steindamm 94
20099 Hamburg
Februar 2016

- Teil A – Hintergrundwissen
PBefG, Probleme Zielgruppe, Abstimmung Standards,
allg. Planungsgrundsätze
- Teil B – Standards und weitere Empfehlungen
bauliche Standards, optionale Ausstattung, Alternativen
und Ausnahmen
- Teil C – Hinweise zur baulichen Ausführung
z.B. Skizzen zu Haltestellenausführungen
- Anhang
Finanzierung, Förderung, Gesetze, Normen, Literatur,
Links

Keine Kategorisierung;
Mindeststandard 1 oder 2

➤ Feste Standards

erforderlichenfalls
Standortalternativen prüfen

➤ Geregeltes Prüfverfahren

Ausnahmen nur aus
„nachvollziehbaren Gründen“

➤ Definierte Ausnahmen-
tatbestände

möglichst viel der Standards
umsetzen

➤ Auch bei Ausnahmen:
viel Barrierefreiheit!

Standard nicht umsetzbar, dann Prüfung, ob:

- z. B. Grunderwerb zu verhältnismäßigen Kosten Herrichtung erlaubt.
- Die Haltestelle sinnvoll verlegt werden kann.
- Eine Neuordnung des Straßenraums möglich ist.
- Ein Sonderbord mit 22 cm Höhe zielführend ist.



Quelle: HVV



Quelle: Mehrens, Juli 2015

- **Bauliche Gründe**
 - keine Verbindung zum Wegenetz
 - keine ausreichende Gehwegbreite mit verhältnismäßigem Aufwand herstellbar
- **Topografische Gründe**
 - z. B. Hanglage
- **Funktionale Gründe**
 - Temporäre Ersatzhaltestelle
 - Haltestelle für taxibasierten Bedarfsverkehr

Prüfschritte sind zu dokumentieren!

- Verbindlichkeit der Standards festschreiben
- Fortschreibung der NVP
- Anpassung der Förderrichtlinien
- Festlegung von Prioritäten/Kategorien für Förderung/Ausbau
- Maßnahmenpläne/Ausbauprogramme
- Politische Diskussion vor Ort

Hierbei unterstützt der HVV lediglich.

- Aufbau Haltestellenkataster beim HVV
 - Einheitliche Datenstruktur
 - Datenerhebung,
 - Datenpflege
 - Gemeinsame Nutzung



Quelle: HVV

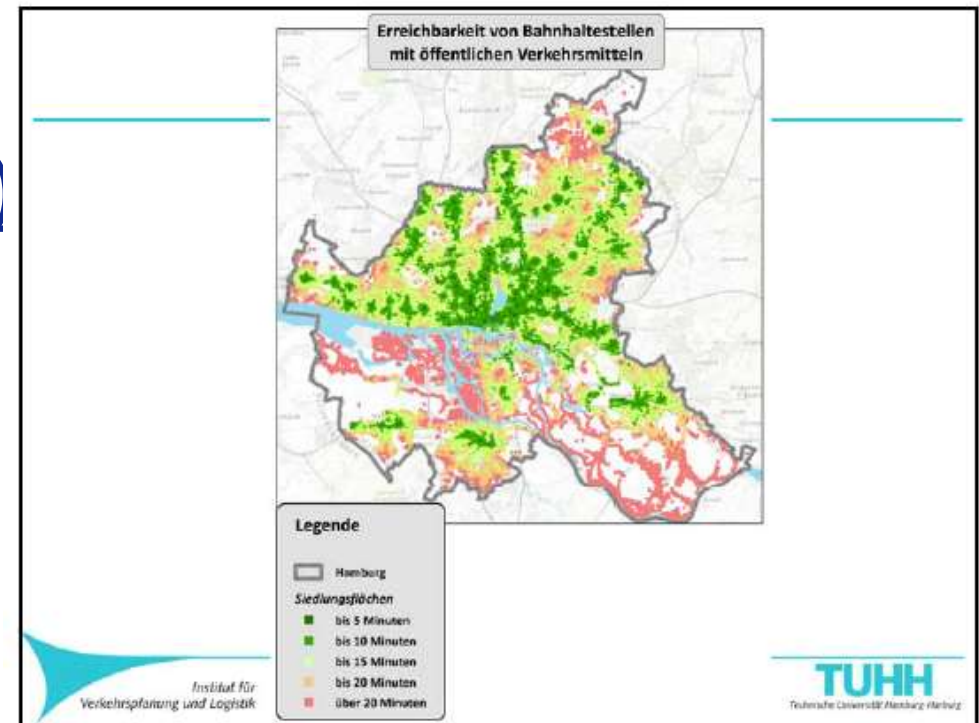
- Erhebungsass
- europaweite Ausschreibung der Erhebung stellvertretend durch HVV für Aufgabenträger
- Bestandsaufnahme April 2017 – Nov 2017, Folgerhebung in 2022



- Bestandsaufnahme
- Befüllung des Haltestellenkatasters
- Soll-/Ist-Abgleich auf Basis der Standards
- Ermittlung des Handlungsbedarfs
- Abschätzung der Kosten
- Festlegung von Prioritäten/Kategorien durch Aufgabenträger

Kriterien (in Abstimmung)

- Fahrgastaufkommen
- Umsteigehaltestelle
- Erschließung „POI“
- Punktuelle hohen Nachfrage
mobilitätseingeschränkter Menschen
- Erreichbarkeiten mit dem ÖPNV



Quelle: TUHH

- Gutachten barrierefreie Fahrgastinfo fertig gestellt
- Statische Fahrgastinfo / Printmedien
- Digitale Informationssysteme
- Assistenzsysteme Navigation u. Information
- Info via Internet und mobile Endgeräte



Kein Anforderungskatalog,
sondern Arbeitsbasis!

U4	
<h2>Überseequartier</h2>	
← Ausgang Exit	Überseeboulevard · San-Francisco-Straße Hübenerstraße · Überseeallee · Elbphilharmonie Cruise Center HafenCity
New-Orleans-Straße Überseeallee · Osakaallee HafenCity Universität	WC BUS → Ausgang Exit



Abfahrtsbereich A/F		Abfahrt
Linie	Ziel	
37	Schenefelder Platz	sofort
112	Neumühlen Ovelgönne	3 min
37	Schenefelder Platz	6 min
283	Elbe-Einkaufszentrum	18 min



Quelle: HVV

Zukünftige Themen?



**Die nächste
kommt in 5 Minuten,
in 10, in 15 ...**

Mehr als ein Ziel



Quelle: HVV

- Takte, Anschlüsse
- Alternative Bedienungen
- Service /Personal

- PBefG wirkt nicht direkt auf Kommunen bzw. Baulastträger
 - Förderung nutzen.
 - Sensibilisieren.

- Umgang mit Förderbewilligung sensibel/schwierig
 - Kann aktiven Gemeinden eine Förderung wegen geringer Priorität verweigert werden?

- Knappe finanzielle und personelle Ressourcen

- Berücksichtigung von Entwicklungen im Abstimmungsprozess
 - z.B. Smartphone, Internet usw.

- Legitimation der Zielgruppenvertreter
 - Einbindung aller Institutionen/Vereine unmöglich.
 - Gute Dokumentation der Entscheidungsprozesse und Gründe erforderlich.

Vollständig barrierefrei bis 2022 ?

Sicherlich nicht,

aber

einen großen Schritt weiter,
auch bzgl. der Barriereren in den Köpfen!



Quelle: HADAG

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

thamm@hvv.de