

Protokoll „1. Workshop Barrierefreiheit“

Fortschreibung Nahverkehrsplan (NVP) 2019-2023

12. Juli 2017, 15:30 - 19:00 Uhr

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK);
Württembergische Straße 6, Raum 101

Das vorliegende Protokoll fasst die Ergebnisse der Diskussionen im Plenum und in den Arbeitsgruppen zusammen.

Programm

- › Begrüßung, Einführung und Erläuterung des Ablaufs: Stephan Kubitz, SenUVK
- › Barrierefreiheit im Berliner ÖPNV: Ziele für die NVP-Fortschreibung, Rahmenbedingungen und Handlungsfelder: Volker Eichmann, CNB
- › Die BVG auf dem Weg zur vollständigen Barrierefreiheit - der aktuelle Stand: Christine Albrecht, BVG

Rückfragen und Diskussion im Plenum zu den Vorträgen

- › Kritisiert wird, dass der **Taxiverkehr weder im NVP noch in den Vorträgen Erwähnung findet**, obwohl dieser als einzige eine wünschenswerte Wegekette „von Tür zu Tür“ gewährleisten kann und dessen besondere Bedeutung auch im Koalitionsvertrag hervorgehoben wird.
 - › Der Aufgabenträger weist darauf hin, dass der Taxiverkehr kein öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinne des PBefG ist und entsprechend auch nicht vom NVP umfasst werden kann. Eine andere Situation ergibt sich nur dann, wenn Taxi-Fahrzeuge im Rahmen eines ergänzenden ÖPNV-Angebotes eingesetzt werden.
- › Es wird angefragt, wie/wo der **NVP-Monitoringbericht** einzusehen sei.
 - › Der Monitoringbericht kann auf der SenUVK-Homepage (www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oePNV/nahverkehrsplan/de/downloads.shtml) und der CNB-Homepage (www.cnb-online.de) eingesehen werden.
- › Es wird auf häufige **Abstimmungsprobleme mit dem Fahrpersonal im Busverkehr** zur Frage aufmerksam gemacht, wer die Klapprampen zu bedienen haben, wenn begleitende Personen dabei sind.
 - › Die BVG betont, dass das Ausklappen der Rampen ausschließlich Aufgabe des Fahrpersonals ist. Die FahrerInnen würden kontinuierlich geschult und für die Thematik sensibilisiert.

Center Nahverkehr Berlin (CNB) GbR

Bernburger Straße 27 · 10963 Berlin · fon (030) 319 89 15 - 40 · fax (030) 319 89 15 - 41
mail info@cnb-online.de · web www.cnb-online.de

Leitung: Dr. jur. Jan Werner

CNB arbeitet im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin.

- Der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen macht darauf aufmerksam, dass das derzeit in Erarbeitung befindliche **Mobilitätsgesetz** sehr gut dazu geeignet sei, um das Thema Barrierefreiheit zu verankern. Die Mobilitätsbelange von Personen mit Behinderungen sollten nicht nur im Bereich „Soziales“ verankert werden. Vielmehr sollen sich - entsprechend des Ressortprinzips - Aspekte wie Begleitdienste und Taxi-Verkehre auch im Mobilitätsgesetz wiederfinden. Nur so könne eine angemessene Daseinsvorsorge erreicht werden. Weiterhin kritisiert er eindringlich, dass das **Zwei-Sinne-Prinzip in der Berliner U-Bahn** (weiterhin) nicht praktiziert werde und dass die „Nullserie“ der neuen S-Bahn-Generation gegen die Anforderungen des aktuellen NVP verstoße. Herr StS Kirchner sei beim gemeinsamen Termin am 6.7. im Ungefähren geblieben und habe keine baldigen Lösungen versprochen. Darüber hinaus ist er in hohem Maße darüber verwundert, dass die BVG die Anforderung „ohne fremde Hilfe“ anders definiere als die Gesetze.
 - Der Aufgabenträger wird prüfen, inwieweit das Thema Barrierefreiheit im Mobilitätsgesetz bereits ausreichend verankert ist und verweist im Übrigen auf den noch nicht fertigen Referentenentwurf. Er regt an, dieses Thema auch in die Diskussion nach Vorlage dieses Entwurfs einzubringen.
 - Zu neuen S-Bahn Generation wird es eine Klärung geben, das ist Thema im Hause SenUVK.
- Es wird seitens des FUSS e.V. kritisiert, dass das Thema Barrierefreiheit schon „seit 3 NVP-Perioden Thema“ sei, ohne nennenswerte Fortschritte zu erzielen.
 - Diesem Vorwurf wird von den Vortragenden widersprochen, bspw. sind hinsichtlich der Umstellung der Straßenbahn auf niederflurige Fahrzeuge oder der Nachrüstung mit Aufzügen erhebliche Unterschiede ggü. dem Stand vor etwa zehn Jahren zu verzeichnen.
- Es wird von mehreren Teilnehmern/Teilnehmerinnen auf die **hohe Bedeutung des Sonderfahrdienstes und des VBB-Begleitdienstes** aufmerksam gemacht. Ohne diese würden die Mobilitätseingeschränkten oftmals gar nicht erst aus ihrer Wohnung herauskommen. Es wird der deutliche Wunsch ausgesprochen, die Finanzierung dieser Dienstleistungen langfristig zu sichern.
 - Der Aufgabenträger bedankt sich für die Hinweise. Diese Thematik habe man bisher als nicht unbedingt als Thema des NVG angesehen, obgleich der Wert dieses Dienstes durchaus sehr bewusst ist.
- Ein Teilnehmer stellt die Rückfrage, **wie Niederflurigkeit definiert** wird, es gebe bei der BVG ja auch Busse, bei denen der hintere Fahrzeugteil nur über Stufen erreichbar sei.
 - Der Aufgabenträger erläutert, dass der NVP die Niederflurigkeit am Einstieg definiert, zudem muss mindestens ein Teil der Sitzplätze ohne Stufen zugänglich sein. Dies sei bei allen BVG-Bussen erfüllt.
 - Die BVG ergänzt, dass sie derzeit prüft, die Busse mit den benannten Stufen (sogenannte Low-Entry-Busse) künftig nicht mehr zu beschaffen und stattdessen auch im Innenraum vollständige Niederflurigkeit für den Gangbereich zu verlangen.
- Es wird angefragt, ob es eine **Liste mit allen Berliner Haltestellen** gebe, aus der die Zuständigkeit (Bezirke oder BVG) ersichtlich sei.

- › Eine solche Liste existiert nicht, da es dafür keine Notwendigkeit gibt. In der Regel befinden sich alle Haltestellen des Busses und alle Straßenbahnhaltestellen im öffentlichen Straßenraum, womit die Bezirke als Straßenbaulastträger zuständig sind. Straßenbahnhaltestellen an Strecken mit eigenem Bahnkörper sind der BVG zugeordnet.
- › Es wird auf das seit Jahrzehnten **fehlende Konzept für „unechte Doppelhaltestellen“** aufmerksam gemacht. Personen mit Mobilitätseinschränkungen sei es oft nur unzureichend möglich, an solchen Haltestellen auf veränderte Haltepositionen der von ihnen benötigten Fahrzeuge zu reagieren.
 - › Aufgabenträger und BVG verweisen auf die laufende Arbeit hinsichtlich möglicher Informationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip bei Bus und Straßenbahn, bei denen auch die Problematik der Information zum exakten Fahrzeugstandort berücksichtigt wird.
- › Es wird auf das Problem aufmerksam gemacht, dass das **Blindenleitsystem** oftmals erst an den Haltestellen bzw. Bahnhöfen selbst beginne und z.B. nicht über den Fußweg bis zur Hauskante reicht. Es wäre wünschenswert, wenn man dies auch auf das Haltestellen-/Bahnhofsumfeld erweitern könnte.
- › Es wird der Appell ausgesprochen, den **Vordereinstieg im Busverkehr beizubehalten**. Menschen mit Rollstühlen sei es sonst aufgrund des regen Fahrgastwechsels an der zweiten Tür nur eingeschränkt möglich, den Bus zu befahren.
 - › Die BVG erläutert den vor kurzem gefundenen Kompromiss, dass die Fahrer an Haltestellen mit erkennbar hohem Fahrgastwechsellaufkommen, etwa an Knotenpunkten, alle Türen für den Einstieg frei geben dürfen. Der Regelfall sei aber weiterhin der Vordereinstieg.
- › Es wird angefragt, **an wie vielen Straßenbahnhaltestellen noch ein Ausstieg direkt auf die Straße** notwendig ist. Diese Ausstiegssituationen seien für mobilitätseingeschränkte Personen besonders problematisch.
 - › Die Frage kann seitens der BVG nicht spontan beantwortet werden. Es wird geschätzt, dass noch ca. 150 Haltestellen der Straßenbahn keinen eigenen Bahnsteig auf einer Mittelinsel haben, allerdings ist bei einem Teil dieser Haltestellen auch ein Ausstieg auf den Gehweg vorhanden.

Protokoll der Arbeitsgruppen:

AG 1: Haltestellen und Bahnhöfe

› Bessere Achtsamkeit des Fahrpersonals

Das Thema wird insbesondere durch Rollstuhlnutzende genannt. Die Problematik ist, dass der Ausstiegswunsch vom Fahrpersonal nicht immer erinnert bzw. wahrgenommen wird (akustisches Warnsignal wird „nur“ einmal ausgelöst).

› Ausstattung der Haltestellen

- › Der Aufgabenträger sagt zu, die Anforderungen an Ausstattungen der Haltestellen langfristig durch das Land festzulegen.
- › Es wird vorgeschlagen, das Abschleppen von Falschparkern in Haltestellenbereichen zu intensivieren. Seitens des Aufgabenträgers wird dazu angemerkt, dass alle Bestrebungen dahingehend durch die langen zeitlichen Abläufe konterkariert werden, d.h., die falsch parkenden Fahrzeuge sind in der Regel schon weitergefahren bevor ein Abschleppdienst vor Ort ist. Die BVG merkt an, dass sie durch von ihr vorgeschlagene Verfahrensänderungen künftig selbst die Abschleppvorgänge in Auftrag geben könnte, um die Vorgänge zu beschleunigen, die Diskussion dazu aber erst am Anfang steht.
- › Es wird angemerkt, dass die meist nur 1,5 m Abstand zwischen Radweg und Fahrbahn zu eng seien, um mit dem Rollstuhl vernünftig zu manövrieren. 2,5 m werden als neue Empfehlung ausgesprochen. Eine Führung des Radweges im Haltestellenbereich auf der Fahrbahn (statt querend zwischen Fußweg und Haltestelle) wird von vielen Beteiligten als ideal betrachtet.
- › Es wird die Ansicht geäußert, dass eine Notwendigkeit höherer Borde (Kasseler Sonderbord Plus) mit 22 cm besteht.
- › SenUVK betont, dass Kap-Haltestellen als Regellösung bereits im derzeitigen Nahverkehrsplan beschrieben sind. Die Umsetzung obliegt den Baulastträgern (zumeist Bezirke), die Vorgabe des NVP ist aber noch keine bauliche Ausführungsvorschrift.

› Aufzugverfügbarkeit

- › Es wird kritisiert, dass die Aktualisierung der Liste über defekte Aufzüge zu selten erfolgt. Die BVG kündigt an, dies künftig über eine automatisierte Schnittstelle geschehen zu lassen, die auch bei „Fahrinfo- barrierefrei“ diese Defekte berücksichtigt und eine Alternativroute empfiehlt.
- › SenUVK fragt, ob bei kurzfristigen Ausfällen eine Push-Meldung für die gewählte Verbindung erscheint. Die BVG muss dies noch klären.

› Blindenleitsysteme

- › Die vorhandenen Blindenleitsysteme werden von vielen Beteiligten gelobt. Gewünscht ist aber ein Beginn der Systeme ab dem Bahnhofseingang und nicht erst am Bahnsteig. Parallel dazu wird auch ein Auffindestreifen für Aufzüge im Straßenland gewünscht. Der Aufgabenträger sagt zu, diesen Hinweis an das zuständige Referat von SenUVK weitezuleiten, damit dies mit den Straßenbaulastträgern erörtert wird.
- › Die Verbindung der Blindenleitsysteme bei Umsteigestationen zwischen BVG und S-Bahn muss verbessert werden. Beide Unternehmen sehen hier klar Verbesserungspotenzial und kündigen bessere Zusammenarbeit an. Der Aufgabenträger möchte diese bessere Zusammenarbeit auch im NVP festschreiben.

› Sitzhöhen

- › Es wird gewünscht künftig verschiedene Sitzhöhen in Wartehallen anzubieten. Die BVG sagt dies zu, entsprechende Formulierungen für 2 verschiedene Sitzhöhen seien im neuen Lastenheft für Wartehallen bereits enthalten.

AG 2: Fahrzeuge (Innenräume, Türen)

› Türöffnung

- › Es wird angeregt zu prüfen, ob bei U-Bahnen eine Öffnung aller Türen auf Anforderung (z.B. nach Drücken eines Knopfes am Bahnsteig) oder eine generelle Öffnung sämtlicher Türen an allen Stationen möglich gemacht werden kann.
- › Es wird als schwierig beschrieben, die Türen an S- und U-Bahnen mit Handbikes zu öffnen.
- › In den U- und S-Bahn-Fahrzeugen werden auch Türöffnungsknöpfe an Haltestangen oder an Seitenwänden gewünscht. In den Bussen seien die Halteknöpfe beispielsweise sehr vorbildlich an verschiedenen Orten angebracht.
- › Darüber hinaus wird angeregt, die Türöffnungsknöpfe auf zwei verschiedenen Höhen anzubringen (85 und 105 cm) oder gar einen länglichen Schalter einzuführen, der sich über 20 cm vertikale Ausrichtung erstreckt. Dieser würde zudem auch sehbehinderten Fahrgästen das Finden der Taster erleichtern.

› Mehrzweckbereiche

- › Es wird auf vielfältige Nutzungskonflikte der Mehrzweckbereiche aufmerksam gemacht. Als Lösungsideen werden diskutiert:
 - › Die bessere Kennzeichnung von Rollstuhlflächen, z.B. durch größere Piktogramme oder deutliche Markierung am Boden
 - › Die Vergrößerung der Mehrzweckbereiche
 - › Die Selektierung der Mehrzweckbereiche (z.B. bei Gelenkbussen: Einrichtung eines weiteren Mehrzweckbereichs im Bereich einer vierten Tür für Kinderwagen)

› Vereinheitlichung

- › Die weitgehende Einführung von Standards über alle Fahrzeugtypen (z.B. Bus-Typen) und Unternehmen wird von allen Diskutanten als wünschenswert angesehen. Dies umfasst beispielsweise auch die Vereinheitlichung der Position des Schwerbehindertenplatzes über alle Bustypen. Auch die Standards zu Spaltbreiten und -höhen bei S- und U-Bahn sollen vereinheitlicht werden.
- › Es wird darauf hingewiesen, dass es für die Fahrzeuge des ÖPNV kein der TSI-PRM entsprechendes verbindliches Regelwerk gibt. Der NVP enthält eine Verpflichtung zur Einhaltung des aktuellen Stands der Technik.

› Zwei-Sinne-Prinzip

- › Es wird die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips (bzw. die Beseitigung von Vollzugsdefiziten) angemahnt.

› Kupplungsbereiche bei alten U-Bahn-Serien

- › Es wird um Prüfung gebeten, ob/wie eine Schutzfunktion vor der Lücke zwischen den Waggonen im Kupplungsbereich von U-Bahnen erreicht werden kann. Sehbehinderte Fahrgäste können Kupplungsbereiche nicht immer zuverlässig von Türen unterscheiden und laufen somit Gefahr, versehentlich auf das Gleis vorzutreten.

AG 3: Information und Vertrieb

- › Die Ansagen in den Fahrzeugen (Bus) werden gelobt.
- › Zwei-Sinne-Prinzip: Die Umsetzung an und in den Fahrzeugen ist noch ausbaufähig. Insbesondere sollten Außenansagen am Fahrzeug bei Bus und Straßenbahn als Standard definiert und möglichst bald umgesetzt werden. Zudem solle darüber nachgedacht werden, das Zwei-Sinne-Prinzip auch an Fahrkartenautomaten zum Regelfall werden zu lassen.
- › Es wird die Idee vorgetragen, eine personenbediente Verkaufsstelle mit Gebärdendolmetscher (ggf. nur zu bestimmten Zeiten / als Testlauf) anzubieten.
- › Darüber hinaus werden mehr Informationen in einfacher Sprache gewünscht.

AG 4: Betrieb und Service

- › Beleuchtung
 - › Die Bahnhöfe der S-Bahn werden von vielen Beteiligten als zu dunkel empfunden. Eine bessere Ausleuchtung (Vorbild U-Bahn) wird gefordert. DB Station & Service selbst sieht durchaus Potenzial zur Verbesserung
- › Toiletten
 - › Anmerkung zu der zukünftigen Berücksichtigung von Toiletten im Nahverkehr, wie durch den Verkehrsstaatssekretär angekündigt. Entsprechende Qualitätsansprüche sollen im NVP festgeschrieben werden. Dem Aufgabenträger ist eine solche Zusage nicht bekannt, DB Station & Service verweist auf die hohen Kosten des Betriebs solcher Einrichtungen.
- › Aufzugverfügbarkeit
 - › Bei Ausfall eines Aufzuges wird bei fehlenden Fahralternativen ein Ersatzverkehr mit Taxis zur Umgehung dieser Mobilitätsbarriere als angemessene Vorkehrung vorgeschlagen. Dies könnte allgemein als eine Mobilitätsgarantie für solche Fälle im NVP festgeschrieben werden.