

Stellungnahme des Behindertenpolitischen Netzwerks „Wünsche und Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von ÖPNV-Haltepunkten in Dortmund“

Inhaltsverzeichnis

	Inhaltsverzeichnis	1
0	Einleitung	3
1	gesetzliche Grundlagen	4
2	Bedeutung der barrierefreien/nicht barrierefreien Gestaltung von Haltepunkten für Menschen mit Behinderungen	5
2.1	Sehbehinderte Menschen	5
2.1	Blinde Menschen	5
2.3	Schwerhörige Menschen	6
2.4	Taube und gehörlose Menschen	7
2.5	Mobilitätsbeeinträchtigte Menschen	7
2.6	Rollstuhlfahrer/innen	8
2.7	chronisch kranke Menschen	9
2.8	Menschen mit anderen Lernmöglichkeiten	9
2.9	Menschen mit geistiger Behinderung	10
2.10	Senior/innen	10
3	Erkennen und Auffinden von Haltepunkten	11
3.1	Lichtsignalanlagen	12
3.2	Auffinden von ober- und unterirdischen Haltestellen	12
3.3	Warteflächen	13
3.4	Beleuchtung	13
4	Zugänglichkeit von Haltepunkten	13
4.1	Treppen	14
4.2	Geländer	14
4.3	Rampen	15
4.4	Rolltreppen	16
4.5	Aufzüge	16
5	erforderliche Informationen zur Nutzung des Haltepunkts als Kund/in mit Behinderungen	16
5.1	erforderliche Informationen zur Nutzung des Haltepunkts als Kund/in mit Behinderungen im Regelbetrieb	16
5.2	erforderliche Informationen zur Nutzung des Haltepunkts als Kund/in mit Behinderungen im Ausnahmefall	17
6	Wahrnehmen von Informationen	17
6.1	Optische Informationen	18
6.2	Akustische Informationen	18
6.3	Taktile Informationen	19

6.4	Auffindbarkeit und Technik	19
7	Ein- und Ausstieg an der Haltestelle	19
7.1	Einstiegsstellen	20
7.2	Bewegungsflächen auf Bahn- und Bussteigen	20
7.3	Höhenunterschiede und Abstände	20
7.4	Gefahrenabwendung	20
8	Baustellen vor und in Haltestellen	21
9	ÖPNV-Knotenpunkte	21
9.1	Treppen	21
9.2	Geländer	22
9.3	Rampen	22
9.4	Rolltreppen	23
9.5	Aufzüge	23
9.6	Mobilitätsservice	23
9.7	Übersichtspläne und Leitsysteme	24
9.8	Ansagen von einfahrenden Bahnen oder ankommenden Bussen	24
10	Service	24
11	Toiletten	24
12	Fahrkarten	25
13	Sauberkeit	26
14	Weiterführendes Material	26

0 Einleitung

Ziel der folgenden Überlegungen ist, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Dortmund für alle Menschen zugänglich und nutzbar zu gestalten. Damit sind die Ausführungen zu barrierefreien ÖPNV-Haltestellen der erste Teil einer Reihe von Stellungnahmen zum ÖPNV.

Menschen sind verschieden. Das Behindertenpolitische Netzwerk sucht jeweils nach Lösungen für alle ÖPNV-Nutzer/innen und möchte „Sonder“lösungen für einzelne Gruppen möglichst vermeiden. Dabei werden bauliche und technische Lösungen bevorzugt, denn nur diese garantieren eine selbständige Nutzung im Sinne der Behindertengleichstellungsgesetze. Falls bauliche oder technische Lösungen nicht oder nicht für alle Nutzer/innengruppen herstellbar sind, sollen Service-Angebote zur Verfügung gestellt werden.

Mobilität im ÖPNV kann insbesondere dadurch für alle Nutzer/innen erleichtert werden, wenn die Gestaltung der Haltestellen und einzelner Elemente in den Haltestellen identisch ist. Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die Wahrnehmbarkeit der für die Nutzung erforderlichen Informationen. Eine konsequente Beachtung des Mehrsinnenprinzips im Informationsangebot kann zur weiteren Verbesserung des modal split beitragen.

Entscheidungssträger/innen und Planer/innen fehlt häufig die Erfahrung oder die Sensibilität bezüglich der Bedeutung barrierefreier Gestaltung für Alltag und Sicherheit von Menschen mit Behinderungen. Beteiligung von Expert/innen in eigener Sache ist hier ein Lösungsweg, veränderte Aus- und Weiterbildungsangebote für Planer/innen ein weiterer. Voraussetzung für eine echte Beteiligung von - sensorisch - behinderten Menschen sind barrierefreie Planungsverfahren. Dies bedeutet ein dialogisches Verfahren der Akteur/innen durch zur Verfügung Stellung von Schriftdolmetscher/innen, Gebärdensprachdolmetscher/innen, taktile Skizzen, Erklärungen, Ortstermine usw., eben ein dialogisches Verfahren.

1 Gesetzliche Grundlagen

Artikel 3 des Grundgesetzes der BRD [Gleichheit vor dem Gesetz; Gleichberechtigung von Männern und Frauen; Diskriminierungsverbote] (3)Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.
--

§ 4 Barrierefreiheit des Behindertengleichstellungsgesetzes NRW Barrierefreiheit ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein; hierbei ist die Nutzung persönlicher
--

Hilfsmittel zulässig. Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen.

Auszug aus Landesbauordnung (LBO) von NRW

3. Allgemeine Anforderungen

(1) Bauliche Anlagen sowie andere Anlagen und Einrichtungen im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 2 sind so anzuordnen, zu errichten, zu ändern und instand zu halten, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere Leben, Gesundheit oder die natürlichen Lebensgrundlagen, nicht gefährdet wird.

Die der Wahrung dieser Belange dienenden allgemein anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten. Von diesen Regeln kann abgewichen werden, wenn eine andere Lösung in gleicher Weise die allgemeinen Anforderungen des Satzes 1 erfüllt. § 20 Abs. 3 und § 24 bleiben unberührt.

SGB I § 10 Teilhabe behinderter Menschen

Menschen, die körperlich, geistig oder seelisch behindert sind oder denen eine solche Behinderung droht, haben unabhängig von der Ursache der Behinderung zur Förderung ihrer Selbstbestimmung und gleichberechtigten Teilhabe ein Recht auf Hilfe, die notwendig ist, um

1. die Behinderung abzuwenden, zu beseitigen, zu mindern, ihre Verschlimmerung zu verhüten oder ihre Folgen zu mildern,
2. Einschränkungen der Erwerbsfähigkeit oder Pflegebedürftigkeit zu vermeiden, zu überwinden, zu mindern oder eine Verschlimmerung zu verhüten sowie den vorzeitigen Bezug von Sozialleistungen zu vermeiden oder laufende Sozialleistungen zu mindern,
3. ihnen einen ihren Neigungen und Fähigkeiten entsprechenden Platz im Arbeitsleben zu sichern,
4. ihre Entwicklung zu fördern und ihre Teilhabe am Leben in der Gesellschaft und eine möglichst selbständige und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen oder zu erleichtern sowie
5. Benachteiligungen auf Grund der Behinderung entgegenzuwirken

2 Bedeutung der barrierefreien/nicht barrierefreien Gestaltung von Haltepunkten für Menschen mit Behinderungen

In den folgenden Kapiteln berichten Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen, was für sie bei Haltepunkten besonders wichtig ist. Einige Kapitel haben sie nicht selbst geschrieben, den Autor/innen aber berichtet. Grundsätzlich gilt, dass alle Beschreibungen auf einzelne Menschen oder kleine Gruppen von Menschen zutreffen und nicht allgemein gültig sind.

Alle Gruppen von Menschen mit Behinderungen haben übereinstimmend geschildert, dass für sie spontane Aktionen, die die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs erfordern, kaum oder gar nicht möglich sind. Alle Aktivitäten erfordern eine umfangreiche Planung. Eine barrierefreie Gestaltung der Haltepunkte würde diesen Planungsaufwand deutlich verringern.

2.1 Sehbehinderte Menschen

Menschen mit Sehbehinderungen haben häufig Probleme, sich außerhalb ihrer vertrauten Umgebung zurechtzufinden. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Mobilität der betroffenen Menschen. Sie schränken den eigenen Aktionsbereich immer mehr ein, um die Gefahr von Unfällen und das Gefühl großer Unsicherheit zu reduzieren. Für die Orientierung in der baulichen Umwelt ist für fast alle Menschen die optische Gestaltung von entscheidender Bedeutung, vor allem in Hinblick auf Kontrast, Helligkeit, Farbe und Form. Das gilt besonders für sehbehinderte Menschen. Wenn auch nicht jede Sehschädigung mit planerischen und baulichen Maßnahmen kompensiert werden kann, so ist es doch möglich, durch ein kontrastreiches Informationsangebot einen Beitrag zur Erweiterung der Mobilität und zur Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum zu leisten. Sowohl bei der Verkehrsplanung als auch bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes sind die Interessen der Menschen, die von Einschränkungen des Seh- und Orientierungsvermögens betroffen sind - und dazu zählt auch eine wachsende Anzahl von älteren Menschen - bisher zu wenig oder gar nicht beachtet worden.¹ (1)

2.2 Blinde Menschen

Aufgrund der großen Orientierungsschwierigkeiten suchen viele blinde Menschen ihnen fremde Umgebungen selten ohne Begleitung auf. Erst nach individueller Eingewöhnung oder nach einem Mobilitätstraining können blinde Personen einen Teil des öffentlichen Raums selbständig nutzen. Blinde Menschen bedienen sich zum Ausgleich der fehlenden visuellen Wahrnehmung taktiler und akustischer Leitelemente. Sie orientieren sich meistens mit dem Langstock, den sie vor dem Körper pendeln und im Halbkreis aufsetzen. Gefahrenpunkte und Hindernisse bis zu einer gewissen Höhe können so grundsätzlich ertastet werden. Hindernisse und Vorsprünge, gegen die blinde oder sehbehinderte Menschen stoßen könnten, müssen vermieden werden. Geeignet gestaltete Bodenelemente können die Orientierung sehbehinderter und blinder Menschen sowohl optisch, taktil als auch akustisch unterstützen und erleichtern. sehbehinderte und blinde Menschen sind in einem sehr hohen Maße auf akustische Informationen angewiesen.²

2.3 Schwerhörige Menschen

1 vgl: Handbuch für Planer und Praktiker, Verbesserung der visuellen Informationen im öffentlichen Raum, Hrsg.: Bundesministerium für Gesundheit Bonn 1996

2 vgl.: Direkt 51 und 56, BÜRGERFREUNDLICHE UND BEHINDERTENGE-RECHTE HALTESTELLEN DES ÖPNV, Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Für schwerhörige Menschen ist der Weg durch den Verkehr orientiert durch optische Wahrnehmungen, da die Akustik bzw. das wesentliche Hören/Verstehen eingeschränkt ist. Nachfragen bei Passant/innen sind oft nicht der richtige Weg, da viele Schwerhörige nur noch minimal akustisch verstehen können. Der Weg zur Haltestelle sollte im optimalen Fall durch eine einfache Beschilderung aufzufinden sein. Ist man erfolgreich an der entsprechenden Haltestelle angekommen, muss (wenn kein Monats ticket vorliegt) eine Fahrkarte gelöst werden. Eine einfache Automaten-Bedienung ist hier erforderlich.

Verspätungen oder gar Ausfälle einer Bahn müssen gut lesbar (als Laufband z.B.) erkennbar sein, da die Durchsage durch schlechte Akustik an der Haltestelle nicht verstanden werden kann. Ein gezielter Ringschleifenbereich wie im Stuttgarter Hauptbahnhof wäre hier eine mögliche Variante.

Dort wäre der oder die Träger/in eines Hörsystems in der Lage, durch „T-Spule“-Einstellung am Gerät einen gezielten Empfang der Durchsage zu erhalten. Das gleiche System wäre im Bereich von den Informations-Punkten an Haltestellen sinnvoll; ein Empfangsschalter mit gekennzeichnetem Ringschleifenbereich kann den betroffenen Schwerhörigen einen guten Empfang im Gespräch mit dem Service-Personal gewährleisten.

Zusätzlich können hier auch Schulungen des Bahn-Personals für den Umgang mit schwerhörigen Menschen Hilfestellung für beide Seiten geben (nicht nur lauter sprechen, vor allem langsamer und deutlicher; Vokabeln im Satz austauschen um eine andere Konsonanten/Vokal-Konstellation zu erreichen etc.).

2.4 Taube und gehörlose Menschen

Für Taube und Gehörlose bedeutet der Weg zum Ziel die Orientierung durch optische Signale. Hierzu gehören eine gute und einfache Beschilderung. Gehörlose Menschen, die mit der Deutschen Gebärdensprache (DGS) kommunizieren, beherrschen eine eigene Grammatik, die der deutschen Grammatik nicht sehr ähnelt. Viele Betroffene sind daher in der Schriftsprache nicht sehr sicher, so dass hier unbedingt eine einfache Grammatik bevorzugt werden muss.

Auch Bedienungsanleitungen an Automaten müssen so einfach wie möglich gestaltet sein.

Hier kann ebenfalls eine Schulung des Bahn-Personals für den Umgang mit Tauben und Gehörlosen sehr hilfreich sein (z.B. Block und Stift bereit halten zur kurzen Erklärung warum ein Zug ausfällt, einfache Einführung in die DGS oder gar Einrichtung von TeSS 3).

³ TeSS will hörgeschädigten Menschen barrierefreies und eigenständiges Telefonieren ermöglichen. Dazu soll ein Telefonvermittlungsdienst aufgebaut und betrieben werden. Gehörlose Menschen können in Deutscher Gebärdensprache Kontakt zu dem Vermittlungsdienst aufnehmen. Hochgradig schwerhörige bzw. an Taubheit grenzend schwerhörige Menschen

2.5 Mobilitätsbeeinträchtigte Menschen

Mobilitätsbeeinträchtigte Menschen sind Menschen mit und ohne Behinderungen. Mobilitätsbeeinträchtigte Menschen können Menschen mit Gehbehinderungen oder Eltern mit Kinderwagen sein. Eine barrierefreie Gestaltung von Haltepunkten erleichtert einer sehr großen Gruppe von ÖPNV-Kund/innen die Fahrt mit Bus und Bahn.

Mobilitätsbeeinträchtigte Menschen treffen häufig auf ähnliche Probleme an Haltestellen wie Rollstuhlnutzer/innen. Häufig fehlt ein Hinweis zum barrierefreien Zugang einer Haltestelle (Aufzug, Rolltreppe). Eine eindeutige Beschilderung zu bestimmten Zugängen fehlt. Eingeschränkte oder nicht vorhandene Beschilderung oder das Fehlen eines Leitsystems führen dazu, dass mobilitätsbeeinträchtigte Menschen umherirren müssen, was sehr anstrengend ist, wenn jemand z.B. eine Gehbehinderung hat.

Für Menschen mit Gehbehinderungen sind bestimmte Pflasterungen bzw. Bodenbeläge auf dem Weg zu einer Haltestelle problematisch, da diese bei Nässe zu einer glatten Rutschbahn werden und die Unfallgefahr erhöhen.

Zudem sind zu steile Rampen für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen schwer zu bewältigen.

An manchen Haltestellen fehlen die Markierungen der Haltepunkte der Stadtbahnwagen oder Busse. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen müssen dann erst zum Wagen laufen – mit einer Gehbehinderung ist dies nicht möglich und auch mit Kinderwagen ist es schwierig.

Auch der Einstieg, die Stelle, an der die Einstiegstüren stehen bleiben, soll markiert werden. Vor allem Menschen, die einen Rollator oder eine Gehhilfe nutzen, müssen wissen, wo sie einsteigen und Platz nehmen können.

Der Einstieg in Bahnen und Busse ist schwierig, da häufig ein Haltegriff fehlt und die Busse nicht abgesenkt werden. Dies ist insbesondere bei den alten Stadtbahnwagen (also bei fast allen Stadtbahnlinien) der Fall – man kann sich nur an den Türscharnieren festhalten. Fährt die Bahn noch ist dies gefährlich, weil sich die Scharniere beim Öffnen der Türe drehen.

Die Busse werden teilweise von den Fahrern nicht abgesenkt. Das Einsteigen ist damit für mobilitätseingeschränkte Menschen sehr schwierig oder kaum möglich.

2.6. Rollstuhlfahrer/innen

wenden sich schriftsprachlich an die Vermittlungszentrale. Tess ist ein Gemeinschaftsprojekt der Deutschen Gesellschaft der Hörgeschädigten-Selbsthilfe und Fachverbände e.V. und der Deutschen Telecom AG. (Angaben nach www.tess-relay-dienste.de)

Für Rollstuhlfahrer/innen fehlen häufig Parkplätze in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen. Die Parkplätze sind nicht gut beleuchtet und oft zu klein, so dass Rollstuhlnutzer/innen Schwierigkeiten beim Aussteigen haben. Hindernisse wie Randsteine, Schilder und Absperrpfosten behindern das Parken, Aussteigen und Verlassen des Parkplatzes.

Die Wege zwischen Parkplatz und Haltestelle sind häufig zu lang.

Der Zugang zu Haltestellen ist nicht ausreichend beschildert. Es fehlen Hinweise auf den Standort der Aufzüge. Hinweisschilder sind nicht in Sichthöhe von Rollstuhlnutzer/innen angebracht und haben keinen Farbkontrast. Rollstuhlnutzer/innen müssen dann nach den Schildern suchen, manche können diese aufgrund des Blickwinkels überhaupt nicht oder nur mit Mühen lesen.

Die Info-Points an den Haltestellen sind für Rollstuhlnutzer/innen nicht unterfahrbar.

Auch die Fahrkartenautomaten sind nicht auf Rollstuhlhöhe und ebenfalls nicht unterfahrbar. Das Sichtfeld ist nicht abgewinkelt – damit spiegelt der Bildschirm und die Informationen sind nicht lesbar.

Im Aufzug lässt sich nicht erkennen auf welcher Ebene welche Tür öffnet. Zudem ist kein Spiegel vorhanden, der Rollstuhlnutzer/innen das Navigieren erleichtert.

An den Haltestellen sind die Einstiegsbereiche der Bahn oder des Busses nicht gekennzeichnet.

2.7 chronisch kranke Menschen

Die Gruppe der chronisch kranken Menschen ist sehr vielfältig. Gemeinsam ist ihnen, dass sie wegen ihrer Erkrankung in dauernder Behandlung durch ein/n Arzt/in sind.

Als Beispiel folgen hier einige Hinweise aus dem Alltag eines Herzinfarktpatienten. Er muss lange Wege und Umwege vermeiden und ist auf eine verständliche und wahrnehmbare Beschilderung angewiesen. Er kann keine Treppen steigen und braucht daher Alternativen wie Rolltreppen oder Aufzüge. An dem Haltestelle selbst braucht er für die Wartezeit die Möglichkeit, witterungsgeschützt zu sitzen oder zumindest die Möglichkeit, sich fest zu halten.

Der Herzinfarktpatient muss Wassertabletten nehmen und braucht daher schnell erreichbare, geöffnete und nutzbare Toiletten.

2.8 Menschen mit anderen Lernmöglichkeiten

Menschen mit anderen Lernmöglichkeiten trainieren ihre alltäglichen Wege, auch die mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Probleme ergeben sich dann, wenn etwas nicht wie immer ist. Wenn eine Bahn oder ein Bus Verspätung hat oder ganz ausfällt,

wenn eine Bahn von einem anderen als dem gewohnten Gleis fährt, ist der Mensch mit anderen Lernmöglichkeiten auf umgehende Information in verständlicher Sprache angewiesen. Dabei helfen schriftliche Informationen nicht oder nur wenigen von ihnen. Durchsagen oder eine direkte Ansprache durch das Servicepersonal ist erforderlich.

Menschen mit anderen Möglichkeiten können ihre Mobilität nur dann vergrößern, wenn es Leitsysteme und Informationen gibt, die sie verstehen können. Damit wird es möglich, auch untrainiert kürzere Strecken selbständig zurückzulegen. Hilfreich wäre zum Beispiel, neben den Nummern den Linien Farben und den Endhaltestellen Symbole zuzuordnen. Dann kann der Mensch mit anderen Lernmöglichkeiten z.B. von gelben Bus Richtung Westfalenpark (Symbol Florian) in die blaue Bahn zu den Westfalenhallen (die haben ebenfalls schon ein Symbol) umsteigen.

Menschen mit anderen Lernmöglichkeiten haben oft keinen Schwerbehindertenausweis und damit keine Freifahrberechtigung. Sie brauchen Unterstützung beim Erwerb einer Zeitfahrkarte und möglicherweise von Fahrscheinen. Auch hier ist es ganz wichtig, die Informationen verständlich zu machen und die Automaten möglichst einfach handhabbar. Das Personal in den Verkaufsstellen soll lernen, wie es am besten mit Menschen mit anderen Lernmöglichkeiten sprechen kann.

2.9 Menschen mit geistiger Behinderung

Menschen mit geistiger Behinderung, die eine Teilgruppe der Menschen mit anderen Lernmöglichkeiten sind, haben – wenn sie den ÖPNV allein nutzen können – ebenfalls die im letzten Kapitel beschriebenen Probleme.

Für sie gilt ganz besonders, dass das an den Haltepunkten eingesetzte Personal sensibilisiert für ihre Situation ist. Ein Kurs zum Umgang mit Menschen mit geistiger Behinderung würde für alle Beteiligten die Situationen, in denen miteinander gesprochen werden muss, vereinfachen.

2.10 Senior/innen

Die Bedeutung des barrierefreien Bauens und somit auch der seniorengerechten Gestaltung der Umwelt wird in Zukunft stark an Bedeutung gewinnen, nicht zuletzt, um der demografischen Entwicklung in unserer Gesellschaft gerecht zu werden.

Die Zahl der älteren Mitbürger nimmt aufgrund der steigenden Lebenserwartung bei gleichzeitig sinkender Geburtenrate stetig zu. Im Jahre 2030 wird erwartet, dass jeder Dritte in Deutschland 60 Jahre oder älter ist.

Der öffentliche Verkehr ist die sicherste Mobilitätsform - gerade auch im Alter.

Ältere Menschen haben - naturgemäß - mit einem Nachlassen ihrer Sehkraft, einer Einschränkung des Hörvermögens und motorisch bedingten Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit einhergehenden Problemen zu kämpfen.

Die Maßnahmen für Menschen mit Sehbehinderungen, Hörbehinderungen und Mobilitätsbeeinträchtigungen sind für die große Gruppe der älteren Menschen von großer Bedeutung.

Einschränkungen bei der ÖPNV-Nutzung Älterer ergeben sich auch aus der Angst vor Kriminalität, die bei älteren Frauen größer als bei älteren Männern ist. Ältere alleinstehende Menschen in großen Städten zeigen besonders starke Befürchtungen, Opfer einer Straftat zu werden. Aus diesem Grund verzichten viele auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel - vor allem am Abend.

Wichtig sind ÖPNV-Nutzungskompetenzen, denn viele Seniorinnen und Senioren sind nach einer lebenslangen Autonutzung - nicht gewohnt, den ÖPNV kompetent zu nutzen.

Eine kurzfristig zu erreichende Servicezentrale kommt auch gerade älteren Menschen zu Gute.

3 Erkennen und Auffinden von Haltepunkten

Grundsätzlich sollten folgende Hinweise bedacht werden:

Falls im Umfeld von Haltepunkten Baustellen eingerichtet sind, ist die Beschilderung entsprechend anzupassen.

Informationstafeln sollen ausreichend groß und mit vollständiger und zuverlässiger optischer Information versehen sein.

Menschen mit geistiger Behinderung benötigen ergänzende verständliche Orientierungshilfen (Farben, Nummern, Piktogramme)

Eine ausreichende Beleuchtung ermöglicht die Wahrnehmung angebotener Informationen und erhöht das subjektive Sicherheitsgefühl.

Kurze Wege zwischen Parkplätzen und Haltepunkten machen den ÖPNV auch für Autofahrer/innen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen attraktiv.

Ampel sollen so geschaltet sein, dass ausreichend Zeit für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen gegeben wird.

Informationsmaterialien sollen in verständlicher Sprache angeboten werden, sowohl als Druckmaterialien als auch im Internet.

Die dsw21 soll für Nachfragen zu Haltepunkten eine ganztägige telefonische Erreichbarkeit sicherstellen.

Die Querung von Fahrbahnen und Gleisanlagen muss sicher möglich sein. Auf die Anwendung des Zwei-Sinnen-Prinzips soll geachtet werden. Ein Einsatz von Lichtsignalanlagen soll nur mit zusätzlicher akustischer Information erfolgen.

3.1 Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen sind mit Zusatzeinrichtungen für sehbehinderte und blinde Nutzer auszustatten. Es sollen möglichst solche Systeme verwendet werden, die sich mit ihren Signalen automatisch dem vorhandenen Umgebungslärm anpassen.

Die Lichtsignalanlage soll eine ausreichend lange Zeitinsel schaffen, die den Straßenraum während des Fahrgastwechsels vom Verkehr freihält. Sie sollen eingesetzt werden auch für Bus- und Straßenbahnhaltestellen am Fahrbahnrand, Straßenbahn in der Mitte der Straße mit und ohne eigene Haltestelleninsel und zentrale oberirdische bus- und schienengebundene Umsteigebahnhöfe.

3.2 Auffinden von ober- und unterirdischen Haltestellen

Grundsätzlich sind Überblickspläne der Haltepunkte und Leitsysteme erforderlich, um sie für alle Menschen auffindbar und zugänglich zu gestalten. Dabei bilden taktile Übersichtspläne und Leitsysteme zum jetzigen Zeitpunkt eine Übergangslösung, die durch technische Entwicklungen ersetzt werden können.

Die Anlaufpunkte, Treppen, Aufzüge, Taxistände, Bahnsteige, Servicepoints usw. benötigen ein kontrastreiches und taktiles Leitsystem, das durch Bodenindikatoren - Rippen, Noppen, Aufmerksamkeitsfelder usw. - eine taktile und optische Orientierung ermöglicht. Leitstreifen an den Gleisen dienen der Orientierung, aber in einer höherwertigen Rangfolge auch der Sicherheit. Sie garantieren den notwendigen Sicherheitsabstand zu den Bahngleisen. An Gefahrenpunkten wie Treppenanlagen und Straßenquerungen sind Warnfunktionen von Aufmerksamkeitsfeldern und Leitsystemen zu errichten. Bodenindikatoren müssen zum übrigen Bodenbelag deutlich kontrastieren. Ist der optische und/oder der taktile Kontrast zum angrenzenden Bodenbelag zu gering, sind zwei Begleitstreifen erforderlich.

Leitsysteme müssen ertastet werden können und rutschfest sein. Eine selbständige Orientierung und Wegfortsetzung muss gewährleistet sein, wenn die taktilen und optischen Orientierungshilfen verlassen werden.

Auf Vorplätzen von Umsteige - und Haltestellen oder in großen komplexen Schalterhallen haben Bodenelemente Orientierungsfunktionen. Der Verlauf der Orientierungshilfe ist so einfach wie möglich zu gestalten.

3.3 Warteflächen

Die Wartefläche der Haltepunkte ist mit Bodenindikatoren kontrastreich und taktil zu gestalten. Eine optische Unterstützung ist durch kontrastreiche Möblierung zu erreichen. Witterungsschutz, auch für Rollstuhlfahrer/innen und Sitzgelegenheiten sind auf den Warteflächen vorzusehen. Beleuchtung erhöht das subjektive Sicherheitsgefühl und die optische Orientierung. An Warteflächen muss es akustische Hinweise auf Ankunft/Abfahrt der Busse und/oder Bahnen geben.

3.4 Beleuchtung

Die gesamten Haltepunkte sollen be- und ausgeleuchtet sein. Das erleichtert, sie zu erkennen und zu finden. Eine Beleuchtung muss insbesondere an Fahrplänen und Informationstafeln angebracht sein.

4 Zugänglichkeit von Haltepunkten

Grundsätzlich gilt, dass in den Haltepunkten durch kluge Planung von Wegebeziehungen Staus vermieden werden. Falls es zu Stausituationen kommt, ist eine Rücksichtnahme der ÖPNV-Kund/innen gefordert, die zunächst diejenigen Rolltreppen und Aufzüge nutzen lässt, die auf diese Transportmöglichkeit angewiesen sind. Technische Neuerungen, die geeignet sind, Staus zu vermeiden und die Nutzbarkeit der Haltepunkte für Menschen mit Behinderungen zu verbessern, sollen eingesetzt werden.

Grundsätzlich sollten folgende Hinweise bedacht werden:

Falls im Umfeld von Haltepunkten Baustellen eingerichtet sind, ist die Beschilderung entsprechend anzupassen.

Informationstafeln sollen ausreichend groß und mit vollständiger und zuverlässiger optischer Information versehen sein.

Menschen mit geistiger Behinderung benötigen ergänzende verständliche Orientierungshilfen (Farben, Nummern, Piktogramme)

Eine ausreichende Beleuchtung ermöglicht die Wahrnehmung angebotener Informationen und erhöht das subjektive Sicherheitsgefühl.

Kurze Wege zwischen Parkplätzen und Haltepunkten machen den ÖPNV auch für Autofahrer/innen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen attraktiv.

Ampel sollen so geschaltet sein, dass ausreichend Zeit für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen gegeben wird.

Falls Haltepunkte nicht (mehr) zugänglich sind, z.B. durch Baustellen oder defekte Aufzüge, sollen verständliche Informationen an den entscheidenden Stellen gegeben werden.

4.1 Treppen

Trittstufen dürfen über die Setzstufen nicht vorragen. Der Niveauwechsel bei Treppenabsätzen muss durch taktile und optisch kontrastierende Aufmerksamkeitsfelder rechtzeitig angezeigt werden. Trittstufen sollten an freien seitlichen Stufenenden eine mindestens 2 cm hohe Aufkantung aufweisen.

Offene Treppenanlagen sollten mit Aufmerksamkeitsfeldern versehen werden. Die Aufmerksamkeitsfelder für den Antritt sollten direkt vor der untersten Setzstufe liegen und für den Austritt direkt hinter der obersten Trittstufe beginnen. Sie sollten mindestens 60 cm tief sein.

Alle Stufenkanten einer Treppe sind markiert (mindestens 4 cm). Die Markierung reicht jeweils bis zur Kante. Die Markierung kontrastiert die gesamte Stufenvorderkante und umfasst die Stufenvorderkante auf dem Auftritt und der Stirnseite jeder Stufe. Jede Stufe ist zu kontrastieren, und nicht nur die oberste und unterste Stufe.

Die Durchgangshöhe unter Treppen muss mindestens 230 cm betragen. Die Unterseite des untersten Treppenlaufes muss bis zu einer Höhe von mindestens 230 cm geschlossen werden.

4.2 Geländer

An Treppen sind in 85 cm Höhe beidseitig kontrastreich gestaltete Handläufe mit 3 cm bis 4,5 cm Durchmesser anzubringen. Der innere Handlauf am Treppenauge darf nicht unterbrochen sein; der äußere Handlauf muss 30 cm waagrecht über Anfang und Ende der Treppe hinausragen. Anfang und Ende des Treppenlaufs sind rechtzeitig und deutlich erkennbar zu machen, z. B. durch taktile Kennzeichnung an den Handläufen. Taktile Geschoss- und Wegebezeichnungen sollten die Orientierung sicherstellen.

4.3 Rampen

Rampen sind nur für einen geringen Höhenausgleich geeignet. Eine Rampenlänge mit maximal erlaubter 6% Steigung, je zulässiger Länge von maximal 6m, ohne Quergefälle, ergibt einen Höhenausgleich von 36 cm. Mehr als zwei aufeinanderfolgende Längen sollten nicht gebaut werden. Einschließlich Podeste einer Rampe (ist gleich den Bewegungsflächen) nach je 6 m Rampenlänge sowie am Anfang und Ende einer Rampe ergeben zwei Längen eine gesamte Baulänge von 16,50 m, mit resultierenden 72 cm Höhenausgleich.

Bei einer stärkeren Steigung besteht bei einer Reihe von Rollstühlen die Kippgefahr bereits bei acht bis neun Prozent. Insbesondere sind dabei Kinder, kleingewachsene Menschen und Rollstuhlfahrer/innen betroffen. Eine wirkliche vertikale Erschließung zwischen Geschossebenen ist somit mittels Rampen nicht zu empfehlen.

Rampen sollten nicht in einem Bogen gestaltet werden. Sie sollen jeweils in geraden Bahnen, zueinander im Winkel und nach maximal 6 m Länge unterbrochen durch die geforderten Podeste angelegt sein. Bei jeder Richtungsänderung ist ein Podest mit voller Bewegungsfläche erforderlich.

Rampen müssen beidseitig mit einem 10 cm hohen Radabweiser und einem Handlauf in 85 cm Höhe ausgerüstet sein. Handläufe sind am Anfang und Ende der Rampe 30 cm waagrecht weiterzuführen. Die Breite zwischen den Radabweisern und zwischen Handläufen muss 120 cm betragen. Demnach beträgt die Netto-Rampenbreite 120 cm.

Der Rampenbelag muss erschütterungsfrei befahrbar und begehbar sein.

Die Rampe muss auch bei ungünstiger Witterung gefahrlos benutzt werden können. Das bedeutet, dass im Winter eine Vereisung vermieden werden muss und Herbstlaub oder Verschmutzungen regelmäßig entfernt werden.

Rampen sind nicht in jedem Fall für alle Fußgänger geeignet. Viele Menschen werden die Rampe zwar der Treppe vorziehen, aber für andere ist das Gehen auf einer Schräge eine besondere Belastung. Auf eine ausgleichende Treppe kann sollte also nicht verzichtet werden.

Rampen müssen ausreichend beleuchtet werden.

4.4 Rolltreppen

Defekte Rolltreppen müssen schnellstmöglich durch Rolltreppen ersetzt werden, die technisch auf dem neuesten Stand sind. Sie dürfen nicht in einer zu hohen Geschwindigkeit laufen. Die Laufgeschwindigkeit der Treppe und des Handlaufs soll so angepasst werden, dass beides parallel läuft.

4.5 Aufzüge

Die DINen zu barrierefreien Aufzügen bilden die Grundlage bei der Anschaffung bzw. Wiederbeschaffung von Aufzügen. Aufzüge müssen Taster mit kontrastierenden, tastbaren Zeichen (auf-, abwärts, Stockwerkangaben), aufweisen. Sensortastaturen sind nicht einzusetzen. Die erhabenen, tastbaren Ziffern und Symbole, bzw. die Blindenschrift ist neben den Tastern anzubringen. Akustische Signale (z.B. Glockentöne beim Erreichen einer Ebene und beim Öffnen der Türen) erleichtern die Benutzung. Alle Anforderungsknöpfe benötigen eindeutige optische und akustische Rückmeldefunktionen (Signalton, Aufleuchten).

Bei einer Aufzugesanlage, die mehr als 2 Ebenen durchläuft, ist eine Sprachausgabe anzubringen, die Stockwerke ansagt. Ergänzend dazu sollen am Türfutter direkt außerhalb der Aufzugstür Stockwerksbezeichnungen angebracht werden. Die Beschriftung muss 4 – 5 cm groß, kontrastreich und tastbar gestaltet sowie durch Punktschrift ergänzt sein. Eine Notfalltelefonnummer, die durchgängig erreichbar ist, soll angegeben werden.

Im Innenraum der Kabine sollte ein Bedienpult mit einem Neigungswinkel von ca. 45° angebracht werden. Die Höhe des Pultes sollte so gewählt werden, dass die Mitte der Bedientasten ca. 85 cm hoch liegt. Optische Notrufrückmeldung erfolgt durch Blinklicht oder Bildschirm.

5 erforderliche Informationen zur Nutzung des Haltepunkts als Kund/in mit Behinderungen

5.1 erforderliche Informationen zur Nutzung des Haltepunkts als Kund/in mit Behinderungen im Regelbetrieb

Gewünscht werden Hinweisschilder und akustische Informationen, wo sich die nächste barrierefreie Haltestelle befindet sowie Anzeigen und Durchsagen in den Wagen, wenn die Haltestelle (im Moment) nicht barrierefrei verlassen werden kann.

Folgende Fragen stellen sich Menschen mit Behinderungen, wenn sie den ÖPNV nutzen wollen:

Auf welchem Weg kann ich den Haltepunkt barrierefrei betreten?

Funktioniert der Aufzug/die Rolltreppe?

Wann kommt der Bus/die Bahn?

Welche Bahn/welcher Bus fährt von welcher Stelle?

Wo ist der ebenerdige Einstieg?

Wo sind die Einstiege?

Wo ist der nächste taktile Plan?

Wo bekomme ich Informationen in Gebärdensprache?

Wo ist die nächste Toilette/Behindertentoilette?

Wo ist der Infopoint?

Wo ist der Fahrkartenautomat oder Fahrkartenschalter?

Wo kann ich während der Wartezeit sitzen?

Wo ist der überdachte Bereich?

Wo kann ich mich in der Wartezeit außerhalb der Verkehrsströme aufhalten?

Wie kann ich Unterstützung für Ein-, Aus- oder Umstieg anfordern?

Ist ein barrierefreier Umstieg möglich?

In welche Richtung kann ich den Haltepunkt barrierefrei verlassen?

5.2 erforderliche Informationen zur Nutzung des Haltepunkts als Kund/in mit Behinderungen im Ausnahmefall

Informationen zu folgenden Aspekten sind für Menschen mit Behinderungen unbedingt erforderlich, um im Ausnahmefall mit dem ÖPNV zum Ziel zu kommen:

Gleis- oder Haltestellenänderungen

Verspätungen

Alarme
Notruf
Notrufnummer
Telefon mit Euroschlüssel (als Übergangslösung)
Fluchtwege

6 Wahrnehmen von Informationen

Grundsätzlich gilt, dass es immer nur die erforderlichen Hinweise an der jeweiligen Stelle geben soll. Ausnahmen davon sind Übersichtspläne über die Haltepunkte, die jeweiligen Ebenen des Haltepunkts und die Umgebung sowie allgemeines Informationsmaterial. Alle Informationen sollen auf mindestens zwei der drei nachfolgend beschriebenen Wege gegeben werden, z.B. Rauchmeldeanzeige mit Lichtwarnanlage und verständlich formuliert sein.

grundsätzlich sollen Informationen in verständlicher Sprache gegeben werden

6.1 optische Informationen

Folgende Hinweise sollen beim Angebot von optischen Informationen berücksichtigt werden:

- Schrift/Grafik ergänzen um Symbole, Piktogramme
- Grafik unterstützen durch kontrastreiche und farbliche Gestaltung, dabei Farbenblindheit berücksichtigen
- Blickhöhe für Groß-/Kleinwüchsige und Rollstuhlfahrer/innen berücksichtigen
- Verständliche Sprache verwenden
- Übersichtliche Gestaltung
- Akustische Ausgabe
- Hinweis auf ergänzendes oder ersetzendes Informationsangebot
- Printausgaben auch im www, www-Ausgaben auch als Ausdruck
- Informationen über Fax, Handy/SMS, E-Mail oder TeSS

6.2 akustische Informationen

Folgende Hinweise sollen beim Angebot von akustischen Informationen berücksichtigt werden:

- deutliche und langsame Sprache; Anpassung Geräuschkulisse/Akustik bzw. Ringschleifenbereich einrichten
- Sprechkurse für das Servicepersonal und die Mitarbeiter/innen, die An- oder Durchsagen machen
- ausgewiesene ringfeldgestützte Kommunikationsinseln (s.o.)
- Ringschleifen am Infopoint
- Ausreichend gute Beschallung auf oder im gesamten Haltepunkt
- Ausstattung des Servicepersonals mit Block und Stift
- Einführung in die Gebärdensprache

Ansagen beginnen mit einem markanten Signal (z.B. einer Tonfolge) oder mit einem Hinweis wie „Einfahrt hat jetzt...“. Sie informieren über die einfahrende Bahn oder den ankommenden Bus und den Zielbahnhof, die Linie des Busses oder der Stadtbahn, Verspätungen, und Besonderheiten.

6.3 taktile Informationen

Insbesondere an Umsteige-Haltestellen sind Überblickspläne auch taktil vorzuhalten. Dabei bilden taktile Übersichtspläne und Leitsysteme zum jetzigen Zeitpunkt eine Übergangslösung, die durch technische Entwicklungen ersetzt werden können.

Braille- und Pyramidenschrift machen die optisch gegebenen Informationen zur Bedienung von Anlagen für blinde Menschen wahrnehmbar. In Handläufen angebracht sind sie Wegweiser für diese Gruppe. Tastbare und Kontrastreiche Bodenleitsysteme unterstützen Langstock-Gänger/innen und Menschen mit starken Sehbehinderungen in ihrer Orientierung.

6.4 Auffindbarkeit und Technik

Alle Fahrgastinformationen müssen so gestaltet und montiert sein, dass sie für alle Menschen erkennbar und auswertbar sind.

Informationssysteme, Fahrkartenautomaten, Anforderungssysteme usw. mit Sensortasten oder Touchdialogsystemen sind für blinde Menschen nicht nutzbar.

Sehbehinderte Menschen benötigen nicht spiegelnde Bildschirmausgaben mit Blendenschutz, klar strukturierten Informationen, serifenfreie, große und kontrastreiche Schriften, eine klare Menüführung und gut erkennbarer und bedienbarer Tastaturen.

Für hörbehinderte Menschen sind Ringschleifen und Informationen über Fax, Handy/SMS, E-Mail oder TeSS anzubieten.

Zu Infosäulen, Infopoints, Fahrkartenschaltern usw. sollen Leitsysteme und optisch-kontrastreiche Hinweisschilder hinführen.

Sprachsignale oder andere akustische Informationen (z.B. Freigabesignale, Auffindesignale, Ampelbeschallung, Alarmsignale oder Ansagen auf Bahnsteigen) müssen sich ausreichend vom Störschallpegel der Umgebung abheben.

7 Ein- und Ausstieg an der Haltestelle

Wenn Bus oder Bahn Verspätungen haben, sollen die Haltezeiten nicht verkürzt werden.

7.1 Einstiegsstellen

Die Einstiegsstellen für Rollstuhlfahrer/innen und Nutzer/innen von Rollatoren müssen deutlich gekennzeichnet sein. Akustische und optische Hinweise sollen die Kennzeichnung ergänzen. Es soll auch die Möglichkeit gegeben werden, diese Information telefonisch, per Fax oder im www abzurufen.

Wenn die Einstiegsstelle je nach eingesetztem Fahrzeugtyp variieren, soll ein nachvollziehbarer Bedientakt an den barrierefreien Einstiegsstellen geschaffen werden.

7.2 Bewegungsflächen auf Bahn- und Bussteigen

Die Bewegungsfläche entlang von Bahn- bzw. Bussteigkanten öffentlicher Verkehrsmittel muss für den Bereich der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) mindestens 275 cm, für den Bereich der Verordnung mindestens 250 cm Breite betragen, siehe DIN 18024.

7.3 Höhenunterschiede und Abstände

Der Höhenunterschied und Abstand von der Bahn- bzw. Bussteigkante zu den Fahrträumen öffentlicher Verkehrsmittel darf grundsätzlich nicht mehr als 5 cm betragen. Geringere Werte sind anzustreben. Es soll geprüft werden, ab welchem Abstand zwischen Bahnsteig und Fahrzeug der Einsatz von Podesten vorgesehen wird. Größere Unterschiede sind durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen.

7.4 Gefahrenabwendung

Hindernisse, die eine Stolper- oder Verletzungsgefahr in sich bergen, müssen so gesichert werden, dass sie rechtzeitig im visuellen Bereich durch Kontraste und im taktilen Bereich durch entsprechende Vorsorgemaßnahmen erkannt werden können.

Niedrige Hindernisse und schwach markierte Gefahrenpunkte müssen eine Kennzeichnung, z.B. kontrastreiche Farbgebung aufweisen. Auch ausreichende Schriftgrößen und die kontrastreiche Gestaltung von Informationen sind zur Gefahrenabwendung erforderlich.

Großflächige Glastüren müssen als solche erkennbar sein, z.B. durch Anbringen von gut erkennbaren kontrastreich gestalteten Flächen, Schildern, Piktogrammen usw..

8 Baustellen vor und in Haltestellen

Unzureichend gesicherte Baustellen stellen eine Gefahrenquelle für alle Behinderungsarten dar.

Zu hoch angebrachte Sperrungen - wie Flutterband, Gerüstrohr, Balken - können mit taktilen Mitteln nicht erfasst werden.

9 ÖPNV-Knotenpunkte

Die Zuordnung von Haltepositionen der Bahn oder des Busses muss durch eine auffällige Kennzeichnung der Haltepositionen der einfahrenden Bahn oder des ankommenden Busses mit gut erkennbaren Hinweisen, vor allem bei der dynamischen Vergabe von Haltepositionen, gekennzeichnet werden.

9.1 Treppen

Trittstufen dürfen über die Setzstufen nicht vorragen. Der Niveauwechsel bei Treppenabsätzen muss durch taktile und optisch kontrastierende Aufmerksamkeitsfelder rechtzeitig angezeigt werden. Trittstufen sollten an freien seitlichen Stufenenden eine mindestens 2 cm hohe Aufkantung aufweisen.

Offene Treppenanlagen sollten mit Aufmerksamkeitsfeldern versehen werden. Die Aufmerksamkeitsfelder für den Antritt sollten direkt vor der untersten Setzstufe liegen und für den Austritt direkt hinter der obersten Trittstufe beginnen. Sie sollten mindestens 60 cm tief sein.

Alle Stufenkanten einer Treppe sind markiert (mindestens 4 cm). Die Markierung reicht jeweils bis zur Kante. Die Markierung kontrastiert die gesamte Stufenvorderkante und umfasst die Stufenvorderkante auf dem Auftritt und der Stirnseite jeder Stufe. Jede Stufe ist zu kontrastieren, und nicht nur die oberste und unterste Stufe. Die Stufenvorderkanten und Auftritte müssen kontrastreich abgesetzt werden.

Die Durchgangshöhe unter Treppen muss mindestens 230 cm betragen. Die Unterseite des untersten Treppenlaufes muss bis zu einer Höhe von mindestens 230 cm geschlossen werden.

9.2 Geländer

An Treppen sind in 85 cm Höhe beidseitig kontrastreich gestaltete Handläufe mit 3 cm bis 4,5 cm Durchmesser anzubringen. Der innere Handlauf am Treppenauge darf nicht unterbrochen sein; der äußere Handlauf muss 30 cm waagrecht über Anfang und Ende der Treppe hinausragen. Anfang und Ende des Treppenlaufs sind rechtzeitig und deutlich erkennbar zu machen, z. B. durch taktile Kennzeichnung an den Handläufen. Taktile Geschoss- und Wegebezeichnungen sollten die Orientierung sicherstellen.

9.3 Rampen

Rampen sind nur für einen geringen Höhenausgleich geeignet. Eine Rampenlänge mit maximal erlaubter 6% Steigung, je zulässiger Länge von maximal 6m, ohne Quergefälle, ergibt einen Höhenausgleich von 36 cm. Mehr als zwei aufeinanderfolgende Längen sollten nicht gebaut werden. Einschließlich Podeste einer Rampe (ist gleich den Bewegungsflächen) nach je 6 m Rampenlänge sowie am Anfang und Ende einer Rampe ergeben zwei Längen eine gesamte Baulänge von 16,50 m, mit resultierenden 72 cm Höhenausgleich.

Bei einer stärkeren Steigung besteht bei einer Reihe von Rollstühlen die Kippgefahr bereits bei acht bis neun Prozent. Insbesondere sind dabei Kinder, kleingewachsene Menschen und Rollstuhlfahrer/innen betroffen. Eine wirkliche vertikale Erschließung zwischen Geschossebenen ist somit mittels Rampen nicht zu empfehlen.

Rampen sollten nicht in einem Bogen gestaltet werden. Sie sollen jeweils in geraden Bahnen, zueinander im Winkel und nach maximal 6 m Länge unterbrochen durch die geforderten Podeste angelegt sein. Bei jeder Richtungsänderung ist ein Podest mit voller Bewegungsfläche erforderlich.

Rampen müssen beidseitig mit einem 10 cm hohen Radabweiser und einem Handlauf in 85 cm Höhe ausgerüstet sein. Handläufe sind am Anfang und Ende der Rampe 30 cm waagrecht weiterzuführen. Die Breite zwischen den Radabweisern und zwischen Handläufen muss 120 cm betragen. Demnach beträgt die Netto-Rampenbreite 120 cm.

Der Rampenbelag muss erschütterungsfrei befahrbar und begehbar sein.

Die Rampe muss auch bei ungünstiger Witterung gefahrlos benutzt werden können. Das bedeutet, dass im Winter eine Vereisung vermieden werden muss und Herbstlaub oder Verschmutzungen regelmäßig entfernt werden.

Rampen sind nicht in jedem Fall für alle Fußgänger geeignet. Viele Menschen werden die Rampe zwar der Treppe vorziehen, aber für andere ist das Gehen auf einer Schräge eine besondere Belastung. Auf eine ausgleichende Treppe kann sollte also nicht verzichtet werden.

Rampen müssen ausreichend beleuchtet werden.

9.4 Rolltreppen

Defekte Rolltreppen müssen schnellstmöglich durch Rolltreppen ersetzt werden, die technisch auf dem neuesten Stand sind. Sie dürfen nicht in einer zu hohen Geschwindigkeit laufen. Die Laufgeschwindigkeit der Treppe und des Handlaufs soll so angepasst werden, dass beides parallel läuft.

9.5 Aufzüge

Die DINen zu barrierefreien Aufzügen bilden die Grundlage bei der Anschaffung bzw. Wiederbeschaffung von Aufzügen. Aufzüge müssen Taster mit kontrastierenden, tastbaren Zeichen (auf-, abwärts, Stockwerkangaben), aufweisen. Sensortastaturen sind nicht einzusetzen. Die erhabenen, tastbaren Ziffern und Symbole, bzw. die Blindenschrift ist neben den Tastern anzubringen. Akustische Signale (z.B. Glockentöne beim Erreichen einer Ebene und beim Öffnen der Türen) erleichtern die Benutzung. Alle Anforderungsknöpfe benötigen eindeutige optische und akustische Rückmeldefunktionen (Signalton, Aufleuchten).

Bei einer Aufzuganlage, die mehr als 2 Ebenen durchläuft, ist eine Sprachausgabe anzubringen, die Stockwerke ansagt. Ergänzend dazu sollen am Türfutter direkt außerhalb der Aufzugstür Stockwerksbezeichnungen angebracht werden. Die Beschriftung muss 4 – 5 cm groß, kontrastreich und tastbar gestaltet sowie durch Punktschrift ergänzt sein. Eine Notfalltelefonnummer, die durchgängig erreichbar ist, soll angegeben werden.

Im Innenraum der Kabine sollte ein Bedienpult mit einem Neigungswinkel von ca. 45° angebracht werden. Die Höhe des Pultes sollte so gewählt werden, dass die Mitte der Bedienknöpfe ca. 85 cm hoch liegt. Optische Notrufrückmeldung erfolgt durch Blinklicht oder Bildschirm.

9.6 Mobilitätsservice

Analog zum an den Flughäfen angebotenen Service für Menschen mit Behinderungen soll in den Umsteige-Haltestellen ein kostenloser Mobilitätsservice eingerichtet werden, der kurzfristig angefordert und genutzt werden kann.

9.7 Übersichtspläne und Leitsysteme

Leitsystem mit farblicher Kennzeichnung von Wegen und zusätzlich der Verwendung von Zahlen oder Symbolen erleichtern Umsteiger/innen ihren Weg. Barrierefreie Umsteigebeziehungen sollen gesondert ausgewiesen werden. Auch hier gilt das Zwei-Sinnen-Prinzip: Das Leitsystem und die Übersichtstafeln sollen auf dem Stand der Technik optische und taktile Informationen bieten.

Alle zentralen Umsteigebahnhöfe wie Reinoldikirche, Stadtgarten, Kampstrasse, Stadthaus, Westentor, Ostentor, Dortmunder Hauptbahnhof einschließlich der Anbindung an das Stadtbahnsystem und den Zentralomnibusbahnhof sind nachträglich mit einem taktilen und optischen Leitsystem für sehbehinderte und blinde Menschen nachzurüsten.

9.8 Ansagen von einfahrenden Bahnen oder ankommenden Bussen

Ansagen beginnen mit einem markanten Signal (z.B. einer Tonfolge) oder mit einem Hinweis wie „Einfahrt hat jetzt...“. Sie informieren über die einfahrende Bahn oder den ankommenden Bus und den Zielbahnhof, die Linie des Busses oder der Stadtbahn, Verspätungen, und Besonderheiten. In Umsteigebahnhöfen sind auf den Bewegungsflächen außerhalb der Gleise Ansagen anzubieten.

10 Service

Für die Belange von Menschen mit Behinderungen sensibilisiertes Personal soll in Wägen, Bussen und an den Haltepunkten eingesetzt werden. So kann vermieden werden, dass die Mitarbeiter/innen mit Ungeduld oder Unverständnis auf die besonderen Bedürfnisse und einen erhöhten Auskunftsbedarf von Menschen mit Behinderungen reagieren.

Das Kundenresonanzzentrum soll ein besonderes Angebot für Kund/innen mit Behinderungen entwickeln und das vorhandene Angebot barrierefrei gestalten. Die Einrichtung eines Beirats der Fahrgäste mit Behinderungen wird angeregt.

11 Toiletten

Werden Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs mit öffentlichen Toiletten, insbesondere an stark frequentierten Bahnhöfen bzw. Haltestellen ausgestattet, sind barrierefreie, mit dem Euro-Schließsystem versehene Sanitärräume bereitzustellen. Vorhandene Toiletten und Behindertentoiletten sollten betriebsbereit und sauber sein. In den Übersichtsplänen und sonstigen Informationsmaterialien werden Hinweise auf die jeweils nächstgelegenen Toiletten und Behindertentoiletten aufgenommen.

12 Fahrkarten

Der Fahrkartenautomat sollte durch eine einfache Beschilderung aufzufinden sein und so einfach wie möglich zu bedienen sein.

Die Fahrkartenwahl über einen sogenannten Touchscreen ist die derzeit wohl populärste Technik zur intuitiven Bedienung. Studien haben ergeben, dass ein Personenkreis bis mittleren Alters damit umgehen kann, während Ältere die Bedienung scheuen oder nach diversen Fehlbedienungen aufgeben.

Es gibt eine für Kund/innen mit Behinderungen interessante Lösung der ÜSTRA Hannover. Der hier eingesetzte Touchscreen verfügt an den vier Ecken über unsichtbare Tasten, die den Sofortkauf der vier gängigsten Karten auslösen. Eine Sprachansage gibt bekannt, was man zu welchem Preis ausgewählt hat. Der Automat ist für Rollstuhlfahrer/innen unterfahrbar.

Mit diesem Technikansatz können Blinde, Sehbehinderte, Menschen mit motorischer Behinderung, geistiger Behinderung, Lern- und Leseschwäche, Kinder etc. auf leichte Weise die gängigen Fahrkarten kaufen.

Optional können hier auch Schulungen des Bahn-Personals für den Umgang mit schwerhörigen Menschen Hilfestellung für beide Seiten geben (Fahrkarten-Verkauf am Schalter, nicht nur lauter sprechen, vor allem langsamer und deutlicher; Vokabeln im Satz austauschen um eine andere Konsonanten/Vokal-Konstellation zu erreichen etc.).

Taube und gehörlose Menschen orientieren sich optisch. Hierzu gehört eine gute und einfache Beschilderung. Gehörlose Menschen, die mit der Deutschen Gebärdensprache kommunizieren, beherrschen eine eigene Grammatik, die der deutschen Grammatik nicht sehr ähnelt. Viele Betroffene sind daher in der Schriftsprache nicht sehr sicher, so dass hier unbedingt eine einfache Grammatik bevorzugt werden muss.

Hier kann ebenfalls eine Schulung des Bahn-Personals für den Umgang mit tauben und gehörlosen Menschen sehr hilfreich sein (z.B. Block und Stift bereit halten, einfache Einführung in die DGS oder gar die Einrichtung von TeSS).

13 Sauberkeit

Es ist ein ständiges Ärgernis für Menschen mit Behinderungen und alle, die Aufzüge oder andere Unterstützung wie Handläufe dringend benötigen: Schmierereien, Dreck, Gestank – im schlimmsten Fall ein defekter Aufzug oder ein nicht nutzbarer Handlauf, weil diese zerstört wurden. Ein weiteres großes Problem sind Glasscherben. Rollstuhlfahrer/innen können so verschmutzte Wege nicht mehr nutzen, eine Verletzungsgefahr ist für alle Kund/innen gegeben.

Für alle, die auf Aufzüge und Zusatzeinrichtungen angewiesen sind oder diese reinigen und instandhalten ist dies ein unhaltbarer Zustand.

Es soll eine Kampagne zur Bewusstseinsbildung zum Umgang mit Aufzügen und Zusatzeinrichtungen geben. Es soll ganztägig telefonisch erreichbare Ansprechpartner/innen geben, bei denen Verschmutzungen und Zerstörungen gemeldet werden können, ergänzt um ein Serviceversprechen der dsw21, bis wann in der Regel Abhilfe geschaffen wird

14 weiterführendes Material

- Direkt 51 - Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs
- Hrsg.: Bundesminister für Verkehr 1997
- Kriterienkatalog für eine blinden- und sehbehindertengerechte Gestaltung von Bahnanlagen und Reisezugwagen
- Hrsg.: Gemeinsamer Fachausschuss der Sehbehinderten- und Blindenorganisationen auf Bundesebene
- www.dbsv.org/dbsv/GFUV.html
- Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr
- Hrsg.: Deutscher Behindertenrat
- Der barrierefreie Lebensraum für alle Menschen, Leitfaden nach DIN 18024 Teil 1 und 2, Prof. Dr. R. Philippen
- Allgemeine Forderungen des Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenvereins gegr. 1874 e.V. (ABSV) an die blinden- und sehbehindertengerechte Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen im ÖPNV, www.absv.de
- Europäisches Konzept für Zugänglichkeit, Juni 2003

- Fusswege Behindertengerecht, Schweiz Mai 2003, Begleitkommission: Schweizerische Fachkommission für sehbehinderten - und blindengerechtes Bauen
- Dipl. Päd. Dietmar Böhringer, Fachschulrat i. R., Aktuelle Entwicklung bei Bodenindikatoren für blinde Menschen und die Problematik der Querungsstellen
- Anforderungen an akustische Fahrgastinformationssysteme im schienengebundenen und nicht-schienengebundenen Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV), Gemeinsamer Fachausschuss für Umwelt und Verkehr (GFUV)
- Anforderungsprofil für barrierefreie Verknüpfungshaltestellen des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV), Bearbeitung Dipl.-Geogr. Markus Rebstock, Erfurt, Juli 2004
- Landeshauptstadt Düsseldorf, Gestaltungsstandards zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Mobilitätsbehinderte im öffentlichen Straßenraum, an Haltestellen und in ÖPNV-Fahrzeugen, Auszug aus dem Abschlussbericht, Abschnitt: Gestaltungsstandards, September 2003
- Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region Stuttgart, Ergebnisse eines Runden Tisches mit Betroffenen zum Problembereich Fahrzeugzugang bei S-Bahnen, Kerstin Pauls (Hrsg.), Nr. 190/ Juni 2001