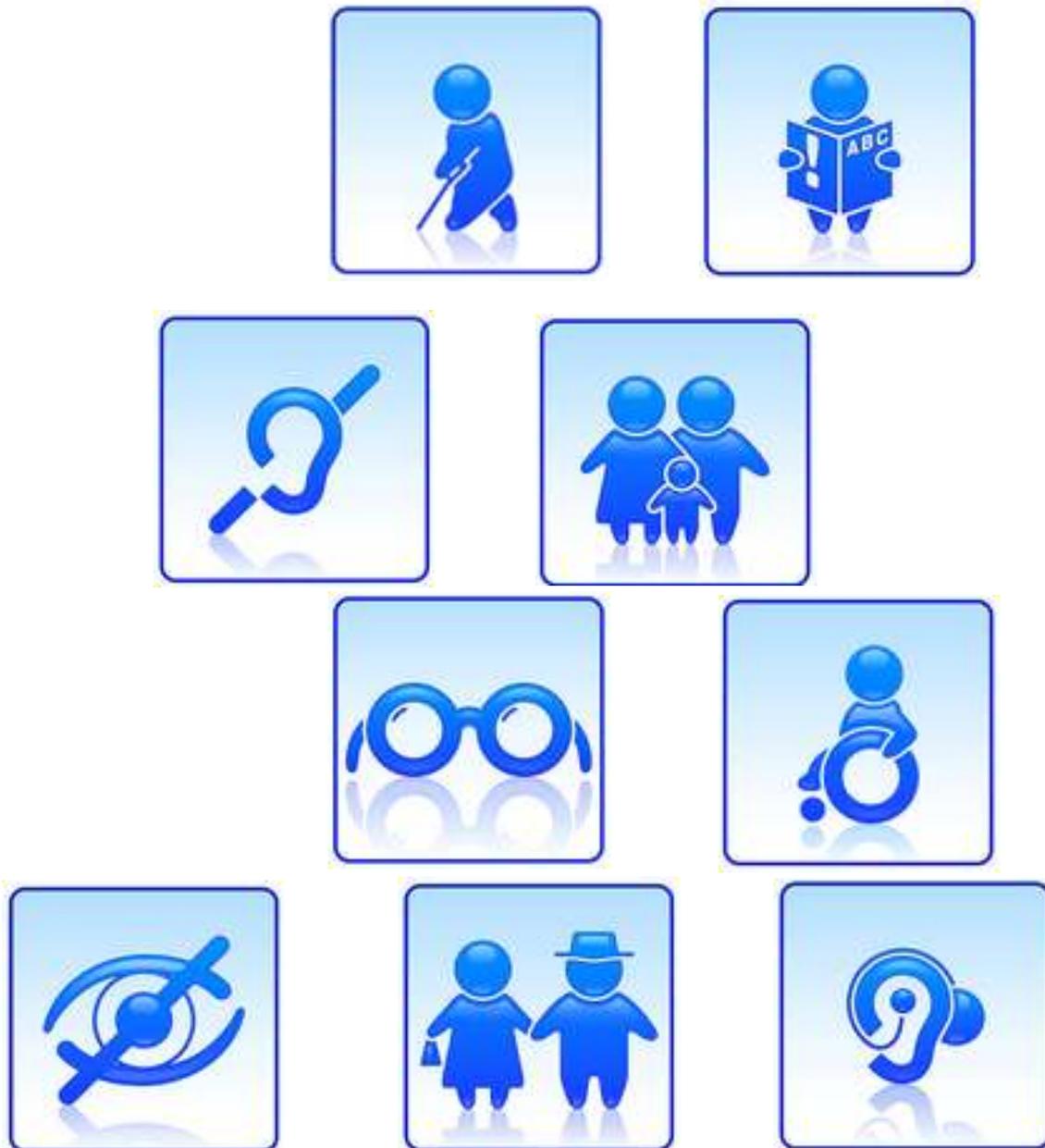


# Landkreis Uckermark

## Beteiligungsmanagement



## Konzept zur barrierefreien Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Uckermark

## Inhaltsverzeichnis

0. Einleitung .....	3
1. Rolle der Barrierefreiheit .....	3
2. Rechtliche Rahmenbedingungen .....	3
3. Bedürfnisgruppen und die Herausforderung bei der Nutzung des ÖPNV	4
4. Aufgabe in Folge der Novellierung des PBefG .....	6
4.1 Haltestellen .....	6
4.2 Fahrzeuge.....	10
4.3 Informations- und Kommunikationssysteme.....	13
4.4 Fuhrunternehmen .....	17
5. Fazit.....	17

## 0. Einleitung

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist verankert, dass bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erreicht werden soll. Das stellt den Landkreis Uckermark als Aufgabenträger des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs vor neue Aufgaben und Herausforderungen.

Dabei soll sich die Barrierefreiheit beziehen auf:



- Informationen zur Nutzung des ÖPNV (2-Sinne-Prinzip)
  - Vor Fahrtantritt (Internet, Fahrplanbuch usw.)
  - Bei Fahrtantritt (an der Zugangsstelle, Fahrzeugaußeninformation)
  - Während der Fahrt (Fahrzeuginneninformation)
- Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen
- Aufenthalt in Fahrzeugen



Der Landkreis Uckermark bekennt sich zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle Kunden und Fahrgäste des ÖPNV.

Ziel des Konzeptes zur Barrierefreiheit ist es, die Zieldefinition der Umsetzung, sowie eine Priorisierung der Umsetzungsempfehlungen der vollständigen Barrierefreiheit im Landkreis Uckermark zu erarbeiten. Darüber hinaus wird mit dem Konzept der unbestimmte Rechtsbegriff „Barrierefreiheit“ für den Landkreis Uckermark definiert.

## 1. Rolle der Barrierefreiheit

"Barrierefreiheit" bedeutet einen umfassenden Zugang und uneingeschränkte Nutzungschancen aller gestalteten Lebensbereiche. Dabei impliziert die Barrierefreiheit im ÖPNV im Wortlaut des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) (§ 4) grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität. Barrierefreiheit ist somit nicht nur auf Menschen mit Beeinträchtigung des Bewegungsapparates einzuschränken, sondern umfasst die unabhängige und selbstbestimmte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs aller Menschen, beispielsweise auch sehbehinderte und gehörlose Menschen. Im weiteren Sinne sind auch Fahrgäste mit Gepäck, Kinderwagen und temporären Einschränkungen, wie auch Kleinkinder und ältere Menschen umfasst. Die Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen der Bevölkerung. Sie bedeutet Bewegung, Freiheit und Lebensqualität.

## 2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Zum 01.01.2013 trat eine Novelle des PBefG in Kraft, die in § 8 Abs. 3 PBefG die Aufgabenträger verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen (NVP) die Belange von mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen, mit dem Ziel, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Von dieser Frist kann gemäß § 8 Abs. 3 PBefG nur abgewichen werden, wenn im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Darüber hinaus bestimmt § 62 Abs. 2 PBefG, dass die Länder - soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist – den in § 8 Abs. 3 PBefG genannten Zeitpunkt der Zielerreichung abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen können, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Die Formulierung im PBefG begründet also zunächst einen Planungsauftrag an die Aufgabenträger mit Berücksichtigungsgebot im NVP.

Der Landkreis Uckermark erarbeitet mit diesem Konzept ein Maßnahmenprogramm zur Umsetzung im NVP. Das bedeutet zunächst nicht, dass zwangsläufig alle Einrichtungen des ÖPNV bis 2022 barrierefrei sein müssen. Die Schaffung von "Barrierefreiheit" ist vielmehr als Prozess zu verstehen. Hier gilt es Prioritäten zu setzen, Stufenlösungen zu realisieren sowie ggf. (zeitweise) Ausnahmen zu begründen. Neben dem barrierefreien Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen, sollten auch barrierefreie Informationen zur Nutzung des ÖPNV und der barrierefreie Aufenthalt in den Fahrzeugen im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden.

Eine barrierefreie ÖPNV-Nutzung ist nur gegeben, wenn die Haltestelleninfrastruktur und die Fahrzeugbeschaffenheit zusammen den Anforderungen entsprechen.

Zuständigkeiten:

- Haltestelleninfrastruktur – hier erfolgt die Einrichtung und Unterhaltung durch den Straßenbaulastträger in Abstimmung mit dem konzessionierten Verkehrsunternehmen
- Fahrzeugausstattung – erfolgt durch das konzessionierte Verkehrsunternehmen
- Informations- und Kommunikationssysteme – erfolgt durch das Verkehrsunternehmen und den Verkehrsverbund

### **3. Bedürfnisgruppen und die Herausforderung bei der Nutzung des ÖPNV**

Der barrierefreie Zugang und die Nutzung des ÖPNV ist ein wichtiges Ziel. Busse und Bahnen sind als Verkehrsmittel für mobilitätseingeschränkte Menschen unverzichtbar. Von einem barrierefreien ÖPNV profitieren aber nicht nur Menschen mit anerkannten Behinderungen, sondern auch ältere Menschen, Eltern mit Kindern und / oder Kinderwagen, Reisende mit Gepäck sowie Personen mit temporären körperlichen Einschränkungen. Nachfolgend sind die Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik und ihre häufig auftretenden Alltagsprobleme bei der ÖPNV-Nutzung dargestellt.

<b>Personengruppe mit eingeschränkter Mobilität</b>	<b>Häufige Alltagsprobleme bei ÖPNV-Nutzung</b>
Kleinwüchsige Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erreichbarkeit von Bedienelementen, Automaten, Entwertern, Sprechereinrichtungen und Festhaltemöglichkeiten</li> </ul>
Blinde Fahrgäste bzw. sehbehinderte Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auffinden der Haltestelle, Bahnsteigkante, Einstiegstür, Entwerter, Automaten und Bedienelemente</li> <li>• Fehlen akustischer und haptischer Informationen (Fahr- und Liniennetzpläne, Ausstiegshaltestelle, Störungsmeldungen)</li> <li>• Auswahl der richtigen Linie/ des richtigen Fahrtziels an zentralen Haltestellen</li> <li>• Gefährdung, da visuelle Warnsignale u. Ä. nicht wahrnehmbar</li> <li>• Verletzungsgefahr durch fehlende Orientierung (Abstürzen, Unterlaufen und Anstoßen)</li> </ul>
Gehörlose und ertaubte Fahrgäste bzw. schwerhörige Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstehen von Informationen, die nur akustisch erfolgen</li> <li>• Gefährdung, da akustische Warnsignale u. Ä. nicht wahrnehmbar</li> </ul>
Rollstuhlnutzende Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zugang zur Haltestelle, Zugang zum Bahnsteig</li> <li>• Einstieg in die Fahrzeuge</li> <li>• Aufstellung in den Fahrzeugen, Erreichbarkeit von Bedienelementen</li> </ul>
Rollatornutzende Fahrgäste und gehbehinderte Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie Rollstuhlnutzende</li> <li>• Benutzung der Festhaltemöglichkeit, Fehlen von Sitzplätzen, an denen ein Rollator mitgeführt werden kann</li> <li>• Fehlende Sicherungsmöglichkeiten für Rollatoren</li> </ul>
Greifbehinderte Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienen von Tastern, Entwertern, Automaten</li> <li>• Benutzung der Festhaltemöglichkeiten</li> </ul>

Abb. 1: In Anlehnung an Verbund Deutscher Verkehrsunternehmen - VDV: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2013.

Für diese Menschen soll der ÖPNV im Landkreis Uckermark vorrangig barrierefrei gestaltet werden. Für weitergehende Behinderungen oder Mehrfachbehinderungen müssen individuelle Lösungen gefunden werden. Dies kann beispielsweise mit Hilfe von Fuhrunternehmen umgesetzt werden (siehe Punkt 4.4).

## 4. Aufgabe in Folge der Novellierung des PBefG

Die konsequente Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen soll unter Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen gemäß Punkt 3 erfolgen.

Die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr erfordert Investitionen in einem erheblichen Umfang und kann nur unter der Berücksichtigung der Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen erfolgen. Dies lässt langfristig nur eine gestaffelte Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zu. Dies gilt für die Umsetzung der Barrierefreiheit von Fahrzeugen als auch bei den Haltestellen, insbesondere vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen der Kommunen, in deren Verantwortung als Baulastträger der größte Teil der ÖPNV-Haltestellen liegt.

Zur Unterstützung der Kommunen wurde im Januar 2017 die Richtlinie des Landkreises Uckermark zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr beschlossen. Hier stehen jährlich 100.000 €, insbesondere für die Umsetzung von Bauprojekten in die Barrierefreiheit von Zugangs- und Verknüpfungsstellen des ÖPNV, zur Verfügung. Auch das Land Brandenburg investiert insgesamt 48 Mio. Euro in den Jahren 2017 bis 2022 in die Barrierefreiheit. Am 13. Dezember 2017 wurde daher u.a. das fünfte Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes sowie die fünfte Änderung der ÖPNV-Finanzierungsvereinbarung verabschiedet. Auf den Landkreis Uckermark entfallen daraus ca. 65.000 € für das Jahr 2017 und ca. 125.000 € auf die Folgejahre 2018 bis 2022.

Da die Mittel der oben benannten Richtlinie begrenzt sind, stehen prioritär die Umsetzung von innovativen Bauprojekten in die Barrierefreiheit von Zugangs- und Verknüpfungsstellen des ÖPNV im Vordergrund.

### 4.1 Haltestellen

Die Lage der Haltestellen innerhalb eines Bedienungsgebietes wird maßgeblich von der baulichen Situation und Struktur vor Ort bestimmt. Die Planung des ÖPNV und die Bauleitplanung sind daher aufeinander abzustimmen. Kurze Fußwege für möglichst viele Fahrgäste können durch eine höhere Bebauungsdichte in der Nähe der Haltestelle sowie durch eine günstige Zuordnung der Haltestellen zu Versorgungs- und Dienstleistungszentren unterstützt werden. Nach dem Baugesetzbuch sind die Belange des ÖPNV in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Die Verlegung oder Umgestaltung einer Bushaltestelle an einer Bundes-, Landes- oder Kreisstraße ist mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger einvernehmlich abzustimmen.

Haltestellen sind unter gesetzlichen Vorgaben, Straßenverkehrsgesetz, Personenbeförderungsgesetz, Straßenverkehrsordnung und BO-Kraft (Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr) einzurichten. Es ist weiter als erstrebenswert zu bezeichnen, alle Haltestellen niederflur- und behindertengerecht zu gestalten. Dabei sind ebenfalls gesetzliche Rahmenbedingungen zu beachten wie z. B. das Behindertengleichstellungsgesetz oder die Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS).

Die gesetzliche Mindestausstattung einer Haltestelle wird im § 40 PBefG und § 45 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) für Bus- und Straßenbahnhaltestellen zusammen festgelegt. Zusätzlich sind die erforderlichen Mindestausstattungen der Bushaltestellen im § 32 BO-Kraft geregelt<sup>1</sup>

## Aufbau eines verbundweiten Haltestellenkatasters

Die Analyse des erforderlichen Planungs- und Finanzbedarfs setzt detaillierte Kenntnisse über den barrierefreien Ist-Zustand der Haltestellen voraus. Nur mit Hilfe einer systematischen Bestandsaufnahme können die baulichen Maßnahmen zum Erreichen des Soll-Zustands der Barrierefreiheit für den NVP definiert und priorisiert sowie die für die Aussetzung der Frist notwendigen Ausnahmen konkretisiert werden. Hierfür ist der Aufbau eines Haltestellenkatasters erforderlich. Der Landkreis Uckermark befindet sich derzeit im Gespräch mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zum Aufbau eines verbundweiten Katasters, um die Datenerhebung und Datenpflege zu optimieren und das weitere Vorgehen abzustimmen.

Auf Basis dieser Grunddatenerfassung werden in diesem Konzept langfristig Kriterien formuliert, die einen sinnvollen Umbau der Haltestellen in den nächsten Jahren steuern soll. Den Kommunen bzw. Straßenbaulastträgern ist dabei freigestellt, über die Kriterien hinaus zu gehen und zusätzliche Haltestellen auszurüsten oder Haltestellen stärker barrierefrei auszubauen als die Kriterien des Nahverkehrsplanes dies vorsehen. Ebenso können die Kommunen und Baulastträger über den Nahverkehrsplan nicht verpflichtet werden, die vorgeschlagenen Änderungen tatsächlich vorzunehmen. Insofern soll dieses Konzept eine unterstützende Wirkung haben.

Für einen barrierefreien Ausbau sollten grundsätzlich alle Haltestellen vorgesehen werden, bei denen mindestens eine mittlere Nachfrage vorliegt (ca. 150 einsteigende oder umsteigende Personen pro Tag und Richtung). Die Frage der Ausrüstung mit Wartehäuschen und Witterungsschutz ist hierbei insbesondere abhängig von der Anzahl der Einsteiger und Umsteiger an dieser Haltestelle, die Wartezeiten in Kauf nehmen müssen. Reine Aussteige-Haltestellen oder Haltestellen, die überwiegend von aussteigenden Fahrgästen genutzt werden, müssen nicht zwingend mit Witterungsschutz versehen werden.

In Kombination aus Nutzungsstruktur der Haltestelle, Nachfrage und den baulichen Möglichkeiten am Standort, werden die Haltestellen in insgesamt drei Kategorien eingeteilt. Die Kategorien geben jeweils die unterschiedlichen Anforderungen für den Ausbau wieder.

---

### <sup>1</sup> § 32 Haltestellen (BO-Kraft)

(1) Bei der Bestimmung über die Anbringung der Haltestellenzeichen nach § 45 Abs. 3 StVO ist dem genehmigten Fahrplan entsprechend den Erfordernissen des Betriebs und des Verkehrs Rechnung zu tragen.

(2) Der Unternehmer hat neben den Angaben nach § 40 Abs. 4 PBefG

1. an der Haltestelle die Liniennummer sowie den Namen des Unternehmers anzubringen; anstelle des Namens des Unternehmers kann bei Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften deren Bezeichnung treten,
2. im Orts- und Nachbarortslinienverkehr an der Haltestelle deren Bezeichnung auf einem Zusatzschild deutlich sichtbar anzugeben,
3. an verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienverkehrs Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine anzubringen.

Kat.	Beschreibung	barrierefreie Ziele
A	<u>Verknüpfungshaltestelle</u> - Zugangsstelle zum Bahnfernverkehr - Zugangsstelle zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) - Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB)  Mehr als 250 Ein- und Aussteiger pro Tag.	Nahezu vollständiger barrierefreier Ausbau bis 2022, → Herstellung eines ebenerdigen Einstiegs und den Vorschriften entsprechende Rampen auf die Höhe des Bussteiges, in der Regel Sitzgelegenheiten und Überdachung, Beleuchtung
B	<u>Umstiegshaltestelle mit regionaler Bedeutung</u> - Umstiegshaltestelle zw. Bus-Bus - im Einzugsbereich der Haltestelle liegenden Quell- und Zielpunkte für Menschen, die auf barrierefreien Zugang besonders angewiesen sind. (Krankenhaus, Einrichtung für behinderte Menschen)  150 bis 249 Ein- und Aussteiger pro Tag.	Nahezu vollständiger barrierefreier Ausbau bis 2022 ist anzustreben, → Weitgehende Herstellung barrierefreier Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten, ggf. mit Kompromissansätzen, bei starker Nutzung als Einstiegs- oder Umsteigehaltestelle Sitzgelegenheiten und Überdachung, in der Regel Beleuchtung
C	<u>Standardhaltestelle</u> - übrige Haltestellen  Unter 150 Ein- und Aussteiger pro Tag.	Die vollständige Barrierefreiheit ist anzustreben.

Tabelle 01: Kategorisierung der Haltestellen und Ziele der Barrierefreiheit

Die Umsetzung der barrierefreien Ziele für die Kategorien A, B und C sind anzustreben, sofern keine Ausnahmetatbestände vorliegen.

### Ausnahmetatbestände

Für das Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit zum 01.01.2022 kann gemäß § 8 Abs. 3 PBefG nur abgewichen werden, wenn im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Für den Landkreis Uckermark gelten folgende Ausnahmetatbestände:

- Die Haltestelle hat nicht auf Dauer Bestand. Bei Haltestellen die lediglich für eine Bau- oder Sperrmaßnahme mit einer Dauer von wenigen Tagen oder Wochen Bestand haben, wäre ein vorheriger Umbau zeitlich in der Regel nicht realisierbar und im Falle weiterer Nutzung unverhältnismäßig.
- Die Haltestelle ist niedrig frequentiert (<15 Ein- und Aussteiger pro Tag). Der Landkreis Uckermark zählt zu den am dünnsten besiedelten Regionen Deutschlands. Eine Vielzahl von Haltestellen im Landkreis Uckermark liegt an Orten, wo nur wenige Fahrgäste das ÖPNV Angebot nutzen. Ein barrierefreier Ausbau dieser Haltestellen ist wirtschaftlich nicht vertretbar.

- Die Haltestelle ist aus dem Erschließungsbereich nicht barrierefrei erreichbar. Der barrierefreie Ausbau einer Haltestelle, die beispielsweise keine Verbindung zum Wegenetz hat, ist weder zweckmäßig noch wirtschaftlich zu vertreten.
- Verkehrliche und verkehrstechnische Gründe (Gesetzeslage, Abstimmung mit Polizei und Ordnungsbehörde) sprechen gegen einen barrierefreien Umbau einer Haltestelle.

### Status Quo Haltestellen:

In der Uckermark gibt es 1.821 Haltestellenmasten. Davon werden 72 der Kategorie A zugeordnet, 59 der Kategorie B und 1.690 der Kategorie C. Die Uckermark ist der flächengrößte Landkreis im Land Brandenburg. Auf Grund seiner Weitläufigkeit befindet sich ein Großteil der Haltestellen in der peripheren Fläche. Diese Haltestellen werden auf Grund einer geringen Nutzernachfrage der Kategorie C zugeordnet. Die derzeitigen Haltestellen der Kategorie A und B befinden sich vorrangig in den vier Mittelzentren und den Verwaltungsstandorten sowie Orten der Grundversorgung.

Haltestellen-kategorie	Anzahl der Haltestellenmasten	Anteil
A	72	4 %
B	59	3 %
C	1.690	93 %
<b>Summe</b>	<b>1.821</b>	<b>100 %</b>

Tabelle 02: Status Quo der Haltestellen im Landkreis Uckermark

Eine entsprechende Übersicht der Haltestellen der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH befindet sich in der Anlage 1.

### Empfehlungen für einen barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen

#### Bordhöhe:

Für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen wird empfohlen generell einen Bord mit 18 cm Höhe zu verwenden. Diese Bordhöhe entspricht den derzeit allgemein anerkannten Regeln der Technik für den barrierefreien Ausbau.

#### Bordlänge:

Als Standard wird eine Bordlänge von 8 Metern empfohlen. Ein Gelenkbus, bei dem eine Bordlänge von 14 Metern notwendig wäre, wird im Landkreis Uckermark nicht eingesetzt. Sollte es zum Einsatz eines Gelenkbusses kommen, genügt dennoch ein barrierefreier Zugang an den ersten beiden Türen.

#### Bordform:

Es wird empfohlen, einen 18 cm hohen Bord mit Spurführung, vorzugsweise den Kassler Sonderbord einzubauen.

### Haltestellen-Infrastruktur:

An stärker nachgefragten Haltestellen wird empfohlen, einen Fahrgast-Unterstand mit inliegender Sitzgelegenheit für zwei bis drei Personen vorzusehen und noch genügend Aufstellfläche für einen Rollstuhlfahrer zu haben. Außerdem ist für eine gute Beleuchtung zu sorgen, um die Fahrpläne auch in der Dunkelheit lesbar zu machen und ein besseres Sicherheitsgefühl zu vermitteln.

## 4.2 Fahrzeuge

Neben der Haltestellen-Infrastruktur ist die Beschaffenheit der Fahrzeuge für den barrierefreien ÖPNV-Zugang maßgeblich.



Zum 01.01.2013 trat die Novelle des PBefG in Kraft. Auf Grund der langen Lebensdauer von Fahrzeugen, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht barrierefrei konzipiert waren, muss der Nachholbedarf schrittweise erfolgen.

Im Leitfaden des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg für Qualitätsstandards sowie im Nahverkehrsplan der Uckermark wird für Standardlinienbusse auf eine maximale Lebensdauer von 16 Jahren hingewiesen.

Es ist davon auszugehen, dass auf Grundlage dieser schon festgelegten Standards für die Fahrzeuge, die im Jahr 2013 in den Bestand aufgenommen wurden, eine wirtschaftliche Abschreibung und eine technische Nutzung bis 2029 zu Grunde gelegt wurde. Eine vollständige Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge ist somit erst ab 2030 ökonomisch.

Weiterhin sind die Anforderungen an die Fahrzeuge in Bezug auf weitgehend barrierefreien ÖPNV vielschichtig. Grundsätzlich sollen möglichst ausgewogene Lösungen angestrebt werden, die allen Fahrgästen die Nutzung der Fahrzeuge erleichtert.

Barrierefreie Fahrzeuge im Buslinienverkehr lassen sich mit unterschiedlichen Fahrzeugkonzepten realisieren. Grundsätzlich kann dabei in Niederflur- und Hochflurfahrzeuge unterschieden werden. Die Entscheidung für eines dieser Konzepte bestimmen

u. a. die Fahrgastkapazität und der Straßenzustand, wo das Fahrzeug zum Einsatz kommen wird.

Im Stadtlinienverkehr ist eine Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 durch den Einsatz von entsprechend ausgestatteten Niederflurfahrzeugen anzustreben. Im Regionalverkehr wird davon ausgegangen, dass bis 2029 der gesamte Fuhrpark den Ansprüchen an die Barrierefreiheit entspricht. Auf Grundlage der Unterteilung des Regionalverkehrs in A-, B- und C-Netz wird festgelegt, dass im A-Netz alle eingesetzten Fahrzeuge über Einstiegshilfen (Rampe, Lift, Kneeling, Niederflurtechnik) verfügen müssen. Im B- und C-Netz ist das Vorhalten von Ein- bzw. Ausstiegshilfen bis 2029 wünschenswert, danach sollte auch hier die entsprechende Ausstattung vorhanden sein.



In Anlehnung an den VBB-Qualitätsleitfaden werden nachfolgend die Anforderungen an Fahrzeuge, je nach Einsatzgebiet und –art, definiert.

Vor allem aber bestimmt die Entscheidung der Zugänglichkeit (stufenlos oder über Stufen) und damit insbesondere die technische Umsetzung einer Einstiegslösung für Rollstuhlfahrer die Fahrzeuganschaffung.

<b>Kriterium</b>	<b>Niederflur</b>	<b>Hochflur</b>
Zugang allgemein	max. eine Stufe	mehrere Stufen
Zugang Rollstuhl	Rampe	Lift
Wechselwirkungen mit Infrastruktur (Einstieg)	Bordhöhe bestimmt Stufenhöhe und Rampenneigung	weitgehend unabhängig
Fahrgastwechsel	zügig	zeitintensiver

Tabelle 03: Auswirkungen auf die Barrierefreiheit durch die Wahl des Fahrzeugkonzeptes  
(Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr des BMVI)

## Empfehlungen für barrierefreie Fahrzeuge

Bei der barrierefreien Ausstattung der Fahrzeuge werden folgende Kriterien empfohlen:

- kontrastreiche Gestaltung von Haltegriffen und Bedienelementen wie Haltewunschtaster
- ausreichende und sichere Stellplätze für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Rollatoren
- Klappbare Rampen, die das Ein- und Aussteigen erleichtern
- Einstiegshöhen der Fahrzeuge entsprechend Bordhöhe der Haltestellen
- Akustische und optische Anzeige der Haltestellen im Fahrzeug

➔ Hilfe durch das Fahrpersonal wird grundsätzlich als barrierefrei erachtet

## Status Quo Fahrzeuge:

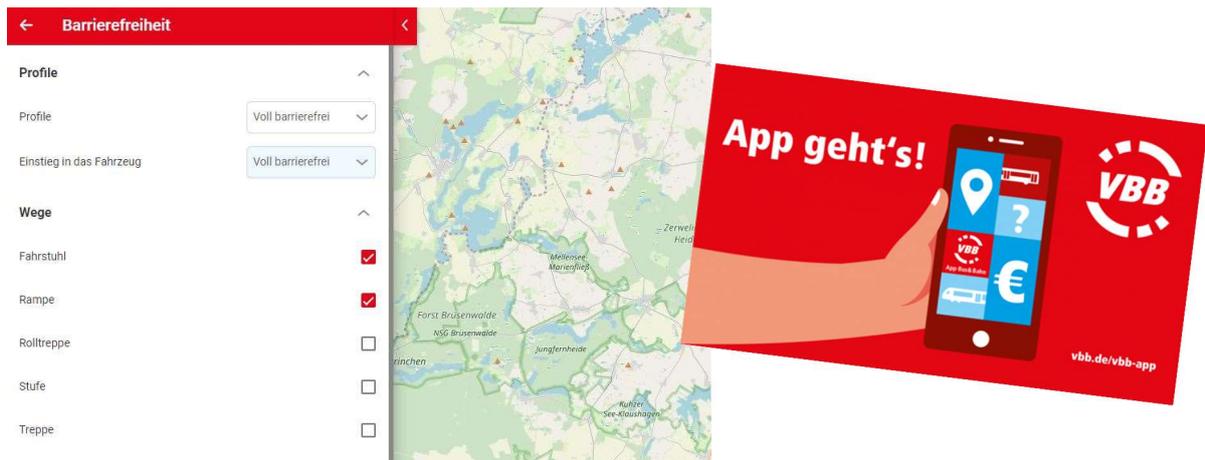
Die Barrierefreiheit im Sinne von barrierefreiem Einstieg wird derzeit im Stadtverkehr der Mittelzentren Schwedt/ Oder, Angermünde, Prenzlau und Templin angeboten. Im Regionalverkehr werden derzeit nur ein Teil barrierefreier Fahrzeuge eingesetzt. Das Angebot des barrierefreien Busses kann aber nach telefonischer Anmeldung (24h vorher) unter 03332 442-615 genutzt werden.



Mit Datum vom 31.12.2019 hat die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH 121 Busse in ihrem Fahrzeugbestand. Alle 121 Fahrzeuge sind mit einer Fahrzielanzeige und einer Fahrzielansage für den barrierefreien Aufenthalt im Fahrzeug ausgestattet. Somit ist das 2-Sinne-Prinzip (Hören – Sehen) beim Aufenthalt in den Bussen gewährleistet. Für den barrierefreien Zugang zu den 121 Fahrzeugen sind derzeit 65 Busse (53,72 %) mit einer Rampe und 31 (25,62 %) mit einem Lift ausgestattet. Der Anteil der Barrierefreiheit in den Fahrzeugen der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft liegt somit bei 79,34 %. In den modernen Niederflurbussen befindet sich eine nicht bestuhlte Sondernutzungsfläche. Diese kann unter anderem für Rollstuhlfahrer und Fahrgäste mit Kinderwagen vorgesehen werden.

### 4.3 Informations- und Kommunikationssysteme

Um den Verkehrsfluss möglichst stabil zu halten und Verzögerungen entgegenzuwirken, halten die Betreiber des ÖPNV Echtzeit-Fahrgastinformationen in elektronischen Informationssystemen bereit. Mit ihrer Unterstützung werden die Fahrgäste über den aktuellen Betriebszustand im Verkehrssystem informiert. Die bereitgestellten Informationen können sowohl Prognosen zukünftiger Ankunfts- und Abfahrtszeiten an den Haltestellen als auch Informationen über die Art und insbesondere den Umfang von Störungen im Verkehrsnetz (zum Beispiel Baustellen, Umleitungen, Ersatzverkehre und Fahrtausfälle) umfassen. Dadurch wissen Betroffene zeitnah, wie sie sich zu verhalten haben und hinsichtlich einer kundenfreundlichen Aufklärung geht keine Zeit verloren. Zur Gesamtinformationskette, die sich über die Fahrtvorbereitung, dem Erreichen der Haltestelle, der Fahrdurchführung bis zum Bewältigen des Reisezieles erstreckt, gehören Informationen an und in den Fahrzeugen. Diese Informationen sollen nach Möglichkeit störungsfrei übermittelt werden. Zudem sollen parallele Informationsketten (Bsp. Fahrplan der UVG oder VBB App) keine Gegensätze aufweisen.



Eine Fahrgastinformationsanzeige (FGI) soll Fahrgäste im öffentlichen Personenverkehr über die aktuell angebotenen Fahrten, Verspätungen und/oder Anschlüsse unterrichten. Diese sollte grundsätzlich an allen Haltestellen im Stadtlinienvverkehr vorhanden sein, die eine hohe Frequentierung aufweisen. An zentralen Punkten (Eingangsbereiche, Wartebereiche, Haltestellen) sollten Fahrgastinformationsanzeiger Standard sein. An Haltestellen mit geringerer Verkehrsbedeutung kann die Fahrgastinformation alternativ auf andere Weise vermittelt werden. In der Anlage befindet sich eine Übersicht der FGI im Landkreis Uckermark.



Für Nutzer des ÖPNV ist das Internet zu einer wesentlichen Informationsquelle geworden. Die Fahrgäste bringen digital beispielsweise Informationen über den Verkehrszustand und Anschlussverbindungen in Erfahrung, um ihre Reise optimal zu gestalten. Um einen barrierefreien Zugang auch im Internet zu gewährleisten, gibt es spezielle Hilfseinrichtungen. Zwei dieser Hilfseinrichtungen sind die easy.Go-App oder DELFI.

Mit der **easy.GO-App** können Auskünfte für Bus und Bahn u.a. im Raum Berlin und Brandenburg einfach und schnell abgerufen werden. Mit der App lassen sich Verbindungsauskünfte und Verkehrsinformationen jederzeit mobil abrufen und sogenannte „Points of Interest“ (Restaurants, Sehenswürdigkeiten, etc.) in der Kartenansicht einsehen sowie nächstgelegene Car- und Bikesharing-Stationen. Eine eigens für sehbeeinträchtigte Menschen ausgelegte Bedienoberfläche ermöglicht es dieser Nutzergruppe, komfortabel alle Funktionalitäten von easy.GO zu nutzen.

**DELFI**, die Durchgängige Elektronische FahrgastInformation, setzt sowohl den technologischen als auch den organisatorischen Rahmen für eine einheitliche Routenberechnung im öffentlichen Personenverkehr. DELFI ist ein Kooperationsnetzwerk aller Bundesländer und weiterer Partner und schafft die technischen Voraussetzungen zur Beauskunftung länderübergreifender Reiseketten Mit dem praxisorientierten Handbuch sowie der Harmonisierung von fachlichen Rahmenbedingungen und Schnittstellen unterstützt DELFI die Bundesländer bei der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen zur Beauskunftung barrierefreier Reiseketten.

Ein weiteres Informationssystem ist das Kundencenter. Ein Kundencenter ist, durch die Möglichkeit der direkten Beratung, eine bessere Lösung als ein Automat. Die UVG hält an den zentralen Omnibusbahnhöfen in den Mittelzentren Angermünde, Prenzlau, Schwedt und Templin Kundencenter vor, die den direkten Kontakt zwischen Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Nutzer ermöglichen. Hier ist auf einen barrierefreien Zugang zu den Örtlichkeiten zu achten.



## Anhang B - Fahrgastinformation am und im Bus

Ort Innen	Material
Hinterm Fahrer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schwarzfahrer 60 €</li> <li>Partnerschaft Polizei</li> </ul>
Links gegenüber 2. Tür	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Schaukästen Hochformat</li> </ul>
Beifahrerseite; 2. Scheibe	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Schaukasten Hochformat</li> </ul>
Beifahrerseite, 1. Scheibe nach hinterer Tür	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Schaukasten Hochformat</li> </ul>
Höhe gegenüber 2. Tür	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Papierkorb mit Halteriemen</li> </ul>
<b>Piktogramme</b>	
Scheiben Fahrerseite: Nr. 2,3,5,6 Scheiben Beifahrerseite: Nr. 2,3,5,6 Heckscheibe mittig	<ul style="list-style-type: none"> <li>Notausstieg; 9x</li> </ul>
Höhe gegenüber 2. Tür	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rollstuhlplatz; 1x</li> </ul>
Höhe gegenüber 2. Tür	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kinderwagen; 1x</li> </ul>
Direkt über dem Feuerlöscher	<ul style="list-style-type: none"> <li>Feuerlöscher; 1x</li> </ul>
Auf Scheibe Fahrerseite: Nr. 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Getränke &amp; Speisen verboten; 1x</li> </ul>
Auf Scheibe Fahrerseite: Nr. 2, 3, 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>fest halten; 3x</li> </ul>
Auf Scheibe Fahrerscheibe: Nr. 1, 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rauchen verboten; 2x</li> </ul>
Auf Scheibe Fahrerseite: Nr. 2 Auf Scheibe Beifahrerseite: Nr. 2, 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sitzplatz für mobilitätseingeschränkte Personen; 3x</li> </ul>
Über Scheibe Fahrerseite: Nr. 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>„Bitte nach hinten durchgehen“; 1x</li> </ul>
Über Scheibe Fahrerseite: Nr. 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>„Ausgang in der Mitte“; 1x</li> </ul>
Beifahrerseite über der Scheibe/ Ticketentwerter	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ticketentwerter; 1x (falls vorhanden)</li> </ul>
Über 2. Tür	<ul style="list-style-type: none"> <li>„Ausgang freihalten“; 1x</li> </ul>
In Reisebussen:	
An jede Scheibe mittig	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anschnall-Piktogramm</li> </ul>
Ort außen	Material
Außen, vorn, beidseitig	<ul style="list-style-type: none"> <li>Firmenlogo (Aufkleber)</li> </ul>
Außen, vorn	<ul style="list-style-type: none"> <li>VBB Logo (Aufkleber)</li> </ul>
Außen: vorn, über dem Beifahrer-Scheinwerfer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rollstuhlplatz-Piktogramm</li> </ul>
Außen: hintere Tür rechts auf Augenhöhe vorn, über dem Beifahrer-Scheinwerfer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kinderwagen-Piktogramm; je 1x</li> </ul>
Außen: links vom Einstieg auf Augenhöhe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ticketentwerter; 1x (falls vorhanden)</li> </ul>
Außen, hinten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrzeugnummer</li> <li>Danke! Haltestelle</li> <li>WirbewegenSie.de</li> </ul>
Außen: links, rechts, hinten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einfarbiges UVG-Band mit WirbewegenSie.de</li> </ul>

## 4.4 Fuhrunternehmen

Für Menschen mit einer eingeschränkten Mobilität bis hin zu einer schweren Behinderung gestaltet sich die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV wesentlich schwerer. Wenn sie kein eigenes Fahrzeug lenken können oder der öffentliche Verkehr nicht barrierefrei nutzbar ist, verweist der Landkreis Uckermark auf die Unterstützung von Behindertenfahrdiensten. Dort wird individuell auf die Bedürfnisse des Einzelnen eingegangen. Behindertenfahrdienste spielen eine wichtige Rolle bei der Teilhabe von Menschen mit Behinderung an der Gesellschaft. Mit dem Transport durch Behindertenfahrdienste ist eine Integration leichter zu erreichen. Er ermöglicht Menschen mit Behinderung mehr Mobilität und Unabhängigkeit, Integration und letztlich auch ein möglichst selbstbestimmtes Leben.

## 5. Fazit

Der Begriff Barrierefreiheit ist und bleibt ein unbestimmter Rechtsbegriff ohne anwendbare Definition. Solange keine konkreten Regelungen des Landes Brandenburg vorliegen, sind die Landkreise dazu angehalten, ihre eigene Definition im Nahverkehrsplan festzulegen. Dies birgt die Gefahr, dass jeder Landkreis unterschiedliche Definitionen festlegt und eine einheitliche durchgehende Barrierefreiheit für den Fahrgast flächendeckend nicht sichergestellt werden kann.

Trotz ausbleibender Vorgaben des Landes ist es dem Landkreis Uckermark gelungen, in seinem Umsetzungskonzept zur Barrierefreiheit, eine Zieldefinition zu erarbeiten, die sowohl eine zeitliche Umsetzung anzustrebender Maßnahmen vorsieht, als auch eine Priorisierung der Umsetzungsmaßnahmen.

Bei der Herstellung der Barrierefreiheit der Haltestellen ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass der größte Teil der ÖPNV-Haltestellen in Verantwortung der Baulastträger steht. Die Kosten zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit liegen alleine für die Haltestellen in immenser Höhe, so dass eine konkrete Bezifferung derzeit nicht möglich ist.

Von Seiten des Landkreises kann daher nur eine Empfehlung zur Umsetzung der Barrierefreiheit ausgesprochen werden. Weiterhin stellt der Landkreis Uckermark über seine Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV eine, in Anbetracht der noch auszubauenden Haltestellen, geringe finanzielle Beteiligung in Aussicht. Den Großteil der Investitionen müssen die Kommunen aus Eigenmitteln erbringen.

Ebenso kann die Investitionshöhe für die Bereitstellung von barrierefreien Information, die dem Nutzer vor Fahrtantritt zugänglich gemacht werden müssen, noch nicht benannt werden.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen in Haltestellen, Fahrzeugen oder bei der Zugänglichkeit von Kundencentern und Betriebsgebäuden sollte die Frage immer lauten: Welcher Standard ist ortsspezifisch angemessen? Gibt es "einfachere Lösungen"?

Die sukzessive Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV ist ein elementares Ziel des Nahverkehrsplanes der Uckermark. Die Anpassung an aktuelle Gegebenheiten und die kontinuierliche Weiterentwicklung nehmen einen besonderen Stellenwert ein.

Die konsequente Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen erfolgt unter der Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen. Sie ist eine permanente Aufgabe und selbstverständlicher Bestandteil jeder Infrastrukturmaßnahme.

Dennoch ist eine vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit im Landkreis Uckermark bis 2022 aus zeitlicher und finanzieller Sicht nicht umsetzbar. Der barrierefreie Umbau aller rund 1.820 Haltestellen im Landkreis soll sukzessive unter Berücksichtigung der Prioritätenliste erfolgen. Hier sind Weiterbildung und der fachliche Austausch zwischen den Aufgabenträgern sowie eine Koordinierung von Verwaltungen und Verkehrsbetrieben wichtig.

Der Einsatz einer vollständig barrierefreien Busflotte ist ab 2029 realistisch. Hier wird dem Umsetzungskonzept der UVG gefolgt.

Dieses Konzept wird bei einer Evaluation des Nahverkehrsplanes in diesem integriert und bei Bedarf fortgeschrieben.