

Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Heinsberg

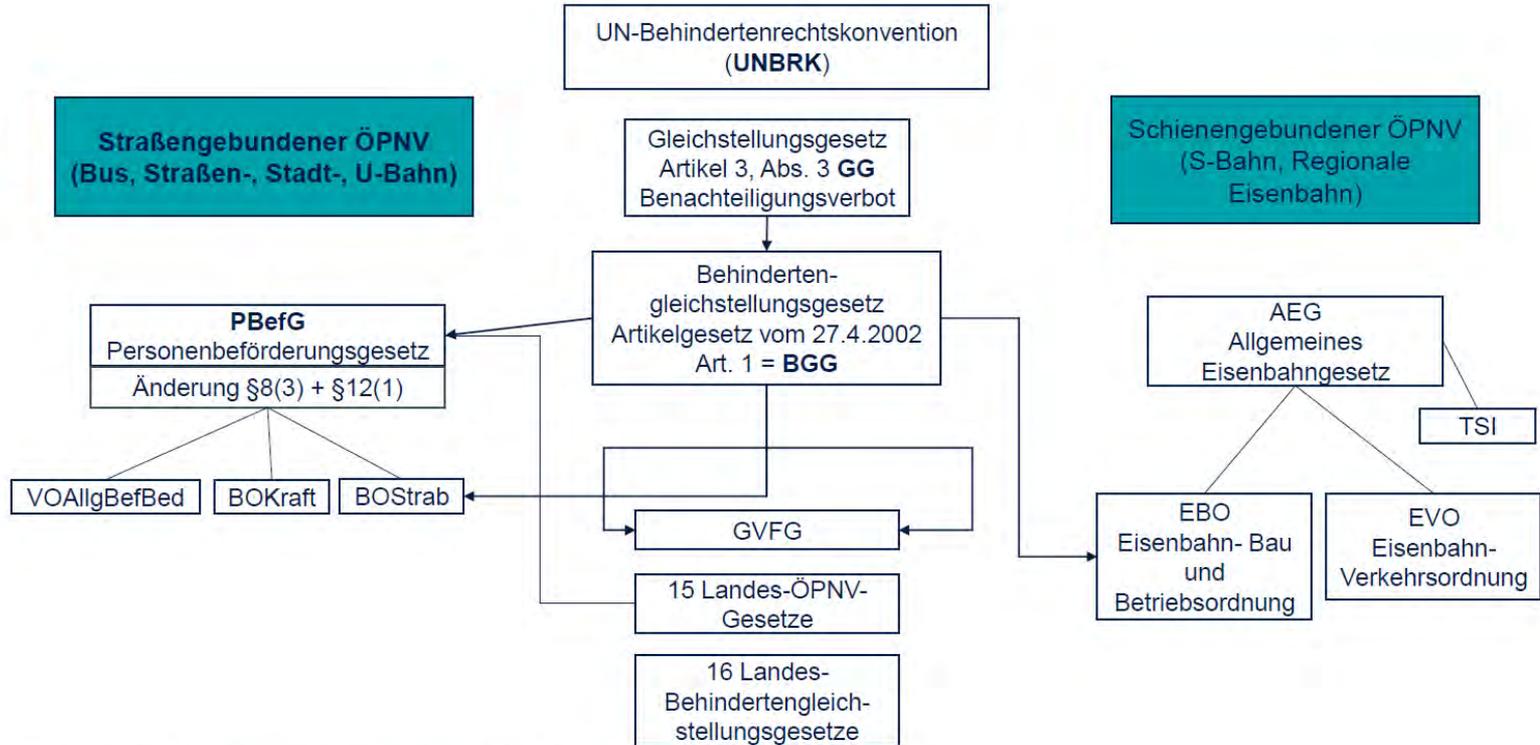
**Top 1 - Grundsätze der Barrierefreiheit, NVR-Haltestellenkataster
3. Mai 2022**

Ausschuss für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel

Überblick

- Gesetzliche Rahmenbedingungen
- Definition Barrierefreiheit Mindeststandards
- Ausnahmeregelungen
- „Pflicht“-Inhalte des Nahverkehrsplanes
- Barrierefreie Fahrzeuge / Leitfaden Barrierefreiheit
- Infrastruktur und Fahrzeugeinsatz
- Konzept für eine nachhaltige Mobilität 2030 (west)
- NVR-Haltestellenkataster (west)
- SB3 – Attraktivierung der Haltestellen plus Barrierefreiheit
- Nächste Arbeitsschritte

Gesetzliche Rahmenbedingungen



Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.: Barrierefreier ÖPNV Deutschland (2012:80)

Gesetzliche Rahmenbedingungen



UN-Behindertenrechtskonvention, verbindlich seit 26.03.2009

UN-Behindertenrechtskonvention (Art. 9, Abs. 1)

„[...] Ziel, für Menschen mit Behinderung den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation[...] sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit **in städtischen und ländlichen Gebieten** offenstehen[...] zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die **Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren** einschließen, gelten unter anderem für Gebäude, Straßen und Transportmittel [...].

UN-Behindertenrechtskonvention (Art 9, Abs. 2)

„Die Vertragsstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um **Mindeststandards und Leitlinien** für die Zugänglichkeit von Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit offen stehen oder für sie bereit gestellt werden, auszuarbeiten [...].

- Die UN-Behindertenrechtskonvention verpflichtet zu einem Höchstmaß an Barrierefreiheit (Inklusionsprinzip). **Menschen mit Behinderung muss es möglich sein, den ÖPNV eigenständig zu nutzen.** (Grundsätzliche Vorgabe, ohne Erwägungen über die Finanzierbarkeit.)
- Die UN-Konvention **wirkt sich verpflichtend auf Aufgabenträger und Baulastträger** aus.
- **Die Festlegung von Mindeststandards und Leitlinien ist Staatsaufgabe.** Für den ÖSPV in Deutschland wird sie im PBefG geregelt. Dort wird die Zuständigkeit an die Länder bzw. an die Aufgabenträger übertragen.

| 2022 | Stefan von der Ruhren / Juan Zaplana

Gesetzliche Rahmenbedingungen



Personenbeförderungsgesetz

§ 8, Abs. 3 Satz 3 PBefG: „Der Nahverkehrsplan **hat** 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. [...]

„Bei der Aufstellung [...] **sind** [...] soweit vorhanden [...] **Behindertenbeauftragte** oder **Behindertenbeiräte, Verbände** der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände **anzuhören**.“

§ 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG : „Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan **Ausnahmen** konkret genannt und begründet werden.“

- **Adressat sind die Aufgabenträger des ÖPNV**, die gemäß ÖPNVG NRW zuständig für die Aufstellung des Nahverkehrsplans sind. (Hier keine Verpflichtung der Straßenbaulastträger, wohl aber durch UN-Behindertenrechtskonvention und durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)).
- Im NVP muss die Zielsetzung „Barrierefreiheit“ verankert werden (**Definition und Regelung**).
- Gesetz schreibt Barrierefreiheit vor, enthält aber keine Vorgabe von Bemessungskriterien. Dadurch obliegt dem **Aufgabenträger (verpflichtend!)** die **Definition und Abstimmung von Ausbaustandards**.
- **Ausnahmen** sind im Nahverkehrsplan zu nennen und zu begründen (§8 Abs.3 Satz 4).

Gesetzliche Rahmenbedingungen

BGG regelt erst einmal die Pflicht zur Barrierefreiheit:

- §8 Abs. 5 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG): „... öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im ÖPNV sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes **barrierefrei zu gestalten**. Weitergehende landesrechtliche Regelungen bleiben unberührt.“

Wann ist der ÖPNV barrierefrei?

- §4 BGG: „... wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der **allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis** und **grundsätzlich ohne fremde Hilfe** auffindbar, zugänglich und **nutzbar sind**. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Für Gestaltung der Barrierefreiheit (das „wie“) wird auf Rechtsvorschriften des Bundes verwiesen!

- ⇒ Missverständlich hinsichtlich Inhalt und Adressaten der Pflicht
- ⇒ Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht weiter beschrieben
- ⇒ Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung (das „wie“) werden auch hier nicht genauer beschrieben
- ⇒ Verlangt die Aufstellung eines Programms, nicht dessen Umsetzung

Definition Mindeststandards

- am Beispiel der StädteRegion Aachen:



(Konsensstand StädteRegion Aachen, 2021)

2022 | Stefan von der Ruhren / Juan Zaplana

Ausnahmeregelungen



Dauerhafte Ausnahmen, in Einzelfallbetrachtung zu begründen (Umstufung der Ausbaudringlichkeit)	
X-1	Der Ausbau ist baulich-technisch nicht möglich (Einzelfallbegründung erforderlich).
X-2	Der Ausbau ist wirtschaftlich unverhältnismäßig (Einzelfallbegründung, keine generellen Finanzierungsvorbehalte).
X-3	Der Ausbau ist aus Gründen des Denkmalschutzes nicht möglich.
X-4	Der Ausbau ist aus Gründen des Naturschutzes nicht möglich.
X-5	Die Haltestelle ist in ihrem Umfeld dauerhaft nicht barrierefrei erreichbar.
X-6	Der Ausbau ist in der Summe wirtschaftlich unverhältnismäßig, weil andere Haltestellen im Linienverlauf ebenfalls auszubauen sind.
X-7	Die Haltestelle soll künftig ausschließlich mit barrierefreien (Klein)fahrzeugen bedient werden.
X-8	Die Haltestelle liegt im Andienungsgebiet eines geplanten haltestellenungebundenen On-demand-Verkehrs.
X-9	Die Haltestelle wird in absehbarer Zukunft aufgehoben (Schulschließung, Änderung der Nutzung des Umfelds, Neubau an alternativen Standorten).
X-10	Zur Berücksichtigung der Interessen der Allgemeinheit sind Abweichungen vom 2-Sinnes-Informationsprinzip erforderlich.

2022 | Stefan von der Ruhren / Juan Zaplana

Ausnahmeregelungen



Ausnahmen auf Grund stark unterdurchschnittlicher Systemrelevanz (Einstufung der Dringlichkeit)	
Y-11	Im Ergebnis der Prioritätenanalyse besitzt der Standort eine unterdurchschnittliche Systemrelevanz. Der barrierefreie Ausbau wird wegen des vermutlich unverhältnismäßigen Aufwands zunächst zurück gestellt.
Ausnahmen auf Grund geringfügiger Auslastung (Einstufung der Dringlichkeit)	
X-12	Die Haltestelle wird täglich insgesamt unter * mal angefahren. Statt einer baulichen Umgestaltung werden alternative Erschließungs- und Bedienungsformen bzw. alternative Fahrzeugkonzepte betrachtet.
Temporäre Ausnahmen (Umstufung der Dringlichkeit)	
Y-1	Der Standort wird zurzeit umgestaltet (Baustellenanzeige).
Y-2	Der Zeitpunkt des Ausbaus wird dem Ausbau der Gegenrichtung angeglichen.
Y-3	Der Ausbau ist im Zusammenhang mit einer übergeordneten Baumaßnahme vorgesehen.
Y-4	Der Ausbau der Haltestelle ist erst dann sinnvoll, wenn andere Haltestellen im Linien-verlauf ebenfalls ausgebaut werden (können).
Y-5	Abweichung vom 2-Sinnes-Informationsprinzip, weil die vorgesehene technische Lösung noch nicht operativ ist (z.B. barrierefreie Fahrplanauskunft, digitaler Fahrtbegleiter).

2022 | Stefan von der Ruhren / Juan Zaplana

„Pflicht“- Inhalte des NVP:

1. Realisierungsabsicht zur Herstellung der Barrierefreiheit im aktuelle NVP vorhanden. Bei der Fortschreibung ist dies zu Konkretisieren 
2. Systematische Betrachtung der ÖPNV-Haltestellen im Kreis Heinsberg durch die WestVerkehr unter Ansatz standardisierter Fahrzeugtypen und -abmessungen 
3. Prinzip: Barrierefreie Gestaltung als Regelfall 
4. Definition im kommunalen Konsens zu Ausbaustandards (Mindestmerkmale), ggf. Bewertungs- und Priorisierungskriterien
5. Legitimation im NVP über Dringlichkeitsreihung sowie
6. Sonderlösungen als Ausnahmefall (Ausnahmeregelungen)
7. Zeitliche Staffelung je Ausbaukategorie: zeitnah, mittelfristig, langfristig

Nicht-Pflichtinhalt des NVP:

Optionale Erläuterungen zu Art und Umfang vorgesehener Ausbaumaßnahmen sowie Aussagen zur Finanzierung der Herstellung der ÖPNV-Barrierefreiheit

Infrastruktur und Fahrzeugeinsatz

Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Infrastruktur

- Die DIN 18040 – 3 gibt eine Reststufe und Restspalt von jeweils 5cm für einen barrierefreien Einstieg vor
- Im Zusammenspiel mit den Fahrzeugeinstiegshöhen gemäß UN/ECE R107, zulässigen Rampenneigungen ergibt sich eine Mindestbordsteinhöhe von:
 - 16 cm beim Einsatz von Klapprampen
 - Ab 22 cm Bordsteinhöhe kann auf Klapprampen verzichtet werden
- Bordsteinhöhen haben Grenzen:
 - Fahrzeugschäden, wenn Warteflächen in der An- und Abfahrt durch den Bus überstrichen werden, z.B. in engen Busbuchten und Kurven
 - Art der Fahrzeurtüren, z.B. Außenschwenktüren

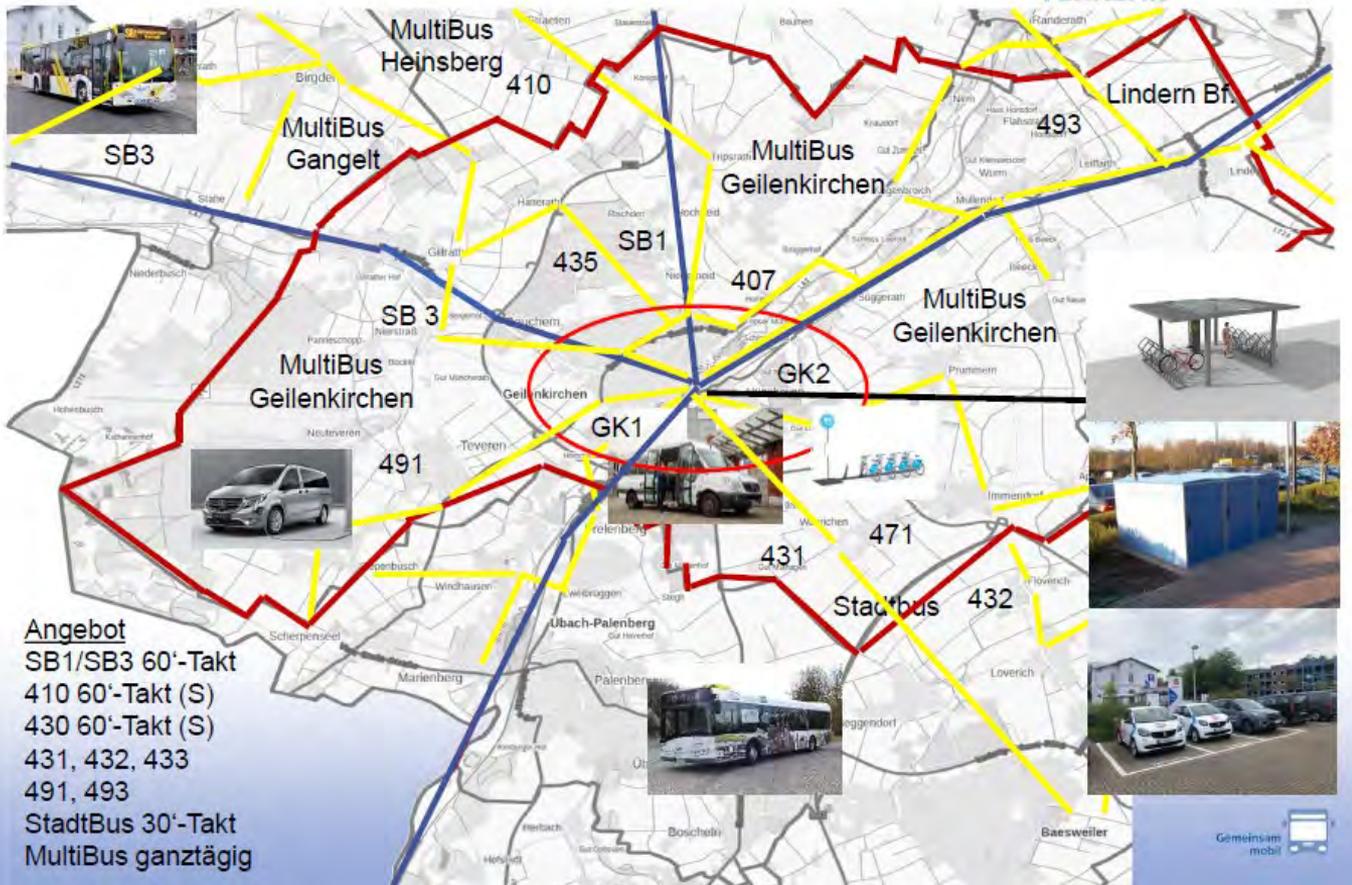


Bus mit Außenschwenktüren und Klapprampe



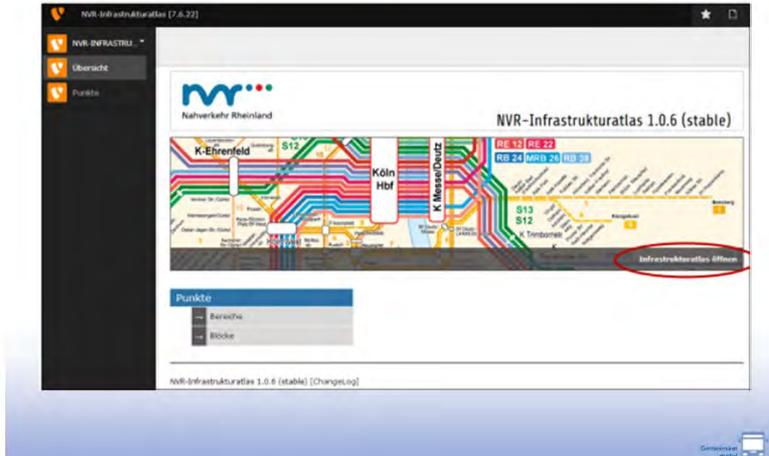
Abbildung 10: Darstellung von Reststufe und Restspalt

II. Konzept für eine nachhaltige Mobilität 2030



NVR-Haltestellenkataster

6. NVR-Haltestellenkataster (1)



(2)

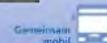


(3)



NVR-Haltestellenkataster

6. NVR-Haltestellenkataster (4)

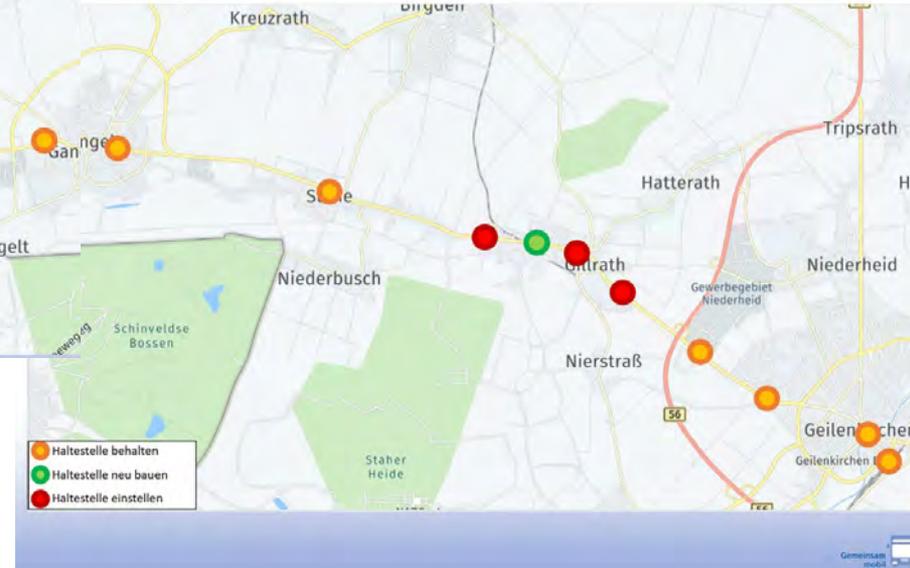


NVR-Haltestellenkataster

6. NVR-Haltestellenkataster (6)



SB3 – Attraktivierung der Haltestellen plus Barrierefreiheit



SB3 – Attraktivierung der Haltestellen plus Barrierefreiheit



Nächste Arbeitsschritte:

- **Aufbau einer kommunalen Arbeitsgruppe zur Abstimmung/Festlegung:**
 - der Mindestausbaustandards im Kreisgebiet
 - der Priorisierung der Infrastruktur nach festgelegten Kriterien
 - der Details zum Stand der ÖPNV-Barrierefreiheit je Baulasträger
 - Maßnahmenplanungen / Finanzierung / Förderung ...
- **Aufbau der interfraktionellen Arbeitsgruppe:**
 - Sachstand zur Planung der Barrierefreiheit
 - ...
- **Frühzeitige Beteiligung entsprechender Verbände:**
 - Sozialverband VdK Kreisverband Heinsberg
 - Blinden- und Sehbehindertenverein des Kreises Heinsberg e. V.
 - Behindertenbeauftragte der Kommunen/Kreis/...



**Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**