



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr



Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr

Vorwort

Mobilität bedeutet Bewegung, Freiheit und Lebensqualität – und ist Kern einer starken Gesellschaft. Allen Bürgerinnen und Bürgern Mobilität zu garantieren, ist eine Frage des Rechts auf Teilhabe und Voraussetzung für Wachstum, Wohlstand und Arbeit in unserem Land. Ein Schlüsselprojekt, um das einzulösen, ist die Barrierefreiheit entlang der gesamten Mobilitätskette.

Das betrifft insbesondere auch den Fernbuslinienverkehr. Die Liberalisierung des Fernbusmarktes hat der Branche einen enormen Auftrieb verschafft und eine einzigartige Erfolgsgeschichte angestoßen. Seit der Öffnung im Jahr 2013 ist die Zahl der nationalen Fernbuslinien auf rund 270 gestiegen. Im gleichen Zeitraum hat sich die Zahl der Fahrgäste verachtfacht – Tendenz steigend.

Jetzt geht es darum, den Fernbuslinienverkehr konsequent barrierefrei zu gestalten und damit die Attraktivität, den Komfort und die Teilhabemöglichkeiten in diesem Bereich weiter zu stärken. Wir wollen die Branche auf diesem Weg unterstützen und haben dafür das vorliegende Handbuch entwickelt.

Dieses gibt als Leitfaden einen Überblick über die gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen für den Fernbuslinienverkehr, darunter die neue Vorgabe, dass ab Januar 2020 alle eingesetzten Busse barrierefrei sein und mit mindestens zwei Plätzen für Rollstuhlfahrer ausgestattet sein müssen. Darüber hinaus gibt das Handbuch weiterführende Empfehlungen, um für alle Menschen die Teilhabechancen im Fernbuslinienverkehr weiter auszubauen.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre, allzeit gute Fahrt und Gottes Segen!

Alexander Dobrindt MdB

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur



Quelle: Bundesregierung / Kugler

Hinweise zum Handbuch

Das hier vorliegende Handbuch stellt Maßnahmen eines barrierefreien Fernbuslinienverkehrs anhand von guten Beispielen dar. Dabei wird bei der Darstellung der Maßnahmen zwischen gesetzlich vorgeschriebenen und weitergehenden (optionalen) Maßnahmen differenziert.

Um die Anwendung dieses Handbuchs für den Leser zu erleichtern, werden zur Orientierung innerhalb der Kapitel folgende Kennzeichnungen bzw. Formatierungen unterschieden:



Dieses Symbol sowie diese Schriftfarbe und dieser Schriftschnitt (halbfett) kennzeichnen Textabschnitte, die gesetzlich vorgeschriebene Maßnahmen beschreiben.



Dieses Symbol sowie diese Schriftfarbe kennzeichnen Textabschnitte, die weitergehende, optionale Maßnahmen beschreiben.



Erläuternder Text wird mit diesem Symbol und in dieser Schriftfarbe dargestellt. Er dient dazu, Sachverhalte bezüglich der aufgeführten Maßnahmen näher zu erläutern.

In der Randspalte (Marginalspalte) werden Hinweise auf weiterführende Quellen (s. Literaturhinweise im Anhang), → **Kapitelverweise** oder knappe Erläuterungen gegeben.

• *Einige Kernaussagen bzw. wichtige Hinweise sind durch einen gepunkteten Rahmen hervorgehoben.*

Das Handbuch beginnt mit einer kurzen Einführung in das Thema „Mobilität und Barrierefreiheit“. Es gliedert sich im weiteren Verlauf maßgeblich in die drei Maßnahmenbereiche

- Fahrzeuge,
- Infrastruktur und
- Betrieb.

Die barrierefreie Fassung des Handbuchs kann unter www.bmvi.de heruntergeladen werden, der Schlussbericht zum Projekt unter www.bast.de.

An diese Kapitel mit guten Beispielen aus den jeweiligen Bereichen schließt sich eine knappe Übersicht über den rechtlichen Rahmen an. Ausführliche Darstellungen des rechtlichen Rahmens und zu den anderen genannten Themen zum barrierefreien Fernbuslinienverkehr finden sich im Schlussbericht zum Forschungsvorhaben FE 82.0652/2016 „Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST).

Inhalt

1	Mobilität und Barrierefreiheit.....	1
1.1	Mobilität für Alle.....	3
1.2	Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.....	3
1.3	Barrierefreiheit.....	4
1.4	Universelles Design.....	5
1.5	Nationaler Aktionsplan 2.0.....	5
1.6	Technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität bei Fernlinienbussen.....	6
1.7	Möglichst weitreichende Barrierefreiheit für Haltestellen und Busbahnhöfe.....	6
2	Fahrzeuge.....	7
2.1	Fahrzeugkonzepte	9
2.2	Einstieg.....	10
2.3	Einstieghilfen.....	12
2.4	Rollstuhlstellplätze.....	17
2.5	Fahrzeuginnenraum.....	23
2.6	Sitzplätze und Sicherung von Kindern.....	25
2.7	Bord-WC und Versorgung von (Klein-)Kindern	28
2.8	Fahrgastinformation	30
3	Infrastruktur	33
3.1	Begriffsbestimmungen.....	35
3.2	Haltestellen.....	35
3.3	Fernbusbahnhöfe.....	39
3.4	Bodenindikator-basierte Leitsysteme.....	42
3.5	Überquerungsstellen.....	44
3.6	Verknüpfung mit Zu- und Abbringerverkehren.....	46
3.7	Serviceeinrichtungen.....	46
3.8	Fahrgastinformation	50
3.9	Wetterschutz und Möblierung.....	52
3.10	Rastanlagen.....	53

4	Betrieb	57
4.1	Nutzen betrieblicher Maßnahmen.....	59
4.2	Internetangebot und Ticketbuchung.....	59
4.3	Schulung und Sensibilisierung.....	60
4.4	Hilfeleistungen und Service.....	62
4.5	Disposition als Kompensationsmaßnahme	64
4.6	Fahrtunterbrechungen und Pausen.....	64
5	Rechtlicher Rahmen	67
5.1	Einführungshinweis	69
5.2	Grundlegende Vorgaben	69
5.3	Fahrzeuge.....	72
5.4	Infrastruktur	76
5.5	Betrieb.....	79
5.6	Ausblick	81
	Anhang.....	83
	Literaturhinweise.....	85
	Abkürzungsverzeichnis.....	88
	Bildnachweis.....	89

1 Mobilität und Barrierefreiheit

1.1 Mobilität für Alle

i Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen der Menschen. Die Verbesserung der Mobilitätschancen aller Menschen – einschließlich mobilitätseingeschränkter Personen – mittels öffentlicher Verkehrsmittel ist in Deutschland als bedeutsames gesellschaftspolitisches Ziel durchgängig anerkannt.

Zwischen den Akteuren besteht Einvernehmen, dass die (bestgeeignete) Lösung zur Realisierung dieses Ziels darin besteht, barrierefreie Mobilitätsketten unter Einbeziehung attraktiver öffentlicher Verkehrssysteme zu schaffen. Diese Mobilitätsketten sind grundsätzlich auch für Menschen mit Behinderung ohne besondere Erschwernis zugänglich und nutzbar zu gestalten. Barrierefreiheit bedeutet nicht nur die Beseitigung räumlicher Hindernisse bei Fahrzeugen und Anlagen, sondern eine möglichst uneingeschränkte Nutzbarkeit des Gesamtsystems.

Bei der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums und öffentlicher Verkehrsmittel sind in Deutschland bereits erhebliche Fortschritte zu verzeichnen. Bund, Länder und Kommunen stellen sich insgesamt der Verantwortung für den Öffentlichen Personenverkehr und die umfassende Integration mobilitätseingeschränkter Fahrgäste. Dies zeigt sich vor allem in den einschlägigen gesetzlichen Regelungen und den zugehörigen technischen Standards sowie in der Bereitstellung entsprechender Finanzmittel. Dabei ist zu differenzieren zwischen Vorschriften für neue Fahrzeuge und Neuanlagen sowie Vorgaben, die sich (auch) auf die Barrierefreiheit im Bestand erstrecken.

1.2 Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste

i Menschen sind gemäß der sozialgesetzlichen Definition

§ „behindert, wenn ihre körperliche Funktion, geistige Fähigkeit oder seelische Gesundheit mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweichen und daher ihre Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist. Sie sind von Behinderung bedroht, wenn die Beeinträchtigung zu erwarten ist.“

§ 2 Abs. 1 SGB IX

i Zu den Personen, die in Bezug auf die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der vorhandenen Infrastruktur als „mobilitätseingeschränkt“ anzusehen sind, gehören Menschen mit sehr verschiedenen Fähigkeiten und unterschiedlichen Schwierigkeiten bei der Benutzung konventioneller Bauten, Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel („funktionelle“ Definition der Mobilitätseinschränkung).

Als mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne gelten Personen, die wegen dauernder Beeinträchtigung oder akuter Erkrankung in ihrer Mobilität stark eingeschränkt sind. Die Bezeichnung „mobilitätseingeschränkte Personen“ schließt folglich neben Menschen mit körperlichen Behinderungen Menschen mit sensorischen und Menschen mit kognitiven Behinderungen ein.

Neben Mobilitätseinschränkungen im engeren Sinne sind für die Anforderungen an die barrierefreie Infrastruktur solche Bewegungs- und Wahrnehmungseinschränkungen zu beachten, die in einem weiteren Sinne die Mobilität deutlich einschränken. Sie betreffen diejenigen Menschen, deren Mobilität zeitweise oder in bestimmten Situationen erschwert ist, wie beispielsweise

- ältere und hochbetagte Menschen,
- kleine Kinder,
- werdende Mütter,
- vorübergehend mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. durch Unfall oder Krankheit),
- Personen mit Kinderwagen oder schwerem bzw. unhandlichem Gepäck.

1.3 Barrierefreiheit

i Der Begriff „Barrierefreiheit“ wird im Bundesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) folgendermaßen definiert:

§ 4 BGG

§ Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.

i In den einschlägigen Fachgesetzen des Bundes und der Länder sowie den betreffenden europäischen Vorschriften werden z. T. übereinstimmende, in Abhängigkeit von dem jeweiligen Geltungsbereich aber auch unterschiedliche Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung gestellt.

1.4 Universelles Design

i Konkrete Lösungsvorschläge zum Abbau von Barrieren sollten sich an dem Gestaltungsprinzip eines „Universellen Designs“ orientieren. Gemäß der Begriffsbestimmung im Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-BRK) bedeutet

Universelles Design
oder Design für Alle

§ [...] universelles Design ein Design von Produkten, Umfeldern, Programmen und Dienstleistungen in der Weise, dass sie von allen Menschen möglichst weitgehend ohne eine Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Universelles Design schließt Hilfsmittel für bestimmte Gruppen von Menschen mit Behinderungen, soweit sie benötigt werden, nicht aus.

Art. 2 UN-BRK

1.5 Nationaler Aktionsplan 2.0

i Die Bedeutung der Barrierefreiheit im Personenverkehr wird im Nationalen Aktionsplan 2.0 (NAP 2.0) der Bundesregierung zur UN-BRK betont. Im Handlungsfeld „Mobilität“ des NAP 2.0 heißt es:

„[...] Denn ein entscheidender Faktor für Mobilität ist die Herstellung von Barrierefreiheit im Personenverkehr. Das gilt für den Nah- und den Fernverkehr. Barrierefreiheit muss deshalb ein wichtiges Kriterium bei allen Neu- und Umbauten von Verkehrsanlagen und bei Investitionen im öffentlichen Personenverkehr sein. [...] Kurz gesagt: Barrierefreiheit muss auch im Bereich des Verkehrs ganzheitlich gedacht werden, und sie kommt allen zu Gute, auch Menschen ohne Behinderungen. [...] Die Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich der Mobilität ist ein dynamischer Prozess, der schrittweise vorangeht. Auf Grund der langen Lebensdauer sowohl von vorhandenen Infrastruktureinrichtungen als auch von Fahrzeugen, die noch nicht barrierefrei konzipiert waren, muss der Nachholbedarf nach und nach erfüllt werden.“

NAP 2.0 (Auszug)

Unter den entsprechenden Maßnahmen des NAP 2.0 wird (mit Rückbindung der Maßnahmen an die UN-BRK) auch dieses hier vorliegende Handbuch aufgeführt:

„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird das Manuskript für ein Handbuch für Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr im Rahmen eines Forschungsvorhabens erstellen lassen.“

1.6 Technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität bei Fernlinienbussen

§§ 42b, 62 Absatz 3 PBefG

§ Fernlinienbusse müssen nach den inhaltlichen und zeitlichen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) den umfangreichen, detaillierten europäischen Anforderungen an die Barrierefreiheit genügen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein.

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit sind seit dem 1.1.2016 für neuzugelassene, ab dem 1.1.2020 für alle Fernlinienbusse zu erfüllen.

→ 2 Fahrzeuge
→ 3 Infrastruktur
→ 4 Betrieb

i Dieses Handbuch geht in seinem Ansatz über den Wirkungsbereich des PBefG hinaus. Es umfasst nicht nur Maßnahmen der Barrierefreiheit für die Fernlinienbusse (Fahrzeuge), sondern bezieht auch die Infrastruktur und den Betrieb ein.

1.7 Möglichst weitreichende Barrierefreiheit für Haltestellen und Busbahnhöfe

vgl. Straßengesetze des Bundes und der Länder

i Haltestellenbuchten und Busbahnhöfe für den Fernbuslinienverkehr sind nach den Maßgaben der einschlägigen Straßen- und Wegegesetze des Bundes und der Länder

§ [...] zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die [...] Belange [...] behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.

i Im Rahmen der Straßenbaulast sind die Aufgaben so wahrzunehmen, dass der Zustand der Straßen dem „regelmäßigen Verkehrsbedürfnis“ genügt; allerdings unter dem wichtigen Vorbehalt „gemäß der [finanziellen] Leistungsfähigkeit“ der Straßenbaulastträger.

2 Fahrzeuge

2.1 Fahrzeugkonzepte

i Barrierefreie Fahrzeuge im Fernbuslinienverkehr lassen sich mit unterschiedlichen Fahrzeugkonzepten realisieren. Grundsätzlich kann dabei in Niederflur- und Hochflurfahrzeuge unterschieden werden (Bild 1 und Bild 2). Die Entscheidung für eines dieser Konzepte bestimmt u. a. die Fahrgastkapazität oder die Möglichkeiten der Gepäckmitnahme. Vor allem aber auch bestimmt die Entscheidung die Zugänglichkeit (stufenlos oder über Stufen) und damit insbesondere die technische Umsetzung einer Einstiegslösung für Rollstuhlfahrer (Tab. 1).

→ 2.3 Einstiegshilfen

Für gehbehinderte und ältere Fahrgäste ist ein Niederflurfahrzeug in jedem Fall vorteilhaft, da i. d. R. nur eine Stufe bewältigt werden muss.

Ein Hochdecker verfügt über eine größere Gepäckraumkapazität. Außerdem liegt der Gepäckraum unten, wodurch das Ein- und Ausladen insbesondere sperriger oder schwerer Gepäckstücke für das Fahrpersonal erleichtert wird. Beim Doppeldeckerbus muss das Gepäck hingegen i. d. R. höher gehoben werden, da der Gepäckraum über der Achse liegt.

Das Fahrzeugkonzept und die damit erforderliche Ausstattung wirken sich zudem auf das Fahrzeuggewicht der Busse aus. Durch den notwendigen Einsatz eines Hubliftes in einem Hochdeckerbus kann die Masse des Fahrzeugs um bis zu 500 kg ansteigen. Aufgrund der begrenzten zulässigen Maximalmasse der Fahrzeuge können durch den Einbau eines Liftsystems evtl. weniger Fahrgäste bzw. Gepäck befördert werden.

- Durch die Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts auf 19,5 t für
- zweiachsige Busse haben die Hersteller und Betreiber mehr Spielraum
- bezüglich der Fahrzeugausstattung und Fahrgastkapazität erhalten.

§ 34 Absatz 5 Nr. 1 StVZO



Bild 1: Doppeldecker mit Niederflureinstieg



Bild 2: Hochflurfahrzeug mit Stufen

Tabelle 1: Auswirkungen auf die Barrierefreiheit durch die Wahl des Fahrzeugkonzeptes

Kriterium	Niederflur	Hochflur
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
Gepäckraum	i. d. R. hochliegend	tief liegend

2.2 Einstieg

Kennzeichnung



§ 62 Absatz 3 PBefG

→ 2.6 Sitzplätze und Sicherung von Kindern

§ Neuzugelassene Fernlinienbusse müssen seit dem 1. Januar 2016 über zwei Rollstuhlstellplätze verfügen. Die Busse müssen an der Außenseite erkennbar mit Piktogrammen gekennzeichnet werden (Bild 3 und Bild 4). Dass im Bus Sitzplätze für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität (außer Rollstuhlfahrern) vorhanden sind, ist ebenfalls durch ein entsprechendes Piktogramm kenntlich zu machen.

Türen

i Fernlinienbusse verfügen i. d. R. über zwei Betriebstüren für den Fahrgastwechsel – eine vorne und eine in der Mitte bzw. am Heck des Fahrzeugs.

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.6
Zugang über Hublift ggf. über eine separate Tür (Schlagtür)
→ 2.3 Einstiegshilfen

§ Mindestens eine dieser Türen muss Rollstuhlfahrern den Zugang zum Bus ermöglichen. Alle für den Rollstuhleinstieg vorgesehenen Bustüren, die sich direkt an den Rollstuhlstellplätzen befinden müssen, erfordern eine Mindestbreite (900 mm bzw. bei Messung auf der Höhe der Haltestangen 800 mm). Die Betriebstür, die für den Zugang von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen ist, darf nicht über einen selbsttätigen Schließmechanismus verfügen.

⊕ Wird die Betriebstür nach Einstieg aller Fahrgäste vom Fahrersitz aus geschlossen, kann der Schließvorgang zusätzlich akustisch und/oder visuell angezeigt werden.

Stufen

§ An mindestens einer Betriebstür bzw. einem Zugang dürfen folgende Maße für die Stufenhöhen nicht überschritten werden:

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.1

- 320 mm für die erste Stufe,
- 250 mm für alle weiteren Stufen.

Die Höhe der weiteren Stufen darf unterschiedlich sein. Entspricht die maximale Höhe für die erste Stufe nur an einer Betriebstür den Vorgaben, muss an der Tür sowohl der Einstieg als auch der Ausstieg zulässig sein.

i Die Anzahl der Stufen und deren Höhe sollte grundsätzlich möglichst gering sein, um allen Fahrgästen den Zustieg zu erleichtern. Eine geringe Stufenhöhe kann bei Hochflurfahrzeugen durch einen tiefer liegenden Fahrzeugboden (Gang) leichter umgesetzt werden. Allerdings kann dies zu einer geringeren Kapazität des Gepäckraums führen. Die Höhe der ersten Stufe kann durch Betätigen einer Absenkvorrichtung („Kneeling“) verringert werden. Dadurch kann bei Niederflurfahrzeugen und angepasster Infrastruktur ein praktisch höhengleicher Zugang erreicht werden.

→ 3 Infrastruktur

Bei der Verwendung von Außenschwingtüren sind Wechselwirkungen mit der Infrastruktur zu berücksichtigen. Die gegenüber der Fahrzeugaußenwand bis zu 30 cm aufschwingenden Türen können auf der Wartefläche der Haltestelle aufsetzen, wenn der vertikale Abstand zwischen Türunterkante und Haltestelle infolge einer Schrägstellung des Busses durch Absenken („Kneeling“) zu gering wird.

Außenschwingtüren sind bei Fernlinienbussen der Regelfall



Bild 3: Kennzeichnung eines Busses an der vorderen Betriebstür mit Piktogrammen gemäß UN/ECE R 107



Bild 4: Kennzeichnung der Betriebstür (hier: Schlagtür) für den Zugang eines Rollstuhlfahrers mittels Piktogramm

UN/ECE R 107 Anhang 3 Nr. 7.7.7



Bild 5: Einstiegsstufen mit visuell kontrastierender Stufenkantenmarkierung

§ Alle Stufen müssen eine rutschhemmende Oberfläche aufweisen. Die maximale Neigung einer Stufe darf in jeder Richtung 5 % nicht übersteigen. Stufenkanten müssen so beschaffen sein, dass die Gefahr des Stolperns möglichst gering ist. Die Stufenkanten müssen überdies visuell kontrastierend ausgeführt sein (Bild 5).

+

Der visuelle Kontrast sollte in Anlehnung an DIN 32975 ($K \geq 0,4$; $\rho \geq 0,5$) hergestellt werden. In der Regel bietet sich für die Markierungen die Verwendung der Farben Gelb oder Weiß an, mit denen ein visueller Kontrast zu ihrem direkten Umfeld oder direkt am Objekt selbst erzeugt wird. Die Markierung sollte jeweils an der Stufenvorderkante beginnen und auf der Trittstufe 40 mm bis 50 mm, auf der Setzstufe 10 mm bis 20 mm breit sein. Eine visuell kontrastierende Markierung sollte auch an den Oberkanten von Podesten im Fahrgastraum vorgesehen werden.

2.3 Einstiegshilfen

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.6.2

§ Die Tür für den Zugang von Rollstuhlfahrern muss mit einer Einstiegshilfe (Rampe oder Hublift) ausgestattet sein.

Rampen

i In Fernlinienbussen kommen Rampen in Doppeldeckerbussen (Niederflureinstieg) als manuell zu betätigende Klapprampe oder als (mobile) Faltrampe zum Einsatz (Tab. 2).

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.11.4

§ Die Rampenoberfläche muss rutschhemmend ausgeführt werden. Um Rollstuhlfahrern einen sicheren Ein- und Ausstieg zu ermöglichen, muss eine Rampe eine Mindestbreite von 800 mm aufweisen und einer Belastung von mindestens 300 kg standhalten.

VDV 7028

• Erfahrungen im Praxisbetrieb haben gezeigt, dass Rampen für Lasten von bis zu 350 kg ausgelegt werden sollten. Damit sind sie auch für schwere Elektro-Rollstühle inklusive aufsitzender Person befahrbar sind und Schäden an der Einstiegshilfe können vermieden werden.

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.11.4

§ Überschreitet die Rampe eine Länge von 1.200 mm, muss sie zusätzlich durch eine Einrichtung ausgerüstet werden, die das seitliche Abrollen eines Rollstuhls verhindert. Der äußere Rand der Rampenfläche muss mittels eines 45 mm bis 55 mm breiten farbigen Streifens, der sich deutlich von der restlichen Rampenfläche abhebt, markiert werden (Bild 6).

Tabelle 2: Merkmale unterschiedlicher Rampentypen

Kriterium	mobile Faltrampe	manuelle Klapprampe
Bedienung	manuell	manuell
Unterbringung	im Gepäckraum	fest installiert im Türbereich
Einsatzort	Zugang zum Bus und Podest	nur Zugang zum Bus
Schadenshandhabung	leichter Austausch möglich	Techniker/ Werkstatt (ggf. Fahrpersonal)
Wartungsaufwand*	gering	gering
Zeitaufwand für den Einsatz im Vergleich*	hoch	mittel
Kosten im Vergleich*	gering	mittel

* Jeweils qualitativ im Vergleich zueinander bewertet.

Weiterhin muss die Rampe in der Position, in der sie genutzt wird, gesichert werden.

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.11.4

Fest installierte Rampen sind bereits durch ihre dauerhafte Verbindung mit dem Fahrzeug gegen unbeabsichtigtes Verschieben o. Ä. gesichert. Mobile Rampen müssen während des Betriebs durch geeignete Vorrichtungen fest mit dem Fahrzeug verbunden sein (formschlüssig), um ein Abrutschen zu vermeiden.

§ 19 BOKraft, DIN 32985

Die Rampe muss so lang sein, dass ihre Neigung im Betriebszustand

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.11.4

- nicht mehr als 12 % beträgt, wenn die Rampe auf einen 150 mm hohen Bord ausgefahren oder entfaltet ist bzw.
- nicht mehr als 36 % beträgt, wenn diese auf den Boden (Fahrbahnoberfläche) ausgefahren oder entfaltet ist.

Für den Nachweis darf eine Absenkvorrichtung (Kneeling) verwendet werden.

⊕ Die flexibelste Handhabung bietet die mobile Faltrampe. Sie kann für den Zugang zum Bus genutzt werden, aber auch, um einen Rollstuhlstellplatz auf einem Podest zu erreichen (Bild 6 und Bild 7).



Bild 6: Faltrampe zur Auffahrt auf ein Podest (Rollstuhlstellplatz)

Tabelle 3: Vergleich von Hubliften mit innen- und außenliegender Kassette

Kriterium	Kassette	
	innenliegend	außenliegend
Witterungsschutz	witterungsgeschützt	empfindlicher ggü. Schmutz, Frost etc.
Hubhöhe (im Vergleich)	gering	hoch
Zugang	über reguläre Betriebstür	über zusätzliche Schlagtür
Fahrzeugstruktur	–	zusätzliche Aussteifungen erforderlich
Gepäckraumkapazität	verringert durch Kassette	kein Verlust von Gepäckraum, wenn die Kassette über der Achse angeordnet wird
Kosten im Vergleich	günstiger	teurer
subjektive Sicherheit des Rollstuhlfahrers bei der Nutzung	höher, da Plattform z. T. innerhalb des Fahrzeugs	niedriger, da Plattform vollständig außerhalb des Fahrzeugs

Die subjektive Sicherheit wird von Rollstuhlfahrern bei der innenliegenden Anordnung höher bewertet, da die Plattform während des Betriebs z. T. im Fahrzeug liegt (Bild 9).

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.11.3

§ Die Plattform des Hublifts muss eine Größe von mindestens 800 mm × 1.200 mm sowie eine minimale Tragfähigkeit von 300 kg aufweisen.

Lastenheft BSK, VDV 7028

+

Es wird empfohlen die Hubvorrichtung so zu gestalten, dass ausreichend Freiraum für die Füße des Rollstuhlfahrers zur Verfügung steht. Die Plattform sollte daher vorzugsweise 1.250 mm lang sein. In der Praxis hat sich zudem gezeigt, dass die Tragfähigkeit des Hublifts mindestens 350 kg betragen sollte. Damit kann i. d. R. eine Beschädigung der Einstiegshilfe durch schwere Rollstühle vermieden werden.

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.11.3

§ Der Betrieb der Hubvorrichtung darf lediglich bei stehendem Fahrzeug möglich sein. Beim Anheben und Absenken des Liftes muss selbsttätig eine Einrichtung in Betrieb gesetzt werden, die das Abrollen des Rollstuhls verhindert und die mit einer visuell kontrastierenden Markierung versehen ist.

Kommunikationseinrichtungen

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.3

§ Bei Fernlinienbussen, die mit einer Rampe oder einem Hublift ausgestattet sind, ist an der Fahrzeugaußenseite neben der Tür in einer Höhe zwischen 850 mm und 1.300 mm ein Anforderungstaster anzubringen (Bild 12).

2.4 Rollstuhlstellplätze

+ Grundsätzlich sollten Rollstuhlfahrer für die Beförderung im Fernlinienbus auf einen regulären Fahrgastsitz wechseln, da dies die sicherste Art der Beförderung darstellt. Je nach Behinderungsbild ist ein Umsetzen jedoch nicht immer möglich. In diesen Fällen ist der Rollstuhl inklusive Rollstuhlfahrer an einem Rollstuhlstellplatz zu sichern.

Nicht alle Rollstühle werden auf ihre Eignung für die Verwendung als Fahrzeugsitz überprüft. Eine positive Kennzeichnung gilt zudem nur für die Grundkonfiguration des Rollstuhls. Häufig sind jedoch aufgrund eines spezifischen Behinderungsbildes individuelle Anpassungen erforderlich. In diesen Fällen erfolgt aus Produkthaftungsgründen keine Kennzeichnung des Rollstuhls für die Eignung einer Verwendung als Fahrzeugsitz, sondern es muss ein Warnhinweis am Rollstuhl angebracht werden, z. B. neben dem Typschild. Weiterhin sind Rollstühle, die bereits vor Umsetzung der Kennzeichnungspflicht benutzt wurden, nicht entsprechend markiert. Für diese Rollstühle – wie auch für aktuelle Rollstühle – besteht in der Regel die Möglichkeit, ein Kraftknotensystem nachzurüsten. Die Prüfung der nach ISO 7176-19 erforderlichen Stabilität für eine Verwendung als Fahrzeugsitz muss vor der Freigabe erfolgen und obliegt in jedem Fall dem Rollstuhlhersteller.

Anforderungen an Rollstuhlstellplätze

§ Bei der Einrichtung eines Rollstuhlstellplatzes sind zunächst folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- Rollstuhlstellplätze sind zu kennzeichnen. Dies erfolgt durch ein entsprechendes Piktogramm neben dem Platz (Bild 13). Es zeigt an, ob der Rollstuhlfahrer in Fahrtrichtung oder entgegen der Fahrtrichtung befördert werden muss.
- Ein Rollstuhlstellplatz muss mindestens 750 mm breit und 1.300 mm lang sein.
- Die Fußbodenfläche muss rutschhemmend sein und die Neigung der Fußbodenoberfläche darf 5 % nicht überschreiten.
- Es muss für den Rollstuhlfahrer möglich sein, mit einem Rollstuhl von außerhalb des Fahrzeugs durch mindestens eine der für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Türen frei und ungehindert zum Rollstuhlstellplatz zu gelangen.
- In unmittelbarer Nähe der Rollstuhlstellplätze muss jeweils eine freie, ebene Fläche von 1.200 mm × 1.300 mm vorhanden sein, um ausreichende Bewegungsflächen sicherzustellen.



Bild 12: Kommunikationseinrichtung zur Anforderung einer Einstiegshilfe neben der Betriebstür an der Fahrzeugaußenseite

DIN EN 12183 bzw. DIN EN 12184

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.6

Im Fernlinienbus erfolgt die Beförderung in Fahrtrichtung

Bezugsrollstuhl nach UN/ECE R 107
→ 2.2 Einstieg

- Die Rollstuhlstellplätze sind in direkter Nähe des jeweiligen für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Eingangsbereiches im Bus anzuordnen. Dabei dürfen die Ein- und Ausgänge für die anderen Fahrgäste nicht versperrt werden.
- Jeder Rollstuhlstellplatz muss mit einem Rollstuhlrückhaltesystem (RRS) und einem Personenrückhaltesystem (PRS) ausgestattet sein.

i Kann im Bereich des Rollstuhlstellplatzes auf Podeste verzichtet werden, steht eine ausreichende Bewegungsfläche zur Verfügung, da der Gang mitbenutzt werden kann. Sind Podeste erforderlich, kann der Gang mit Auszugselementen temporär abgedeckt werden, um die erforderliche Bewegungsfläche anbieten zu können (Bild 14). Die Elemente sind zudem erforderlich, damit ein zweiter Rollstuhlstellplatz, der auf der anderen Seite des Ganges liegt, vom Rollstuhlfahrer erreicht werden kann.

+ In direkter Nähe eines Rollstuhlstellplatzes sollte eine Sitzmöglichkeit für eine Begleitperson bestehen. Dieser Sitzplatz sollte bei Bedarf freigegeben werden. Die Begleitperson sollte bei der Buchung angegeben werden, damit der Sitzplatz reserviert werden kann.

Technische Umsetzung im Bus

i Grundsätzlich bestehen zwei Möglichkeiten, flexibel auf die Nachfrage nach einem Rollstuhlstellplatz zu reagieren:

- Durch den Ausbau und die Zwischenlagerung von Sitzreihen oder
- durch das Zusammenschieben von Sitzreihen.

In beiden Fällen wird ein Schnellwechselsystem, bei dem die Sitze auf Bodenschienen (Lochrasterschienen) montiert sind, verwendet.

Bei der Variante „Ausbau“ werden zwei Sitzreihen (vier Fahrgastsitze), die mit einem Schnellverschluss-System an den Bodenschienen befestigt sind, ausgebaut. Diese Variante ist relativ zeitaufwändig und erfordert zusätzliches Personal für den Transport der Sitze (Tab. 4). Eine Mitnahme der Sitzreihen im Gepäckraum des Busses scheidet zudem aufgrund des erheblichen Platzbedarfs aus, da die Kapazität des Gepäckraumes stark eingeschränkt würde. Alternativ könnten die Sitze z. B. am Betriebssystem oder am Startort des Rollstuhlfahrers (z. B. Fernbusterminal) untergebracht werden. Dadurch entstünden ggf. zusätzliche Kosten für die Lagerung und die Fahrgastsitze würden bei der nachfolgenden Fahrt nach dem Ausstieg des Rollstuhlfahrers bei Bedarf nicht zur Verfügung stehen.



Bild 13: Rollstuhlstellplatz mit Piktogramm und Anforderungstaster (Situation mit eingebauten Fahrgastsitzen)

Tab. 4: Vergleich der Auswirkungen der unterschiedlichen Systeme zur Einrichtung von Rollstuhlstellplätzen im Bus

Kriterium	Ausbau	Verschieben
Auswirkungen auf die Fahrgastkapazität	Verlust von vier Fahrgastsitzen je Rollstuhlstellplatz	Verlust von sechs Fahrgastsitzen je Rollstuhlstellplatz
Verfügbarkeit der Fahrgastsitze	längerfristig nicht verfügbar durch Zwischenlagerung außerhalb des Busses	immer gegeben
Zeitaufwand Umrüstung	hoch: Schnellspannung lösen, Transport zum Lager (bzw. umgekehrt)	gering: Schnellspannung lösen, Verschieben, Arretieren (bzw. umgekehrt)
Personalaufwand Umrüstung	mindestens zwei Personen	eine Person

Zudem bestünde nicht an jedem Startort die Möglichkeit der Zwischenlagerung der Sitzreihen (z. B. an Haltestellen).

+ Eine praktikablere und daher grundsätzlich zu empfehlende Lösung stellt das Zusammenschieben der Sitzreihen nach dem Ziehharmonika-Prinzip dar (Bild 15). Dabei stehen allerdings i. d. R. je Rollstuhlstellplatz drei Sitzreihen (sechs Fahrgastsitze) nicht für den regulären Fahrgastbetrieb zur Verfügung.

i Diese Technik bietet die gewünschte Flexibilität und hat sich bereits in der Betriebspraxis bewährt. Die Sitzreihen sind ebenfalls mit einem Schnellverschluss auf Bodenschienen montiert und somit in ihrer Position beliebig verschiebbar. Die Sitzflächen sind nach oben klappbar („Kino-Sitz“, Bild 16) ausgeführt, damit die Sitzreihen platzsparend zusammengeschoben werden können. Die Bodenschienen können zugleich für die Befestigung des Rollstuhl- und Personen-Rückhaltesystems verwendet werden. Dieses Prinzip kann für beide Rollstuhlstellplätze angewendet werden.

Je nach Fahrzeugkonzept sind auch Mischformen der beiden vorgestellten Prinzipien möglich, bei denen beispielsweise für einen Rollstuhlstellplatz eine Sitzreihe ausgebaut wird und für den zweiten Rollstuhlstellplatz die Sitzreihen zusammengeschoben werden. Diese Lösung stellt in Abhängigkeit der Nachfrage einen guten Kompromiss dar: Es fällt eine geringe Anzahl regulärer Fahrgastsitze weg und der Umbauaufwand wird minimiert.

Rollstuhl- und Personenrückhaltesystem

§ Wird der Rollstuhl während der Fahrt als Fahrzeugsitz verwendet, ist er zu sichern. Dies erfolgt durch ein kombiniertes Rollstuhlrückhaltesystem (RRS) und Personenrückhaltesystem (PRS). Das System muss mindestens zwei Verankerungspunkte und einen Beckengurt umfassen. Das Rückhaltesystem und seine Verankerungen müssen so ausgelegt werden, dass sie



Bild 14: Auszugselemente zur Abdeckung des tiefer liegenden Ganges bei Podesten

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.8

Anforderungen: UN/ECE R 16

gleichartigen Kräften standhalten, denen auch die übrigen Fahrgastsitze und Insassen-Rückhaltesysteme standhalten müssen. Das Rückhaltesystem muss zudem am Hilfsmittel befestigt werden können.

Anforderungen an den Rollstuhl und Kennzeichnung: ISO 7176-19

Hat der Hersteller den Rollstuhl für die Verwendung als Fahrzeugsitz freigegeben, kennzeichnet er dies mit einem standardisierten Symbol. Dieses wird z. B. auf oder neben dem Typschild sowie an den Stellen eines Rollstuhls, an denen geeignete Befestigungspunkte für das Rollstuhlrückhaltesystem liegen, angebracht (Bild 17).

i Die Sicherung mit einem kombinierten Rückhaltesystem kann auf folgende Weise umgesetzt werden:

System nach DIN 75078-2

- Durch ein Befestigungssystem, bei welchem das Personenrückhaltesystem über die Gurtaufroller (Retraktoren) direkt am Fahrzeugboden verankert wird (Bild 19).

System nach ISO 10542

- Durch ein Befestigungssystem, bei dem die Rückhaltekräfte des Personenrückhaltesystems (Beckengurt und ggf. Diagonalgurt) über einen Kraftknoten in das Rollstuhlrückhaltesystem weitergeleitet werden (Bild 20). Der Kraftknoten sorgt dafür, dass der Beckengurt in einem steilen Winkel über das Becken verläuft und nicht nach oben rutschen kann.

In jedem Fall müssen die Gurte des Rückhaltesystems fest mit dem Fahrzeug verbunden sein.

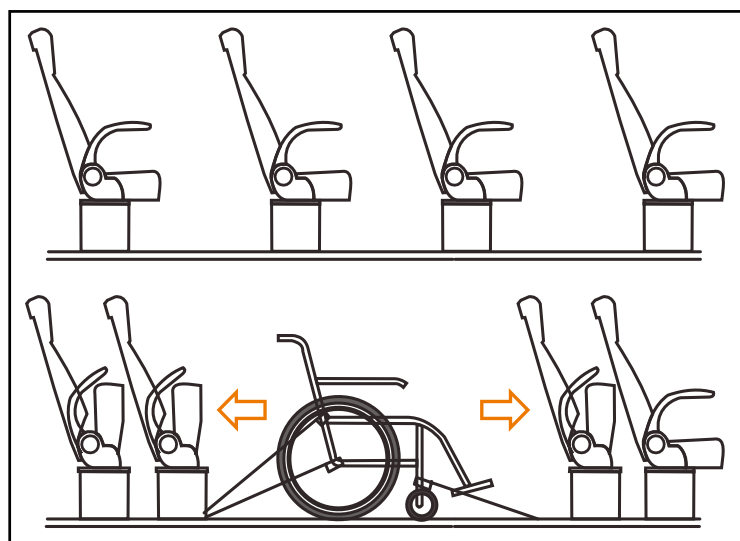


Bild 15: Einrichtung eines Rollstuhlstellplatzes durch Zusammenschieben von Sitzreihen (Prinzipische Skizze)



Bild 16: Zusammengeschobene Sitzreihen im Bus

- Das Kraftknotensystem nach DIN erfordert gegenüber dem harmonisierten ISO-System eine Sonderausrüstung des Rollstuhls. Ein Vorteil des Kraftknotens ist, dass der Beckengurt durch die Befestigung am Rollstuhl immer in der vorgesehenen Position bleibt und schon vor Fahrtantritt korrekt angelegt werden kann.

i Die Handhabung des Kraftknotensystems ist zudem einfacher. Die Krafteinleitung in den Rollstuhl erfolgt über Ösen oder Schlosszungen (Bild 21 und Bild 22). Eine Verwechslung der Befestigungspunkte am Rollstuhl ist, besonders bei Nutzung von Schlosszungen, praktisch ausgeschlossen. Es muss lediglich der Gurt mit Gurtschloss vom Aufroller zum Kraftknoten gezogen und mit der Schlosszunge verbunden werden (Bild 22).

Die Sicherung von Rollstuhlfahrern im Fernlinienbus erfolgt in der Regel wie für alle anderen Fahrgäste auch mit Zweipunktgurt und ohne den Diagonalgurt. Bestandteil eines Rückhaltesystems für Rollstuhl und Insasse im Fernlinienbus sind demnach vier Verankerungssysteme mit Gurtaufrollern sowie ein Beckengurt (Bild 23).

An den am Rollstuhl gekennzeichneten Befestigungspunkten ist das Rückhaltesystem zu befestigen. Für die Verbindung zwischen Rollstuhl und Rollstuhlrückhaltesystem stehen unterschiedliche Ausführungen zur Verfügung:

- Haken,
- Karabiner (Bild 18) oder
- Gurtschlaufe mit Gurtschloss (Bild 21 und Bild 23).

+ Wegen der Flexibilität (Verwendung bei DIN-System mit Schlosszunge oder Öse sowie ISO-System) sollten Gurtschlaufen verwendet werden. Haken können zudem beim Rückprall (Rebound) nach einem Aufprall aus dem Befestigungspunkt springen. Die Verwendung eines einheitlichen Systems unterstützt zudem die korrekte Handhabung bei der Befestigung der Rückhaltesysteme. Das Anlegen der Sicherungssysteme sollte in jedem Fall regelmäßig geübt werden und Bestandteil der Schulung des Fahrpersonals sein.

Die zur Sicherung benötigten Teile des Befestigungssystems sollten im Bus in unmittelbarer Nähe der Rollstuhlstellplätze untergebracht werden. Dafür bieten sich Staufächer direkt neben dem Rollstuhlstellplatz an.



Bild 18: Befestigungssystem Karabiner

→ 4.3 Schulung und Sensibilisierung

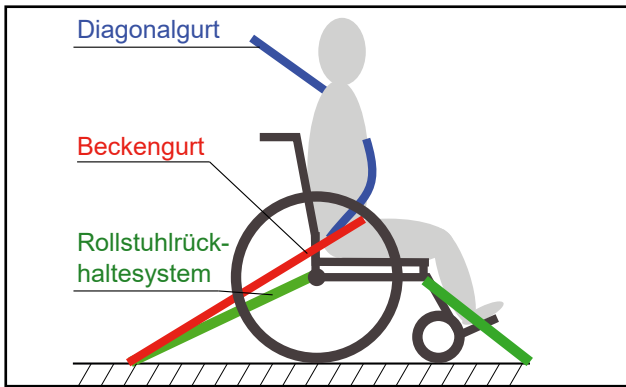


Bild 19: Bestandteile eines kombinierten Personen- und Rollstuhlrückhaltesystems nach ISO 10542 – Schema

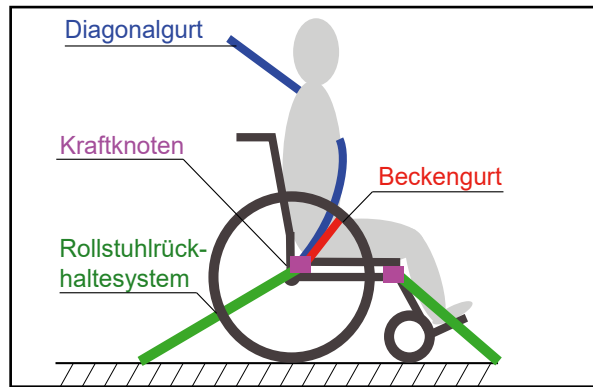


Bild 20: Bestandteile eines kombinierten Personen- und Rollstuhlrückhaltesystems mit Kraftknoten nach DIN 75078-2 – Schema



Bild 21: Verbinden des Rückhaltesystems mit dem Kraftknoten (Gurt und Öse)



Bild 22: Verbinden des Rückhaltesystems mit dem Kraftknoten (Gurtschloss und Schlosszunge)



Bild 23: Komponenten eines Rollstuhl- und Personenrückhaltesystems im Fernlinienbus – Beispiel Gurtschleife

Kommunikationseinrichtungen am Rollstuhlstellplatz

§ Innerhalb des Rollstuhlbereichs ist in einer Höhe von 700 mm bis 1.200 mm ein Taster oder eine Gegensprechanlage anzubringen, um Kontakt mit dem Fahrpersonal aufnehmen zu können.

Kommunikationseinrichtung nach
UN/ECE R 107 Anhang 3 Nr. 7.7.9

i Die Kommunikationseinrichtung dient im Bus i. d. R. der Abgabe eines Notsignals oder eines Haltewunsches zur WC-Nutzung. Die Kommunikation erfolgt durch einfaches Drücken eines Tasters (uni-direktional, Bild 13).

⊕ Die Installation einer bidirektionalen Sprechereinrichtung ist grundsätzlich empfehlenswert, da der Busfahrer während der Fahrt direkt mit dem Fahrgast verbunden werden kann, ohne umgehend die nächste Raststätte ansteuern zu müssen.

2.5 Fahrzeuginnenraum

Beleuchtung

i Die Beleuchtung des Innenraums im Bus spielt eine entscheidende Rolle für die Wahrnehmbarkeit von Ausstattungselementen sowie potenziellen Gefahrenstellen.

§ Eine elektrische Innenbeleuchtung ist insbesondere im Bereich der Fahrgasträume, der Toiletten, der Stufen oder Treppen, des Zugangs zu den Ausstiegen und des Bereichs in unmittelbarer Nähe der Betriebstüren einschließlich der Einstiegshilfen, wenn diese benutzt werden sowie an Stellen, an denen sich Hindernisse befinden, vorzusehen. Ebenfalls ist ein Notbeleuchtungssystem vorzusehen, um auch im Havariefall eine Orientierung bieten zu können.

UN/ECE R 107 Anhang 3 Nr. 7.8

⊕ Optional kann eine zusätzliche Betriebstürenbeleuchtung eingebaut werden. Diese dient u. a. zur Beleuchtung der Umgebung von Betriebstüren und kann Fahrgästen so den Ein- und Ausstieg erleichtern, da Spalten und Hindernisse leichter erkannt werden können.

Änderungsvorschlag zur
UN/ECE R 107

§ Sofern eine Betriebstürenbeleuchtung eingebaut wird, muss diese weiß sein.

UN/ECE R 107 Anhang 3 Nr. 7.6.12

Handläufe, Handgriffe und Haltestangen

UN/ECE R 107 Anhang 3 Nr. 7.11

§ An den Betriebstüren und an den Treppen sind Handläufe bzw. Handgriffe an den Seiten anzubringen, um den Einstieg zu erleichtern und einen festen und sicheren Halt für die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen sicherzustellen. Die Oberfläche der Handläufe und Haltegriffe muss visuell kontrastierend (Bild 24) und rutschhemmend ausgeführt sein.

Weiterhin ist der Querschnitt der Handläufe und Haltegriffe so auszulegen, dass Fahrgäste diese bequem und fest greifen können. Daher müssen Haltegriffe und Handläufe mindestens 100 mm lang sein, um ausreichend Platz für eine Hand zu bieten. Keine Abmessung des Querschnitts darf kleiner als 20 mm oder größer als 45 mm sein. Handläufe an Türen und Sitzen sowie in Durchgängen dürfen eine Mindestabmessung von nur 15 mm aufweisen, sofern eine andere Abmessung mindestens 25 mm beträgt (ovale Querschnitte).

⊕ Durch Haltemöglichkeiten, die beispielsweise in die Rückenlehnen der Fahrzeugsitze integriert werden, kann u. a. beim Gang zur Toilette für alle Fahrgäste ein sicherer Halt auch während der Fahrt sichergestellt werden. Die Griffe können auch als Aufstehhilfe dienen. Griffmulde und Haltegriff sollten gegenüber der Rückenlehne visuell kontrastierend ausgeführt werden (Bild 25).

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.2.3

§ Handläufe und Haltegriffe sind auch zwischen bzw. neben den Sitzplätzen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität anzubringen, um den Zugang zum Sitz und das Aufstehen zu erleichtern.



Bild 24: Visuell kontrastierend markierte Handläufe



Bild 25: Visuell kontrastierende Ausführung der Handgriffe an den Fahrgastsitzen



Bild 26: Fahrgastsitze mit visuell kontrastierenden Nähten

2.6 Sitzplätze und Sicherung von Kindern

+ Durch eine kontrastreiche Gestaltung der Fahrgastsitze kann die Auffindbarkeit der Sitze und die Orientierung im Bus insbesondere für sehbehinderte Fahrgäste verbessert werden. Neben der kontrastreichen Gestaltung der Haltegriffe an den Rückenlehnen können beispielsweise Sitzbezüge bzw. die Nähte der Sitzbezüge visuell kontrastierend ausgeführt werden (Bild 26).

Visuelle Kontraste in Anlehnung an
DIN 32975 ($K \geq 0,4$; $\rho \geq 0,5$)

Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außer Rollstuhlfahrern

i Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität steht grundsätzlich – wie allen anderen Fahrgästen auch – die freie Sitzplatzwahl im Bus zu. Für diese Fahrgastgruppe, die während der Fahrt auf die Hilfe des Fahrpersonals und/oder der Mitreisenden angewiesen sein kann, sind i. d. R. allerdings besondere Sitzplätze („Behindertensitzplätze“) vorgesehen.

Ausgenommen Rollstuhlfahrer, die während der Fahrt im Rollstuhl verbleiben müssen.

§ Bei Fernlinienbussen sind i. d. R. mindestens zwei derartige Sitzplätze vorzusehen. Die Sitze müssen entweder nach vorne oder hinten gerichtet sein. Sie müssen sich in der Nähe einer Betriebstür befinden, die für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste für den Ein- und Ausstieg geeignet ist. Im Fahrzeug ist neben dem Sitz jeweils ein Piktogramm anzubringen (Bild 27). Bei Bussen, mit denen höchstens 22 Fahrgäste sitzend befördert werden dürfen, genügt ein Behindertensitzplatz.

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.2

→ 2.2 Einstieg

Zwischen dem Sitzplatz und Gang sind Armlehnen anzubringen, die sich hoch- und runterklappen lassen und somit einen leichten Zugang zum jeweiligen Sitz ermöglichen.

Weiterhin muss unter oder neben mindestens einem Sitzplatz für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität Platz für einen Blindenführhund vorhanden sein (Bild 28). Der für den Hund vorgesehene Platz darf nicht zum Gang gehören.

Regelungen gelten auch für
Berechtigte mit Begleithund

Fahrgäste mit dem Merkzeichen „Bl“ in ihrem Schwerbehindertenausweis sind zur kostenlosen Mitnahme eines Blindenführhundes berechtigt.

§ 145 Absatz 2 Nr. 2 SGB IX

i Bei Eindeckerfahrzeugen liegen die Sitzplätze für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität oftmals in der ersten Reihe in unmittelbarer Nähe des Fahrerplatzes. Dies vereinfacht die Auffindbarkeit für die Fahrgäste und die Kommunikation zwischen Fahrer und Fahrgast.

→ 4.2 Internetangebot und
Ticketbuchung

Änderungsvorschlag zur UN/ECE R 107
DIN 32986

+ Bei Doppeldeckern werden die Sitzplätze für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität i. d. R. an einem Tisch gegenüberliegend angeordnet (Bild 27). Diese Anordnung bietet den Vorteil, dass die Beinfreiheit größer ist als bei gleichgerichteter Bestuhlung. Dies bietet auch mehr Platz für einen Begleithund (Bild 28). Der Tisch kann als Ablage für Dinge dienen, die ggf. für eine (medizinische) Versorgung während der Fahrt zweckmäßigerweise in Reichweite sein sollten.

i In der Praxis sollte für den Begleithund der Sitzplatz neben dem Sitzplatz freigegeben werden, der vom Hundebesitzer belegt wird. Das Tier kann so im Fußraum des Nachbarsitzes Platz nehmen, was komfortabler für Hund und Besitzer ist, als sich einen Sitzplatz teilen zu müssen. Der Hund sollte bereits bei der Buchung der Fahrt angemeldet werden, damit durch den Beförderer entsprechend zwei Sitzplätze vergeben werden. Durch die Verwendung eines Sitzes mit klappbarer Sitzfläche (Bild 16) könnten vor allem größere Hunde komfortabler untergebracht werden. Der Einbau derartiger Sitze in diesem Bereich ist derzeit (2017) allerdings keine Praxis. Begleitpersonen sollte möglichst ein Sitzplatz direkt neben dem Behindertensitz, der vom Fahrgast mit eingeschränkter Mobilität benutzt wird, zugewiesen werden. Auch hier sollte bereits bei der Buchung angegeben werden, dass eine Begleitperson erforderlich ist, um den Platz reservieren zu können.

+ Um blinden und sehbehinderten Menschen das selbstständige Auffinden ihres Sitzplatzes zu erleichtern, sollten taktil ertastbare und visuell kontrastierende Nummerierungen an den Sitzplätzen angebracht werden. Die Plaketten können beispielsweise an der Armlehne des Fahrgastsitzes, der am Gang liegt, angebracht werden (Bild 29 und Bild 30).



Bild 27: Kennzeichnung der Sitze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste durch Piktogramme gem. UN/ECE R 107



Bild 28: Sitzplätze mit Tisch bieten mehr Platz für Begleithunde

Kommunikationseinrichtungen

§ Neben einem Sitzplatz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind in einer Höhe zwischen 700 mm und 1.200 mm über dem Fußboden Kommunikationseinrichtungen (i. d. R. Anforderungstaster) anzubringen, um Kontakt mit dem Fahrpersonal aufnehmen zu können (Bild 31).

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.3

⊕ Um die Kommunikationseinrichtung auch für blinde und sehbehinderte Fahrgäste eindeutig kenntlich zu machen, sollte der Taster einen visuellen Kontrast zum direkten Umfeld oder am Taster selber (z. B. durch eine visuell kontrastreiche Gestaltung des Tasters gegenüber seinem Gehäuse) aufweisen sowie taktil erkennbar sein. Eine taktile Kennzeichnung kann erreicht werden, indem der Taster erhaben ausgeführt wird oder mit einer taktil ertastbaren Kennzeichnung versehen wird. Ein visuelles und/oder akustisches Signal sollte sensorisch eingeschränkten Fahrgästen die erfolgreiche Aktivierung der Kommunikationseinrichtung quittieren.

Visuelle Kontraste in Anlehnung an
DIN 32975 ($K \geq 0,4$; $\rho \geq 0,5$)

Änderungsvorschlag zur
UN/ECE R 107

Sicherung von (Klein-)Kindern

§ Im Fernlinienbus sind alle Sitzplätze mit Personenrückhaltesystemen auszustatten und es besteht grundsätzlich eine Anschnallpflicht. Grundsätzlich müssen Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr oder wenn sie kleiner als 150 cm sind in Kraftfahrzeugen mit geeigneten Rückhalteeinrichtungen gesichert werden (z. B. Kindersitz oder Babyschale). Dies gilt aber nicht in Kraftomnibussen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, da diese i. d. R. mit Zweipunktgurten ausgerüstet sind. Das bedeutet, dass die genannten Kinder in Bussen über 3,5 t, die nur mit Zweipunktgurten ausgestattet sind, nicht mit Kinderrückhalte-Einrichtungen gesichert werden müssen. Hier reicht die Sicherung mit dem Zweipunktgurt aus.

§ 35a Absatz 2 StVZO

§ 21a Absatz 1 StVO

§ 21 Absatz 1a StVO



Bild 29: Taktile ertastbare und visuell kontrastierende Sitzplatznummerierung



Bild 30: Taktile ertastbare (Punktschrift) und visuell kontrastierende Sitzplatznummerierung – Detailansicht

→ 4.2 Internetangebot und
Ticketbuchung

+ In neueren Fernlinienbussen ist oftmals mindestens ein Teil der Fahrgastsitze mit Dreipunktgurten ausgestattet (Bild 32). Eltern, die für ihr Kind einen Kindersitz mitbringen, sollte ermöglicht werden, diese Sitzplätze – analog der Buchung der Behindertensitzplätze – bereits bei der Buchung reservieren bzw. blockieren zu können, sofern grundsätzlich eine Verfügbarkeit gegeben ist.

2.7 Bord-WC und Versorgung von (Klein-)Kindern

i In Fernlinienbussen gehört eine Toilette an Bord i. d. R. zur Standardausrüstung. Die Bordtoiletten müssen jedoch nicht barrierefrei oder für Rollstuhlfahrer zugänglich sein. Lösungen, bei denen die Toilette mit dem Rollstuhl befahren werden kann, wurden in Einzelfällen umgesetzt (Bild 33). Für den Einbau einer rollstuhlgerechten Toilette in den Bus entfallen acht bis zehn reguläre Fahrgastsitze. Die Investition wird von den Busunternehmen selbst als nicht wirtschaftlich benannt, sondern dient diesen zu Werbezwecken.

→ 4.6 Fahrtunterbrechungen (Pausen)
→ 3.7 Serviceeinrichtungen

+ Als Kompensationsmaßnahme für nicht rollstuhlgerechte Toiletten an Bord des Busses sollten barrierefreie Toiletten an Busbahnhöfen oder Haltestellen bzw. bei Unterwegshalten an Raststätten genutzt werden können.

Änderungsvorschlag zur
UN/ECE R 107

Grundsätzlich sollten in den Bordtoiletten Haltegriffe vorgesehen werden, an denen sich die Fahrgäste festen Halt verschaffen können oder die das Hinsetzen und Aufstehen erleichtern.



Bild 31: Kommunikationseinrichtung neben dem Sitzplatz für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität



Bild 32: Fahrgastsitze mit Dreipunkt-Gurtsystem in einem Reisebus

Um insbesondere Menschen mit Sehbehinderung das Auffinden der Toilette zu erleichtern, sollte die Toilettentür mit einem visuell kontrastierenden Piktogramm auf der Außenseite versehen werden. Das Piktogramm kann taktil erfassbar gestaltet werden oder ein entsprechender Hinweis an der Tür angebracht werden, der mit Punkt- oder tastbarer Profilschrift versehen ist. Die Umsetzung eines visuellen Kontrastes bietet sich auch bei wichtigen Bedienelementen an, wie z. B. Lichtschaltern, Tastern für Spülung, Wasserhahn und Seifenspender sowie dem Handtrockner. Für die Bedienelemente sind Drucktaster gegenüber Sensortastern vorzuziehen, da bei Drucktastern die Wahrscheinlichkeit einer versehentlichen Aktivierung geringer ist.

Visueller Kontrast in Anlehnung an
DIN 32975 ($K \geq 0,4$; $\rho \geq 0,5$)

§ Die Toilettentür muss selbstschließend sein und darf keine Vorrichtung aufweisen, mit der sie offen gehalten werden kann. Nur so kann verhindert werden, dass die Toilettentür im geöffneten Zustand die Fahrgäste im Notfall behindern könnte. Außerdem muss die Toilettentür so ausgestattet sein, dass diese im Notfall vom Busfahrer oder anderen Fahrgästen von außen geöffnet werden kann. Toilettenräume müssen mit einem Hilferuf für Notfälle ausgestattet sein (Bild 34).

UN/ECE R 107 Anhang 2 Nr. 7.7.11

UN/ECE R 107 Anhang 2 Nr. 7.7.9.3

⊕ Der Notruftaster sollte – wie andere wesentliche Bedienelemente – visuell kontrastierend ausgeführt (Bild 34) und mit Punkt- und/oder tastbarer Profilschrift beschriftet werden, um für Fahrgäste eindeutig und auch in Notfallsituationen erkennbar zu sein. So können Fehlbedienungen aufgrund von Verwechslungen, z. B. mit der Spültaste, vermieden werden.

→ 3.7 Serviceeinrichtungen

Familien mit Kleinkindern müssen auf Wickelmöglichkeiten an Fernbusterminals oder an Raststätten ausweichen, da entsprechende Einrichtungen in den Bussen aufgrund der beengten Platzverhältnisse praktisch nicht umzusetzen sind. Dafür sind allerdings ausreichend lange Standzeiten (ggf. Kopplung mit Pausenzeiten) der Busse erforderlich.

→ 4.6 Fahrtunterbrechungen (Pausen)



Bild 33: Beispiel für ein barrierefreies WC im Heckbereich eines Reisebusses

Bild 34: Bord-WC mit visuell kontrastierendem Notruftaster



2.8 Fahrgastinformation

Fahrgastinformation außen am Bus

§ 33 BOKraft

§ An Bussen im Personenverkehr sind Anzeiger für die Fahrgäste anzubringen, die über Fahrtziel und Reiseverlauf informieren. Für den Fernbuslinienverkehr sind dies i. d. R.:

- Ein Fahrtzielanzeiger an der Vorderseite des Busses, der mindestens die Liniennummer und den Zielort anzeigt.
- Ein Streckenschild an der rechten Seite des Busses, welches Informationen über die Liniennummer, den Start- und den Zielort sowie relevante Angaben über Zwischenziele enthalten soll. Da es im Fernbuslinienverkehr nicht ungewöhnlich ist, dass verschiedene Linien einen identischen Start- und Zielort, aber eine abweichende Streckenführung mit alternativen Zwischenzielen haben, kommt diesem Punkt aus Sicht der Fahrgäste eine besondere Relevanz zu. Der Streckenweg ist somit „in geeigneter Weise“ kenntlich zu machen.
- An der Rückseite des Busses ist die Liniennummer anzuzeigen.

Die Fahrgastinformationen müssen auch bei Dunkelheit erkennbar sein.

⊕ Die genannten Anforderungen lassen sich mit elektronischen Fahrtziel- und Streckenanzeigern erfüllen (Bild 35 und Bild 36). Elektronische Anzeigen sind aufgrund ihrer Leuchteigenschaften bzw. Hinterleuchtung für die Fahrgäste grundsätzlich besser zu erkennen und abzulesen als analoge Fahrtzielanzeiger.



Bild 35: Fahrtzielanzeiger an der Vorderseite



Bild 36: Fahrtzielanzeiger an der Einstiegsseite

Es wird empfohlen, keine Laufschrift zu verwenden. Sollte Laufschrift nicht vermeidbar sein, sollte die horizontale Durchlaufgeschwindigkeit sechs Zeichen pro Sekunde nicht überschreiten und jedes vollständige Wort muss mindestens zwei Sekunden lang sichtbar sein. Die Anzeige der Zwischenziele kann besser über eine Wechselanzeige erfolgen. Dabei sollte eine Standzeit von mindestens fünf Sekunden bei maximal 30 Zeichen verwendet werden.

DIN 18040-3 Nr. 5.6.4

Bei der Verwendung von Laufschriften oder Wechselanzeigen bei Bussen, die für grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, ist zu beachten, dass in den europäischen Ländern ggf. abweichende Vorschriften bezüglich der Gestaltung der Anzeigen anzuwenden sind.

Neben den oben genannten Aspekten kann auch die bildhafte Kennzeichnung des Busses (Bild 37) eine Information für den Fahrgast bieten. Eine visuell kontrastreiche Kennzeichnung der Fahrzeuge von außen mit gut erkennbarem Betreiberamen und Logo trägt bei allen Fahrgästen zu einer besseren Erkennbarkeit und Identifizierung der Busse bei.

Fahrgastinformation im Bus

§ Der Beförderer ist verpflichtet, während der gesamten Fahrt für eine angemessene Information der Fahrgäste zu sorgen (z. B. Durchsagen von Verspätungen und Hinweise zu Pausen). Diese Information sollte für alle Fahrgäste zugänglich sein.

Art. 24 VO (EU) Nr. 181/2011

⊕ Fernlinienbusse werden i. d. R. mit zwei Fahrgastmonitoren je Fahrgastebene ausgestattet. Über die Monitore sowie Durchsagen über das im Bus vorhandene Lautsprecher-System sollten Fahrgastinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip vermittelt werden (visuell und akustisch).

So bietet sich die Vermittlung folgender Informationen über Bildschirmanzeigen und Durchsagen an:

- Nächste Haltestelle und Routenverlauf,
- Sicherheitshinweise und Anschnallpflicht,
- Hinweise zur Benutzung der Bord-Toilette,
- Hinweise zur WLAN Nutzung an Bord des Busses sowie
- Hinweise bezüglich der Versorgung mit Snacks und Getränken an Bord.

Auch Informationen zu Verspätungen und Routenabweichungen sollten möglichst im Zwei-Sinne-Prinzip vermittelt werden.

Lastenheft BSK

Änderungsvorschlag zur
UN/ECE R 107

vgl. Videos im Flugverkehr

Um die Sprachverständlichkeit insbesondere für Menschen mit Hörschwierigkeiten zu verbessern, sollten Fahrgastinformationen über die Lautsprecher an wechselnde Störschallpegel anzupassen sein. Fahrgastinformationen können im Bus auch über Audiokanäle an ausgewählte Fahrgastsitze übermittelt werden. Dazu können beispielsweise die Fahrgastsitze für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität mit 3,5 mm Klinkenbuchsen ausgestattet werden, um persönliche Hörhilfen anschließen zu können. Damit kann die Zugänglichkeit zur akustischen Information im Fahrzeug für bestimmte Personengruppen verbessert werden.

Der Beförderer könnte zudem Gebärdensprachvideos bzw. Videos mit Untertiteln zur Verfügung stellen, um regelmäßige Informationen an hörgeschädigte Fahrgäste zu vermitteln.



Bild 37: Beispiel für die bildhafte Kennzeichnung eines Fernlinienbusses

3 Infrastruktur

3.1 Begriffsbestimmungen

i Fernlinienbusse halten zum Zwecke des Fahrgastwechsels

- an einzelnen Haltestellen außerhalb von Busbahnhöfen,
- an oder im Umfeld von Busbahnhöfen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder
- an speziell auf den Fern- und Reisebusverkehr zugeschnittenen Fernbus-terminals.

→ 3.2 Haltestellen

→ 3.3 Fernbusbahnhöfe

Fernlinienbusse halten im Zusammenhang mit Pausen (z. B. um die Nutzung barrierefreier Toiletten zu ermöglichen) oder zum Wechsel des Fahrpersonals auch an Rastanlagen auf Autobahnen oder Autohöfen neben Autobahnen. Halte an Rastanlagen dienen nicht dem Fahrgastwechsel (keine Haltestelle). An einem Autohof kann allerdings auch eine Haltestelle für den Fernlinienbus liegen.

→ 3.10 Rastanlagen

→ 4.6 Fahrtunterbrechungen (Pausen)

Im Folgenden wird einheitlich der Begriff „Fernbusbahnhof“ verwendet. Dieser schließt Fernbusterminals und Busbahnhöfe ein und unterscheidet nicht, ob Anlagen personalbesetzt sind. Mit „Haltestelle“ ist insofern im Sinne einer baulichen Anlage und ohne Berücksichtigung betrieblicher Aspekte die einzelne Haltekante gemeint. Diese kann als Haltestelle im Seitenraum einer Straße oder als Haltestelle an einem Fernbusbahnhof liegen.

3.2 Haltestellen

Grundsätzliche Anforderungen

+ Sollte an der für den Halt des Fernverkehrs gewünschten Stelle im Liniennetz des ÖPNV eine Haltestelle für den lokalen oder regionalen Busverkehr vorhanden sein, kann diese grundsätzlich durch Fernbusse mitbenutzt werden.

§ Bei der Erteilung der Linienerlaubnis ist zu prüfen, ob eine Mitbenutzung durch den Fernlinienbusverkehr zeitlich und räumlich möglich ist, sodass sich Nah- und Fernverkehr nicht gegenseitig behindern.

§ 13 Absatz 2 Nr. 1 PBefG

§ 40 Absatz 2 PBefG

i Folgende Merkmale können übergreifend als essentielle Anforderungen im Sinne einer barrierefreien Gestaltung einer Haltestelle für den Fernbuslinienverkehr gelten (Bild 38):¹

¹ Darüber hinaus können sich aus betrieblichen Aspekten weitere Anforderungen an die Gestaltung einer Haltestelle ergeben.

→ 3.4 Bodenindikator-basierte
Leitsysteme
→ 3.8 Fahrgastinformation
→ 3.9 Wetterschutz und Möblierung

- Stufenlose Zugänglichkeit der Haltestelle,
- ebene, rutschhemmende und gut begehbare und berollbare Beläge,
- Berücksichtigung der erforderlichen Baulängen in Abhängigkeit vom Haltestellentyp (Buskap bzw. Fahrbahnrandhaltestelle oder Busbucht), damit die Busse parallel zum Bord dicht am Bordstein halten können,
- Mindestbreite der Haltestelle vor der Tür, die Rollstuhlnutzern zum Ein- und Ausstieg dient, um die fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen bestimmungsgemäß nutzen zu können,
- Durchgangsbreite an Engstellen mindestens 90 cm,
- Bordhöhe mindestens 15 cm, vorzugsweise 18 cm,
- Bodenindikatoren bzw. Bodenindikator-basiertes Leitsystem zur Orientierung für blinde und stark sehbehinderte Menschen,
- Fahrgastinformation,
- Wetterschutz sowie
- Sitzgelegenheiten mit Rücken- und Armlehnen und ergonomischer Sitzhöhe.

Bauform von Haltestellen im Seitenraum

FGSV 200, FGSV 289

⊕ Liegen Haltestellen des Fernbuslinienverkehrs im Seitenraum von Hauptverkehrsstraßen, sollten sie als Busbucht ausgeführt werden. In Straßen mit geringer Verkehrsbelastung kann die Haltestelle ggf. auch als Fahrbahnrandhaltestelle oder Haltestellenkap ausgeführt werden.



Bild 38: Barrierefreie Bushaltestelle



Bild 39: Taktile ertastbare Abschränkung am Ende der Wartefläche bei Aufstellung der Busse in Haltetaschen – Göteborg (Schweden)

i Für Haltestellenbreiten können weitere Zuschläge erforderlich werden, wenn die Haltestelle beispielsweise

- mit einer dreiseitig geschlossene Wetterschutzeinrichtung ausgestattet ist,
- bei hohem Fußgängerlängsverkehr oder
- wenn mit hohem Gepäckaufkommen zu rechnen ist.

Zudem kann bei gegenüberliegenden Haltestellen (Haltekanten), an denen planmäßig beidseitig Busse zum Ein- und Aussteigen halten, ein größerer Platzbedarf entstehen.

An den Busbahnhöfen in Hamburg, Mannheim und Hannover sind die Haltestellenplattformen beispielsweise zwischen 3 m und 4 m breit und ermöglichen so den uneingeschränkten Einsatz fahrzeuggebundener Einstiegshilfen mit ausreichenden Bewegungsflächen davor.

+ Der Warte- und Bewegungsbereich der Fahrgäste sollte deutlich von der Fahrbahn bzw. Busverkehrsfläche abgegrenzt werden.

i Dies kann am besten durch eine durchgängige Abtrennung der Fahrflächen von den Gehflächen mittels Hochbord erreicht werden. Diese Trennung ist auch taktil eindeutig erkennbar.

FGSV 159

+ Bei parallel angeordneten Haltetaschen an einem Fernbusbahnhof kann es zweckmäßig sein, am Kopf der Warteflächen eine taktil und visuell kontrastierende Abschränkung (z. B. Rahmensperre) zu installieren (Bild 39).

i Hierdurch wird die Gefahr reduziert, dass beispielsweise blinde, stark sehbehinderte oder ortsunkundige Fahrgäste unbefugt die Fahrbahn kreuzen, sich bei Fahrmanövern der Busse selbst gefährden und folglich die Betriebsabläufe behindern.

Bordhöhe

+ Die Bordhöhe an Bushaltestellen für den Fernbuslinienverkehr sollte mindestens 15 cm betragen, damit bei der Benutzung einer Rampe als Einstiegshilfe die maximale Neigung von 12 % eingehalten werden kann.

i Eine Bordhöhe von 18 cm, wie sie für Haltestellen des ÖPNV empfohlen wird, wirkt sich günstig auf die Rampenneigung aus. Zudem wird der Einstieg für alle Fahrgäste erleichtert, da die Höhe der ersten Stufe beim Einstieg in den Bus verringert wird. Weiterhin wird durch einen einheitlichen

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.11.4
FGSV 289

Standard von Nah- und Fernverkehr grundsätzlich die gemeinsame Nutzung der Infrastruktur ermöglicht, wodurch Ressourcen geschont werden.²

3.3 Fernbusbahnhöfe

i Planerische Grundsätze für die bauliche Ausgestaltung von Fernbusbahnhöfen finden sich in den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) und den Hinweisen für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (H VÖ). Darüber hinausgehende Anforderungen „reiner“ Fernlinienbusbahnhöfe allein für die Benutzung durch Fernlinienbusse werden in den Hinweisen für die Planung von Fernbusterminals aufgeführt.

FGSV 159
FGSV 212
FGSV 289

Grundform

+ Als Grundform bei Fernbusbahnhöfen sollte die parallele Aufstellung der Busse (Schrägaufstellung in Haltetaschen) zum Einsatz kommen; bevorzugt mit direktem Zugang vom Wartebereich zu den Haltestellen (Bild 40). Die Vorteile dieser Gestaltungsform sind u. a.:

- Zentrale Gestaltung der Warte-, Service- und Betriebseinrichtungen, wodurch ein durchgängiger Wetterschutz einfacher umzusetzen ist,
- vereinfachte Fahrgastabfertigung durch bessere Organisation (z. B. Einrichtung von Empfangsflächen und Wartehallen) sowie
- Vermeidung von Gefahrensituation, da Busverkehrsflächen nicht betreten werden müssen, wenn die Erschließung vollständig von vorne erfolgt.

i Je nach Flächenverfügbarkeit sind auch Mischformen möglich, bei denen parallel angeordnete Haltestellentaschen beispielsweise mit außenliegenden Haltepositionen kombiniert werden (Bild 41 und Bild 42). Bei dieser Anordnung kann auf dem Weg von den Servicebereichen zu den Haltepositionen beispielsweise lediglich ein einmaliges Überqueren einer Fahrbahn erforderlich werden.

Wegeföhrung und Orientierung

+ Alle öffentlich zugänglichen und notwendigen Wegeverbindungen am Fernbusbahnhof sollten barrierefrei nutzbar sein. Dies wird erreicht durch:

- Stufenlose Wegeverbindungen,
- barrierefreie Überquerungsstellen,

² Auch bei Umwidmung von Anlagen könnten diese ohne Einschränkungen vom jeweils anderen System weitergenutzt werden.



Bild 40: Parallel angeordnete Haltestellentaschen mit Erschließung für die Fahrgäste von vorne ohne Überqueren der Fahrbahn – Hamburg



Bild 41: Parallele Haltestellentaschen (hinten) und außenliegende Haltestellen (vorn) – Hannover

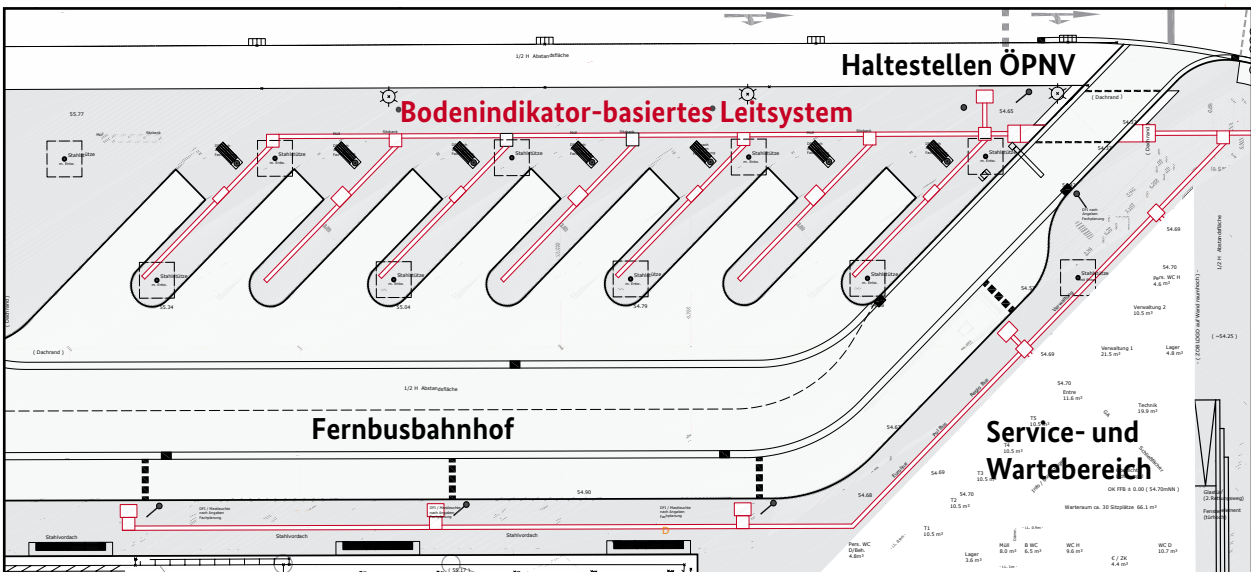


Bild 42: Fernbusbahnhof mit parallelen Haltestellentaschen, außenliegenden Haltestellen und zentralem Service- und Wartebereich – Hannover



Bild 43: Zentrale Informationstafel – Hamburg



Bild 44: Kennzeichnung des Zugangsbereichs – Hannover

- sichere, taktil und visuell gut wahrnehmbare Abgrenzungen verschiedener Funktionsbereiche (z. B. durch einen mindestens 6 cm hohen Bord zwischen Fahrflächen und Gehwegflächen),
- erschütterungsarm berollbare, ebene und rutschhemmende Bodenbeläge,
- ausreichende Durchgangsbreiten von mindestens 90 cm und ausreichende Bewegungsflächen (150 cm × 150 cm),
- eine taktil wahrnehmbare und visuell stark kontrastierende Gestaltung von Hindernissen und Gefahrenstellen,
- die Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips³ bei der Informationsvermittlung,
- eine einheitliche Gestaltung von Leitsystemen nach einheitlichen Standards sowie
- eine Begrenzung von Längs- und Querneigungen.

Wege sollten möglichst kurz gehalten und Service- und Wartebereiche zentral angeordnet werden. Dies erleichtert die Orientierung. Diese kann durch gut sichtbare und verständliche Informationselemente zusätzlich verbessert werden.

So sollte bereits bei der Annäherung an den Fernbusbahnhof durch großformatige und auffällige Kennzeichnung auf das Ziel selbst oder relevante Einrichtungen am Fernbusbahnhof aufmerksam gemacht werden (Bild 43 und Bild 44).

Weiterhin sollten Wege gut erkennbar beschildert sein, z. B. die Wege zu Service- und Informationsbereichen (Bild 45) oder die Wege bzw. Ausgänge zur gewünschten Haltestelle (Bild 46 und Bild 66).

³ Mindestens zwei der drei Sinne (Hören, Sehen und Tasten) werden angesprochen.



Bild 45: Wegweiser mit Piktogrammen zu wichtigen Zielen am Fernbusbahnhof – Stuttgart



Bild 46: Wartehalle mit deutlicher Kennzeichnung der Ausgänge zu den jeweiligen Haltestellen – Göteborg (Schweden)

3.4 Bodenindikator-basierte Leitsysteme

i Durch den Einbau von Bodenindikatoren bzw. Bodenindikator-basierten Leitsystemen sowie der deutlichen taktilen und visuellen Abgrenzung der Wartefläche von der Fahrbahn, z. B. durch Borde, fällt es blinden und sehbehinderten Fahrgästen leichter, sich selbständig am Fernbusbahnhof zu orientieren und bewegen.

Bodenindikatoren (Rippen- oder Noppenplatten) sollten eindeutige Informationen vermitteln, die mit dem Langstock klar und deutlich ertastbar und mit dem Auge erkennbar sind. Daher sollten die Bodenindikatoren einen guten taktilen und visuellen Kontrast zum umgebenden Oberflächenbelag bilden.

DIN 32984

+ An Haltestellen sind folgende Elemente eines Bodenindikator-basierten Leitsystems relevant und sollten grundsätzlich umgesetzt werden:

- Ein Auffindestreifen zum Auffinden einer seitlich liegenden Haltestelle (Bild 38) und zum Auffinden der Fahrgastinformation. Der Auffindestreifen dient zugleich zur Kennzeichnung der Halteposition der vorderen Tür (ggf. mit zusätzlichem Einstiegsfeld). Somit können blinde und stark sehbehinderte Menschen bei Ankunft des Busses mit dem Fahrpersonal in Kontakt treten.
- Ein Einstiegsfeld am Ende eines Auffindestreifens bzw. auffindbar in einem Leitsystem (Bild 48) zur Kennzeichnung der Einstiegsposition.⁴
- Leitstreifen parallel zum Bord, um den Haltestellenbereich zu kennzeichnen bzw. zur Haltestelle zu führen (Bild 47).⁵

⁴ Bei Seitenräumen mit einer Breite von weniger als 2,00 m kann auf ein separates Einstiegsfeld am Ende des Auffindestreifens verzichtet werden.

⁵ An Busbahnhöfen kann bei ausreichendem Platzangebot von der Anordnung der Leitstreifen parallel zur Fahrbahn abgesehen werden und stattdessen ein zentral angeordneter Leitstreifen angelegt werden, von welchem die Abzweigungen zu den Einstiegspositionen abgehen (Bild 48).



Bild 47 Bodenindikator-basiertes Leitsystem (Abzweig zur Haltestelle) – Hannover



Bild 48: Einstiegsfeld (rechts) mit Anbindung an ein Bodenindikator-basiertes Leitsystem – Stuttgart



Bild 49: Bodenindikator-basiertes Leitsystem (Abzweig zu den sanitären Anlagen) – Stuttgart



Bild 50: Überquerungsstelle mit einheitlicher Bordhöhe – Stuttgart

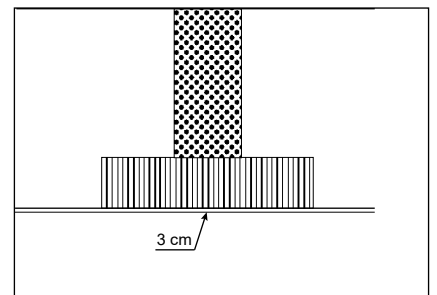


Bild 51: Einheitliche Bordhöhe
(Prinzipskizze, seitlich gelegene
Überquerungsstelle)



Bild 52: Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe – Stuttgart

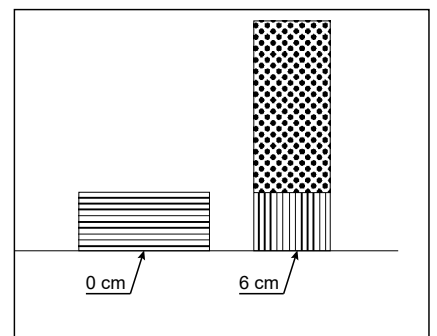


Bild 53: Differenzierte Bordhöhe
(Prinzipskizze, seitlich gelegene
Überquerungsstelle)

- Die konkrete Ausgestaltung eines umfassenden Leitsystems an einem Fernbusbahnhof ist von den lokalen Randbedingungen abhängig, z. B. von der gewählten Grundform des Busbahnhofs.

+

Das Leitsystem sollte i. d. R. folgende Stationen verknüpfen (Bild 42 und Bild 47 bis Bild 49):

→ 3.8 Fahrgastinformation

- Die Servicebereiche inkl. Sanitärbereich,
- die Haltestellen des Fernbusbahnhofs,
- Fahrgastinformationsanlagen, die im Zwei-Sinne-Prinzip arbeiten und
- die Haltepunkte anderer Verkehrssysteme oder Verkehrsträger in unmittelbarer räumlicher Nähe.

3.5 Überquerungsstellen

DIN 18040-3 Abschnitt 5.3

+

Überquerungsstellen, die sowohl den Anforderungen blinder und sehbehinderter Menschen als auch Nutzern von Rollatoren und Rollstühlen entsprechen, können mit einheitlicher Bordhöhe oder mit differenzierter Bordhöhe ausgeführt werden.

Für die genaue Auswahl und Anordnung von Bodenindikatoren: DIN 32984

Eine gemeinsame Überquerungsstelle mit einer einheitlichen Bordhöhe weist folgende Elemente auf (Bild 50 und Bild 51):

- Einen über die gesamte Breite der Überquerungsstelle auf 3 cm abgesenkten Bord, der visuell kontrastierend zur Fahrbahnoberfläche ausgeführt ist.
- Eine systematische Anordnung von Bodenindikatoren, um blinden und sehbehinderten Menschen die Auffindbarkeit der Überquerungsstelle zu ermöglichen.

Eine getrennte Überquerungsstelle weist folgende Elemente auf (Bild 52 und Bild 53):

- Einen Bereich von i. d. R. 1,0 m Breite, in welchem der Bord für Rollstuhl- und Rollatornutzer auf Fahrbahnniveau abgesenkt ist. Dieser Bereich ist mit einem Sperrfeld aus Rippenplatten abgesichert, damit blinde und sehbehinderte Menschen nicht versehentlich auf die Fahrbahn geraten.
- Einen Bord mit einer Höhe von 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen, der einschließlich der Übergangsbereiche zum abgesenkten Bord visuell kontrastierend zur Fahrbahnoberfläche ausgeführt ist. Dieser Bereich wird durch eine systematische Anordnung von Bodenindikatoren für blinde und sehbehinderte Menschen auffindbar gestaltet.



Bild 54: Direkte Verknüpfung zwischen Fernbuslinienverkehr (links) und lokalem Busverkehr (rechts) – Hannover



Bild 55: Direkte Verknüpfung von Fernbusbahnhof und ÖPNV bzw. SPNV – Hamburg



Bild 56: Behindertenparkplatz in unmittelbarer Nähe zum Fernbusbahnhof – Stuttgart



Bild 57: Taxi-Halteplatz neben einem Fernbusbahnhof – München



Bild 58: Zugang zu einem Wartebereich mit separater Tür für Rollstuhlfahrer (rechts) und Anforderungstaster – Stuttgart

3.6 Verknüpfung mit Zu- und Abbringerverkehren

+ Die Verknüpfung zwischen öffentlichem Nahverkehr und Busfernverkehr sollte möglichst in unmittelbarer räumlicher Nähe liegen, um kurze Wege zu ermöglichen (Bild 42, Bild 54 und Bild 55).

Insbesondere für Rollstuhlfahrer kann das eigene Kraftfahrzeug eine wichtige Rolle als Zu- bzw. Abbringer spielen. Daher sollten Behindertenparkplätze in direkter Nähe zum Fernbusterminal zur Verfügung stehen (Bild 56).

Weiterhin sollten in der Nähe des Busbahnhofs Kurzzeitparkflächen für Bring- und Abholverkehr sowie Taxistände (Bild 57) vorhanden sein.

3.7 Serviceeinrichtungen

Grundsätzliches

+ Die Serviceeinrichtungen sollten den Fahrgästen idealerweise an zentraler Stelle zur Verfügung stehen (Bild 42). Dies erleichtert die Orientierung. Serviceeinrichtungen sollten für die Fahrgäste generell gut sichtbar und erkennbar gekennzeichnet sein.

i Bei dezentraler Anordnung sind Wegweiser und Informationselemente von größerer Bedeutung, um Ziele leicht auffinden zu können (Bild 45).

Landesbauordnungen, DIN 18040-1

§ Die Serviceeinrichtungen müssen stufen- und schwellenlos erreichbar und zugänglich sein. Der Türbereich muss frei von Hindernissen gestaltet werden. Das Öffnen und das Schließen von Außentüren und evtl. vorhandene Zwischentüren zu anderen dem Besucherverkehr dienenden Räumen müssen mit geringem Kraftaufwand möglich sein.

i Besonders geeignet sind vollautomatische Schiebetüren, die z. B. über Bewegungsmelder gesteuert werden.

Landesbauordnungen, DIN 18040-1

§ Werden Anforderungstaster verwendet (Bild 58), sind Bewegungsflächen vor den Tastern vorzusehen. Die Größe der Bewegungsflächen richtet sich nach den Möglichkeiten der Anfahrt (seitlich oder von vorn). Werden Drehflügeltüren verwendet, sind ebenfalls ausreichend bemessene Bewegungsflächen auf beiden Seiten der Tür bzw. vor Bedienungseinrichtungen der Tür erforderlich. Türen müssen eine lichte Breite von mindestens 0,90 m und eine lichte Höhe von mindestens 2,10 m haben.

+ Die Türen bzw. die Türrahmen sollten kontrastreich gestaltet werden. Durchsichtige Türen bzw. große Glasfenster in Türen sind vorteilhaft, weil sie den Blick in beide Richtungen ermöglichen. Auf Glastüren sollten kontrastreiche Markierungen angebracht werden, da geschlossene Glastüren leicht übersehen werden können.

DIN 32975

Fahrkarten- und Informationsschalter

+ Fahrkarten- und Informationsschalter sollten auch für kleinwüchsige Menschen und Rollstuhlfahrer nutzbar gestaltet sein. Sie sollten daher über geeignete Sitzplätze an einem niedrigeren Tisch oder Tresen verfügen.

§ Zur rollstuhlgerechten Nutzung darf die Höhe von Tresen, Service-schaltern und Verkaufstischen 0,80 m nicht überschreiten. Die Tische sind für Rollstuhlbenutzer unterfahrbar auszubilden, wobei bis zu einer Tiefe von 0,30 m eine Freiraumhöhe von mindestens 0,67 m gegeben sein muss. Dieser muss mit einem in einer Mindestdiefe von 0,55 m unterfahrbaren Bereich angeboten werden. Im Einsatz sind auch in der Höhe anpassbare Schalter (höhenverstellbar oder mit Auszug).

Landesbauordnungen, DIN 18040-1

+ Um für Menschen mit Hörbehinderung den Ticketkauf am Schalter bzw. die Einholung von Auskünften zu vereinfachen, sollten insbesondere bei störenden Umfeldgeräuschen mitgebrachte Hörhilfen verwendet werden können. Die Kunden sollten mit einem gut sichtbaren Hinweisschild auf die am Schalter oder im Gebäude verfügbare Technik hingewiesen werden (Bild 59).



Hinweissymbole auf eine Induktionsschleife

i Als Voraussetzung für den Empfang muss eine sogenannte „T-Spule“ bei den Hörhilfen integriert sein. Alternativ kann eine Halsringschleife verwendet werden.

Wartebereiche

+ An Fernbusbahnhöfen sollte ein witterungsgeschützter, geschlossener und beheizter Wartebereich mit Sitzplätzen vorhanden sein, da dieser den Fahrgästen v. a. in der kalten Jahreszeit bei Verspätungen als Aufenthaltsbereich dient. Dies auch vor dem Hintergrund, dass sich Rollstuhlfahrer z. T. 30 bis 60 Minuten vor Abfahrt des Busses am Terminal einfinden müssen und der Bus aufgrund von Verspätung o. Ä. möglicherweise noch nicht bereit steht. Im Wartebereich können den Fahrgästen auch Snack- und Getränkeautomaten zur Verfügung gestellt werden.

Der Warteraum sollte auch Fahrgästen mit orthopädischen Hilfsmitteln (Rollatoren, Rollstühlen) ausreichend Platz zur Aufstellung bieten. Entsprechende Flächen für das Aufstellen bzw. Abstellen der Hilfsmittel sollten neben den regulären Sitzplätzen verfügbar sein, damit sich Begleitpersonen in unmittelbarer Nähe setzen können. Im Wartebereich sollte zudem eine Anzeige an der Wand angebracht sein, um wartende Fahrgäste über Abfahrtszeiten, Haltestellennummern, Verspätungen etc. zu informieren (Bild 60).

Für ausführliche Details: DIN 18040-1

Einfache, klare Grundrissformen erleichtern vor allem auch sehbehinderten und blinden Menschen die Orientierung. Zwischen Einrichtungselementen (Tresen, Sitzgruppen, Informationsständen usw.) sind Bewegungsflächen von mindestens 1,50 m Breite, an Engstellen von mindestens 1,20 m Breite bis zu einer Höhe von 2,30 m freizuhalten.

Barrierefreie Sanitäranlagen

→ 4.6 Fahrtunterbrechungen (Pausen)

i Rollstuhlfahrer haben i. d. R. nicht die Möglichkeit, während der Fahrt die Bordtoilette im Bus zu nutzen. Zudem können sich an den Haltestellen und Fernbusbahnhöfen längere Wartezeiten ergeben.

+ Daher sollten an Haltestellen des Fernbuslinienverkehrs und Fernbusbahnhöfen grundsätzlich immer barrierefreie Sanitäranlagen vorgesehen werden (Bild 61). An weniger frequentierten Haltestellen können auch Toilettenanlagen mit Münzeinwurf aufgestellt werden (Bild 62). Diese sollten auch für Rollstuhlfahrer zugänglich und nutzbar ausgeführt werden.



Bild 59: Serviceplatz mit Induktionsschleife (Beispiel ÖPNV)



Bild 60: Wartebereich mit Aufstellflächen neben den Sitzplätzen und Informationstafel – Hannover



Bild 61: Barrierefreie Toiletten an einem Fernbusbahnhof – Stuttgart



Bild 62: Bewirtschaftetes Toilettenhäuschen (rollstuhlgeeignet) an einem Busbahnhof

Auch Rastanlagen, die regelmäßig von Fernlinienbussen angesteuert werden, sollten über eine barrierefreie WC-Anlage verfügen. Dies gilt für bewirtschaftete Rastanlagen ebenso wie für WC-Anlagen auf Parkplätzen ohne Raststätte.

Sofern das barrierefreie WC mit einer mechanischen Zugangskontrolle versehen ist (Schloss, Münzeinwurf), sollte die Zugänglichkeit mit dem Euro-WC-Schlüssel gewährleistet sein. Der Euro-WC-Schlüssel ist einheitlicher Standard und öffnet Toiletten auf Rastanlagen in Deutschland und im europäischen Ausland.

Bezug des Euro-WC-Schlüssels beim BSK

§ Barrierefreie Toilettenanlagen müssen ausreichende Bewegungsflächen bieten, um Rollstuhlfahrern die Benutzung zu ermöglichen.

Landesbauordnungen, DIN 18040-1

+ Bedienelemente und vor allem besonders wichtige Elemente sollten immer visuell kontrastierend ausgeführt und mit taktiler Beschriftung versehen werden (Notruf, Spültaste usw. – auch um Verwechslungen und Fehlbedienungen zu vermeiden, Bild 63).

Wickelmöglichkeiten

+ Busbahnhöfe und Raststätten, die für regelmäßige Zwischenhalte (z. B. zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten) vom Fernbuslinienverkehr angefahren werden, sollten über geeignete Räumlichkeiten zur Versorgung von Kleinkindern verfügen.

i Dazu können eigene kleine Räume zur Verfügung gestellt werden oder die Wickelmöglichkeiten werden auf dem Behinderten-WC untergebracht (ausklappbares Wandelement, Bild 64).



Bild 63: Taktile ertastbare und visuell kontrastierende Beschriftung von Bedienelementen



Bild 64: Beispiel für eine barrierefreie öffentliche Toilette mit klappbarer Wickelauflage

+ Die Räume mit Wickelmöglichkeiten sollten mit visuell kontrastierenden Piktogrammen eindeutig gekennzeichnet werden und ggf. in ein Orientierungssystem (Beschilderung) aufgenommen werden, damit sie leicht und zügig aufgefunden werden können (Bild 45).

3.8 Fahrgastinformation

Art. 24 VO (EU) Nr. 181/2011

§ Fahrgäste haben im Zuständigkeitsbereich der Beförderer und Busbahnhofsbetreiber Anspruch auf angemessene Information. Sofern möglich, ist diese Information auf Verlangen in zugänglicher Form bereitzustellen. Dies betrifft beispielsweise die Information über Annullierung oder Verspätung der Busse.

DIN 18040-3, Abschnitt 5.6.4

+ Die Fahrgastinformation sollte grundsätzlich nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (i. d. R. akustisch und visuell) vermittelt werden. Dadurch erhalten auch Menschen mit sensorischen Einschränkungen die Möglichkeit, die Information wahrzunehmen und zu verstehen. Die Information sollte in leichter, verständlicher Form und bei Durchsagen in hoher Qualität gegeben werden. Automatisierte, digitale Ansagen erhöhen die Sprachverständlichkeit. Sprachdurchsagen sollten regelmäßig wiederholt werden, sofern sie nicht individuell angefordert werden können (z. B. mittels Anforderungstaster).

Statische Fahrgastinformation

DIN 32975

DIN 18040-1

+ Anzeigetafeln und Fahrpläne sollten so beleuchtet und positioniert werden, dass die Lesbarkeit für alle Nutzergruppen gegeben ist. Fahrpläne und wichtige Informationen sollten in einer mittleren Lesehöhe von 130 cm angebracht werden, damit die Information für alle Fahrgäste, auch für Rollstuhlnutzer, zugänglich ist. Die vor den Aushanginformationen liegenden Bewegungsflächen sind ausreichend zu dimensionieren und von Hindernissen freizuhalten (Bild 65).



Bild 65: Vitrine mit statischer Fahrgastinformation – Hannover



Bild 66: Großformatige Nummerierung der Haltestellen – Hannover

Die Nummern der Haltestellen an Fernbusbahnhöfen sollten visuell kontrastierend und bezüglich der Leseentfernung in einer ausreichenden Schriftgröße dargestellt werden (Bild 66).

Dynamische Fahrgastinformation

+ Dynamische Fahrgastinformation sollte grundsätzlich an allen Haltestellen, die von Fernlinienbussen bedient werden, vorhanden sein, um z. B. über die nächsten Abfahrten und Verspätungen informieren zu können (Bild 67). An Fernbusbahnhöfen sollte die Informationsvermittlung über dynamische Anzeiger an zentralen Punkten (Eingangsbereiche, Wartebereiche, Haltestellen) Standard sein.

i An Haltestellen mit geringerer Verkehrsbedeutung kann die Fahrgastinformation alternativ auf andere Weise vermittelt werden, z. B. durch statische Information an der Haltestelle in Kombination mit dynamischer Information über mobile Endgeräte. Um Schallemissionen gering zu halten, kann die Anforderung akustischer Informationen (z. B. durch blinde und sehbehinderte Menschen oder Analphabeten) teils auf Anforderung erfolgen. In Hannover besteht für blinde und stark sehbehinderte Fahrgäste die Möglichkeit, sich die an der zentralen Informationstafel angezeigten dynamischen Informationen durch Betätigung eines Anforderungstasters akustisch ausgeben zu lassen (Bild 68). Neben dem aktuellen Datum und der Uhrzeit werden Infos zu Beförderern, über das Fahrtziel, die Haltestellenbelegung und Verspätungsinformationen der nächsten Abfahrten ausgegeben.

Am Fernbusbahnhof Berlin werden zur Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips beispielsweise, neben den visuellen Informationen auf den Anzeigetafeln im

Servicebereich bzw. an den Haltestellen, ergänzend regelmäßig akustische Ansagen durch die Leitstelle gemacht. Diese enthalten Informationen über die Busliniennummer, Fahrtinformationen (Routenverlauf) sowie die Nummer der Abfahrthaltestelle.

DIN 18040-3

- + Auf die Verwendung von Laufschrift auf den Anzeigetafeln sollte möglichst verzichtet werden. Sollte Laufschrift nicht vermeidbar sein, sollte die horizontale Durchlaufgeschwindigkeit sechs Zeichen pro Sekunde nicht überschreiten und jedes vollständige Wort muss mindestens zwei Sekunden lang sichtbar sein. Die Anzeige der Zwischenziele kann statt mit Laufschrift über eine Wechsellanzeige erfolgen. Dabei sollte für die Informationsanzeige eine Standzeit von mindestens fünf Sekunden bei maximal 30 Zeichen verwendet werden.

3.9 Wetterschutz und Möblierung

Wetterschutz

FGSV 159, Tabelle 1

- + An Haltestellen des Fernlinienbusverkehrs sollte ein Wetterschutz vorhanden sein. Bei größeren Anlagen bietet sich ein durchgehender Wetterschutz (Überdachung) an, damit die Wege, z. B. zwischen Wartebereich und Bushaltestelle, witterungsgeschützt zurückgelegt werden können (Bild 70 und Bild 54). Beim Einstieg können sich zudem bei hohem Fahrgastaufkommen längere Wartezeiten ergeben.

- i An Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen kann ein einfacher Wetterschutz ausreichend sein, um die Wartezeit bis zur Ankunft des Busses witterungsgeschützt verbringen zu können (Bild 38).



Bild 68: Dynamische Fahrgastinformation mit Anforderungstaster – Hannover



Bild 67: Dynamische Fahrgastinformation an der Haltestelle – Hannover



Bild 70: Wetterschutz an einem Fernbusbahnhof – Hamburg

- + Bei der Platzierung des Wetterschutzes an der Haltestelle sollte berücksichtigt werden, dass fahrzeuggebundene Einstieghilfen zum Einsatz kommen können und entsprechende Flächen für den Betrieb der Einstieghilfe sowie Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer vorhanden sind.

Sitzgelegenheiten

- + Sitzgelegenheiten sollten zumindest teilweise mit Arm- und Rückenlehnen ausgestattet werden (Bild 69). Dies erleichtert das Sitzen und bietet insbesondere älteren Menschen eine Hilfestellung beim Aufstehen. Die Sitzfläche sollte in ergonomischer Höhe zwischen 46 cm und 48 cm Höhe liegen. Sitzgelegenheiten sollten witterungsgeschützt (z. B. unter einem Wetterschutz) aufgestellt werden.

DIN 18040-3, Abschnitt 6.1

Neben den Sitzgelegenheiten sollte ausreichend Platz vorhanden sein, um einen Rollstuhl oder ein anderes orthopädisches Hilfsmittel (z. B. Rollator) abstellen und so während der Wartezeit vor Witterungseinflüssen schützen zu können.

3.10 Rastanlagen

- i Rastanlagen an Autobahnen können von Fernlinienbussen planmäßig oder außerplanmäßig als Zwischenhalte angefahren werden, um die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals einhalten zu können. Halte an Rastanlagen dienen i. d. R. nicht zum Zwecke des Fahrgastwechsels (keine Haltestelle). Da die Fahrgäste während der Ruhezeiten des Fahrpersonals den Bus verlassen und sich an der Raststätte versorgen können, besteht auch hier der Bedarf nach barrierefreien Anlagen.



Bild 69: Sitzgelegenheiten mit Arm- und Rückenlehne – Hannover

Parkstände für Busse

i Auf bewirtschafteten Rastanlagen werden (bei Neuanlagen oder größeren Umbauten) durch die Straßenbaulastträger besondere Parkplätze für Busse vorgesehen und entsprechend ausgewiesen.

FGSV 222

+ Insbesondere bei den bewirtschafteten Anlagen sollten die Parkstände für die Busse in unmittelbarer Nähe zur Raststätte liegen (Bild 71), um für die Fahrgäste kurze Wege zum Gebäude zu ermöglichen. Dies hat u. a. folgende Vorteile:

- Es wird keine Fahrbahnüberquerung für die Fahrgäste erforderlich.
- Die Busse sind für die Fahrgäste nach der Pause leichter aufzufinden.
- Der Fahrplan kann leichter eingehalten werden.

→ 2.3 Einstiegshilfen

Die Parkstände sollten einen direkten Zugang zu einem Gehweg aufweisen (Bild 71), damit die Fahrgäste nicht im Bereich der Fahrbahnen unterwegs sind. Zudem erleichtert der direkte Zugang zum Gehweg wegen der geringeren Stufenhöhe gegenüber dem Ausstieg auf der Fahrbahn das Ein- bzw. Aussteigen für alle Fahrgäste. Weiterhin wird der Einsatz der Rampe vereinfacht bzw. der bestimmungsgemäße Gebrauch (Begrenzung der Neigung) erst ermöglicht.

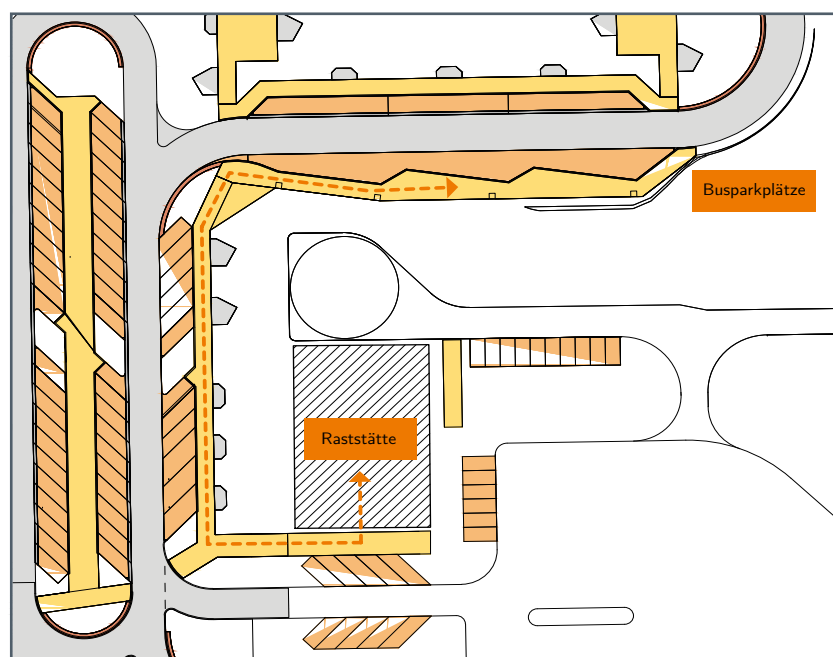


Bild 71: Rastanlage mit Busparkplätzen nahe der Raststätte (Ausschnitt Lageplan)

Gehwege

+ Die Gehwege zwischen Parkplatz und Raststätte bzw. Toilette sowie zu den Erholungsflächen sind durchgängig barrierefrei zu gestalten.

Gehwege sollten eine Breite von mindestens 1,80 m bis 2,50 m haben, um nicht nur den Anforderungen an die Barrierefreiheit, sondern allgemeinen den Anforderungen des Fußverkehrs zu genügen. Der Gehweg muss zudem eine ausreichende Breite haben, um den Einsatz von fahrzeugseitigen Einstiegshilfen beim Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Oberflächen von Gehwegen sind eben, rutschhemmend und erschütterungsarm herollbar auszuführen.

DIN 18040-3, Abschnitt 5.1

FGSV 222

→ 3.2 Haltestellen

i Blinde und sehbehinderte Menschen können durch Leitelemente unterstützt werden, den Weg vom Bus zur Raststätte weitgehend selbstständig aufzufinden. Leitelemente können beispielsweise ertastbare Kanten mit einer Höhe von mindestens 3 cm sein (z. B. Tiefborde als Gehwegbegrenzung) oder auch Bodenindikator-basierte Leitsysteme. Letztere werden bislang auf Rastanlagen jedoch nicht eingebaut, da man i. d. R. davon ausgeht, dass blinde und sehbehinderte Menschen in Begleitung an der Rastanlage eintreffen.

FGSV 212, DIN 32984

+ Überquerungsstellen sollten als gemeinsame Überquerungsstelle mit einheitlicher Bordhöhe oder als getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe ausgeführt werden.

→ 3.5 Überquerungsstellen

Treppenanlagen sollten im Verlauf von Gehwegen nach Möglichkeit vermieden und stattdessen Rampen mit einer maximalen Steigung von 6 % und einer Länge von maximal 6,00 m eingesetzt werden. Falls sich Treppen nicht vermeiden lassen, sind diese gut zu beleuchten und erkennbar zu gestalten. Dies kann beispielsweise durch eine visuell kontrastierende Stufenmarkierung erreicht werden.

FGSV 222

Gefahrenbereiche sollten durch visuell kontrastreiche Warn- und Hinweisschilder bzw. taktil erkennbar gekennzeichnet werden.

Raststätten

+ Mindestens die dem allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr dienenden Teile der Raststätte sollten barrierefrei sein. Dazu zählen u. a. die Verkaufsstätten und die Toiletten.

Außerhalb und innerhalb der Raststätte sollte eine ausreichende Anzahl an Sitzplätzen zur Verfügung stehen. Die Anzahl der Sitzplätze wird auf die

FGSV 222

Anzahl der Pkw-Parkstände abgestimmt. Bei Nachfrage durch Reisebusse sollte die Anzahl der Sitzplätze entsprechend erhöht werden.

DIN 18040-1

Raststätten sollten für mobilitätseingeschränkte Menschen zugänglich sein. Der Eingang sollte stufenlos erreichbar sein (Bild 72). Wird eine Rampe erforderlich, sollte diese eine Neigung von maximal 6 % auf einer Länge von 6,00 m aufweisen. Darüber hinaus werden Zwischenpodeste erforderlich. An Treppen sollten an beiden Seiten Handläufe montiert sein. Die lichte Durchgangsbreite bei Türen in öffentlich zugänglichen Bereichen sollte mindestens 90 cm betragen.

Wenn Durchgänge an Raststätten mit Drehkreuzen ausgestattet sind, sollte daneben für Rollstuhlfahrer eine barrierefreie Durchgangsmöglichkeit geschaffen werden. Automatisch öffnende Türen sind hilfreich. Sind Anforderungstaster zum Öffnen der Tür zu betätigen, sollten vor diesen ausreichende Bewegungsflächen für die Anfahrt mit dem Rollstuhl vorhanden sein (Bild 58).

→ 3.7 Serviceeinrichtungen

Da die Toiletten an Bord der Busse vor allem für Rollstuhlfahrer nicht zu nutzen sind, kommt barrierefreien Sanitäranlagen an Haltestellen oder bei Zwischenhalten im Rahmen von Betriebspausen eine hohe Bedeutung zu. Analog gilt dies für Wickel- und Versorgungsmöglichkeiten für Familien mit Kleinkindern. Daher sollten Raststätten, an denen regelmäßige Pausen von Fernlinienbussen vorgesehen sind, über beide Einrichtungen dieser Art verfügen.



Bild 72: Barrierefrei zugängliche Raststätte

4 Betrieb

4.1 Nutzen betrieblicher Maßnahmen

i Betriebliche Maßnahmen sollen die Nutzung von Fernlinienbussen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erleichtern, wenn technische oder bauliche Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit alleine nicht ausreichen. Sie nutzen i. d. R. allen Fahrgästen. Zu den betrieblichen Maßnahmen zählen beispielsweise die Ticketbuchung, Hilfe- und Serviceleistungen sowie die Schulung des Fahr- und Servicepersonals. Die betrieblichen Abläufe spielen im Fernbuslinienverkehr im Hinblick auf eine vollständige, barrierefreie Reisekette somit eine wichtige Rolle.

4.2 Internetangebot und Ticketbuchung

§ Bislang gibt es keine gesetzliche Verpflichtung, dass private Anbieter ihre Webseiten barrierefrei gestalten. Allerdings müssen u. a. Beförderer gewährleisten, dass alle wesentlichen allgemeinen Informationen – einschließlich Online-Buchung und Online-Information – in Bezug auf die Fahrt und die Beförderungsbedingungen barrierefrei verfügbar sind.

Art. 11 Abs 5 VO (EU) Nr. 181/2011

i Durch den Einsatz von technischen Hilfsmitteln (z. B. Screenreadern) haben auch blinde und sehbehinderte Menschen die Möglichkeit, Internetseiten selbstständig zu nutzen, wenn diese entsprechend zugänglich gestaltet wurden.

+ Zugängliche Webseiten ermöglichen, selbstständig Informationen über die Reisemöglichkeiten mit dem Fernlinienbus abzurufen oder ein Ticket zu buchen. Internetangebote sollten daher barrierefrei sein.

i Vor allem für ältere Menschen und Menschen mit kognitiver Einschränkung kann es beispielsweise eine Hilfe sein, wenn die Eingabemaske bei webbasierten Ticketkäufen ausreichende Zeitfenster vorsieht. Entsprechende Vorgaben für zeitbezogene Anforderungen bzw. die Verlängerung von Anforderungszeiten finden sich in der BITV 2.0.

BITV 2.0

§ Fernlinienbusse sind auch aus betrieblichen Gründen reservierungspflichtig. Es dürfen demnach nur so viele Tickets verkauft werden, wie Sitzplätze im jeweiligen Bus vorhanden sind.

vgl. FAQ IC Bus und
ABB FlixBus GmbH

+ Menschen mit Behinderungen oder Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität sollten dem Beförderer oder anderen Stellen, die im Auftrag des Beförderers Buchungen durchführen, bei der Buchung angeben, wenn sie aufgrund spezifischer Bedürfnisse einen Behindertensitzplatz benötigen. Dadurch kann der Beförderer erkennen, ob besondere Anforderungen (z. B.

Reservierung eines weiteren Sitzplatzes für Begleitperson oder Blindenführhund) erfüllt werden müssen. Dies dient dem Zweck eines reibungslosen Betriebsablaufs (z. B. Vermeidung einer Überbuchung).

Regelungen für Blindenführhunde
gelten auch für Begleithunde

i Voranmeldungen sind betrieblich notwendig, wenn ein medizinisches Hilfsmittel (Rollator, Rollstuhl) oder ein Kinderwagen im Gepäckraum mitgeführt werden muss. Diese Dinge gelten als Sondergepäck. Voranmeldungen sind auch für Begleitpersonen oder Blindenführhunde erforderlich, damit der zusätzlich erforderliche Platz im Bus reserviert werden kann. Die Buchungsfristen sind bei den Anbietern unterschiedlich und teils abhängig, ob eine Person, ein Tier oder eine Sache mitgenommen werden soll. Die Fristen variieren zwischen „kurzfristig“, 36 Stunden oder bis zu 72 Stunden vor Beginn der Fahrt. Für alle anderen Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkung werden i. d. R. keine vorzeitigen Buchungsanfragen erforderlich, sofern sie auf einem regulären Fahrgastsitz Platz nehmen können und keine spezifischen Bedürfnisse anmelden wollen.

vgl. z. B. ABB Flix Mobility GmbH

+ Teilweise ist bei der Anmeldung eines Fahrgastes mit Rollstuhl und Beförderung am Rollstuhlstellplatz keine Online-Buchung möglich, sondern zwingend eine telefonische Ticketbuchung erforderlich. Auf diesem Wege können individuelle Absprachen hinsichtlich der Rollstuhlmitnahme getroffen werden. Die Buchung hat aus organisatorischen Gründen beispielsweise spätestens sieben Tage vor Beginn der Fahrt zu erfolgen.

i Beim früheren Beförderer Postbus war bereits eine webbasierte Buchung für Rollstuhlfahrer möglich. Die Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge war im Buchungsportal hinterlegt. Rollstuhlfahrer konnten bei ihrer Buchungsanfrage sehen, ob auf der gewünschten Strecke ein Rollstuhlstellplatz verfügbar war. Bei der Auswahl „Rollstuhl“ bei der Buchungsanfrage wurde die Verfügbarkeit mit einer grünen Markierung versehen.

+ Auf den Webseiten der Beförderer sollten Informationen über die Barrierefreiheit der Fahrzeuge (für die Übergangsfrist) sowie die Barrierefreiheit der planmäßig angefahrenen Haltestellen, Busbahnhöfe und Raststätten auf der jeweiligen Linie verfügbar sein. Gute Beispiele finden sich teilweise bereits in Buchungssystemen für den ÖPNV.

4.3 Schulung und Sensibilisierung

Art. 16 VO (EU) Nr. 181/2011

§ Mitarbeiter der befördernden Unternehmen und der Betreiber von Fernbusbahnhöfen sind im Umgang mit Menschen mit Behinderungen zu schulen. Umfang und Zielgruppen der Schulungen für Mitarbeiter sind verbindlich festgelegt.

Die Vorschriften zur Fahrerschulung (Sensibilisierung für Behindertenfragen) sind bis zum 28. Februar 2018 in Deutschland nicht verpflichtend.

i Im Rahmen der vorgeschriebenen, turnusmäßigen Wiederholungen der Schulungen nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsrecht, die im Fünfjahres-Rhythmus erfolgen müssen, wurde ein größerer Teil des Personals bereits zum ersten Mal geschult.

BKrFQG und BKrFQV

+ Die Schulung, v. a. hinsichtlich der betrieblichen Abläufe im Umgang mit Menschen mit Behinderung, sollte über einen behördlich zertifizierten Anbieter und in Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden erfolgen. Eine Schulung sollte jedoch nicht nur auf Seiten der Beförderer bzw. Busbahnhofsbetreiber erfolgen, sondern auch auf Seiten der Menschen mit Behinderungen. Diese könnten beispielsweise im Rahmen von Mobilitätstrainings mit ihrem Rollstuhl den Ein- und Ausstieg in einen Fernbus über eine Rampe oder einen Hublift ohne Zeitdruck üben.

i Es ist wichtig, dass Rollstuhlfahrer über ausreichende Kenntnisse zur Sicherung ihres Rollstuhls im Bus verfügen (z. B. über geeignete Befestigungspunkte), um das Fahrpersonal bei der Sicherung des Rollstuhls zu unterstützen. Desweiteren sind Rollstuhlfahrer dazu angehalten, den Beckengurt des Personenrückhaltesystems selbst anzulegen.

→ 2.4 Rollstuhlstellplätze

+ Die Sensibilisierung Dritter, beispielsweise Mitarbeitern im Umfeld von Busbahnhöfen oder Planern der Infrastruktureinrichtungen, ist ein wichtiger Aspekt. So sollte den Mitarbeitern von Serviceeinrichtungen an Fernbusbahnhöfen durch die Beförderer oder Busbahnhofsbetreiber vermittelt werden, welchen Zweck bestimmte Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen erfüllen und dass deren Funktionalität erhalten werden muss. Dazu zählt beispielsweise das Freihalten von Bodenindikator-basierten Leitsystemen von temporären Hindernissen (z. B. Werbetafeln).

Für die Verantwortlichen bei der Planung und beim Bau der Infrastruktur sind regelmäßige Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen zu empfehlen. Diese dienen der Vermittlung aktueller Inhalte technischer Regelwerke, die beständigen Weiterentwicklungen unterworfen sind. Diese Schulungen sollten beispielsweise spezielle Sensibilisierungsmaßnahmen enthalten (z. B. Laufen unter Augenbinde oder Benutzung eines Rollstuhls, Bild 73).

i Dies kann dazu beitragen, die Anforderungen bezüglich unterschiedlicher Einschränkungen besser zu verstehen und eine größere Akzeptanz gegenüber den Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte Menschen zu entwickeln. Dadurch lassen sich Planungsfehler, die im Nachgang nur schwer

zu beseitigen sind, vermeiden. Hier können auch Audits der Planungen einen Teil dazu beitragen, sicher zu benutzende und funktional einwandfreie Anlagen herzustellen.

4.4 Hilfeleistungen und Service

Art und Umfang der Hilfeleistung:
Anhang I VO (EU) Nr. 181/2011

§ Der Beförderer ist unter bestimmten Bedingungen zu weitergehenden Hilfeleistungen für Menschen mit Behinderungen und Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität verpflichtet. Diese müssen jedoch nur an „benannten Busbahnhöfen“ erfolgen, teilweise auch im Fahrzeug.

i In der Praxis erfolgt darüber hinaus auch weitergehende Hilfestellung. So führt das Fahrpersonal bei FlixBus beispielsweise folgende Hilfeleistungen aus, da nicht immer zusätzliches Personal (Bild 74) vor Ort ist:

- Bei Rollstuhlfahrern die Aktivierung und Betätigung der Einstiegshilfen sowie Unterstützung bei deren Benutzung (z. B. Schieben eines Rollstuhls über die Rampe) sowie das Sichern der Rollstühle im Bus¹,
- bei blinden oder stark sehbehinderten Menschen eine akustische Unterstützung, um den Sitzplatz aufzufinden.

+ Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sollten beim Einstieg bevorzugt behandelt werden und zuerst in den Bus einsteigen dürfen. Ihnen werden i. d. R. die Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zugewiesen, die bei der Buchung im Buchungssystem reserviert wurden.

¹ Die Befestigung des Beckengurtes muss durch den Fahrgast erfolgen.



Bild 73: Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahme für Planer

i Sind die Plätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bereits für andere Fahrgäste reserviert, kann der Fahrgast auf einen regulären Fahrgastsitz umsteigen oder es muss ggf. auf eine andere Verbindung ausgewichen werden.

+ Durch Kooperation mit Partnern, wie z. B. der Bahnhofmission, könnten ebenfalls Hilfeleistungen angeboten oder das bestehende Hilfsangebot ausgeweitet werden, z. B. zur Unterstützung bei Umstiegen zwischen den Verkehrsträgern.

i Viele Busbahnhöfe liegen in unmittelbarer Nähe zu Bahnhöfen und die Bahnhöfe stellen einen wichtigen Verknüpfungspunkt für die Anreise zum Fernlinienbus oder Weiterfahrt nach der Fernbusreise dar. Derartige Kooperationen finden sich beispielsweise an den benannten Busbahnhöfen. Der konkrete Umfang der Hilfeleistung muss bei Buchung und Inanspruchnahme der Bahnhofmission geklärt werden. Bei notwendiger Hilfeleistung an benannten Busbahnhöfen erfolgt die Meldung durch den Kundenservice mindestens 24 Stunden vor der Abfahrtszeit. Die planmäßige Einbindung solcher Services könnte das Fahrpersonal bezüglich der Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste entlasten, sodass Fahrpläne und Lenk- und Ruhezeiten leichter eingehalten werden können.

§ Um entsprechende Hilfeleistungen in Anspruch nehmen zu können, muss sich beispielsweise ein Rollstuhlfahrer zu einem im Voraus vom Beförderer festgelegten Zeitpunkt an einer im Rahmen der Buchung vereinbarten Stelle befinden. Dieser Zeitpunkt darf höchstens 60 Minuten vor der offiziellen Abfahrtszeit des Fernlinienbusses liegen. Falls keine Zeit vom Beförderer angegeben wurde, muss der Rollstuhlfahrer spätestens 30 Minuten vor Abfahrt eintreffen.

benannte Busbahnhöfe: Hamburg und Mannheim (Stand Frühjahr 2017)

→ 4.6 Fahrtunterbrechungen (Pausen)

Art. 14 VO (EU) Nr. 181/2011



Bild 74: Servicepersonal an einem Fernbusbahnhof

+ Orthopädische Hilfsmittel und Kinderwagen werden i. d. R. von den Beförderern kostenlos transportiert, sofern die Kapazität im Bus dies erlaubt. Es bestehen jedoch u. U. Vorgaben bezüglich der Abmessungen des Gepäcks (z. B. im gefalteten Zustand) oder des maximal zulässigen Gewichts.

4.5 Disposition als Kompensationsmaßnahme

i Sofern barrierefreie Busse in der Flotte vorhanden waren, wurden bereits vor Inkrafttreten der aktuellen Regelungen des PBefG zur barrierefreien Ausstattung der Fernlinienbusse betrieblich-organisatorische Maßnahmen durchgeführt, um die Beförderungswünsche von Rollstuhlfahrern erfüllen zu können. Dafür wurden für die Beförderung geeignete Busse auf der gebuchten Relation nach Voranmeldung des Rollstuhlfahrers nach den gegebenen Möglichkeiten eingeplant und am Tag der Reise bereitgestellt. Dieses Vorgehen stellt im Rahmen der Übergangsfrist und einer vollständig barrierefreien Fernbusflotte einen praktikablen Ansatz dar, um nachfrageorientierte barrierefreie Fahrtmöglichkeiten anbieten zu können.

→ 4.2 Internetangebot und
Ticketbuchung

ABB Flix Mobility GmbH

Art. 10 Abs. 2 und Abs. 3 VO (EU)
Nr. 181/2011

Um die Disposition bewerkstelligen zu können, wird i. d. R. eine frühzeitige Anmeldung für Fahrgäste mit Behinderungen erforderlich. Die Frist für die Buchung für Rollstuhlfahrer liegt bei FlixBus beispielsweise bei sieben Tagen vor Beginn der Reise.

§ Falls kein barrierefreier Bus zur Verfügung steht, besteht innerhalb der gesetzlichen Übergangsfrist keine Verpflichtung des Beförderers, für eine alternative Beförderungsmöglichkeit des Rollstuhlfahrers zu sorgen. Allerdings muss der Beförderer die betroffene Person über jede annehmbare Beförderungsalternative mit dem Dienst des Beförderers unterrichten. Wird die Buchung durch den Beförderer bestätigt, muss die Beförderung durchgeführt werden und wird vom Beförderer entsprechend garantiert. Sollte am Reisetag auf der gebuchten Relation kein geeigneter Bus zur Verfügung gestellt werden können, kann sich der Rollstuhlfahrer entweder den Fahrpreis erstatten lassen oder wird, sofern machbar, mit einer angemessenen, alternativen Beförderungsmöglichkeit zu seinem Fahrtziel (Fernbushaltestelle laut Buchung) befördert.

4.6 Fahrtunterbrechungen und Pausen

Art. 7 VO (EG) Nr. 561/2006

§ Das Fahrpersonal der Fernlinienbusse hat die innerhalb der Europäischen Union harmonisierten gesetzlichen Vorschriften bezüglich der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten zu beachten, um die Sicherheit für alle Fahrgäste zu gewährleisten und um auf die Gesundheit der Fahrer Rücksicht zu nehmen. Beispielsweise ist vorgeschrieben, dass ein Fahrer nach einer

Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen hat, sofern er keine Ruhezeit einlegt. Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten ersetzt werden.

- Als Fahrtunterbrechung gilt ein Zeitraum, in dem der Fahrer keine
- Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und
- der ausschließlich der Erholung dient.

Art. 4 d VO 561/2006

i Die erforderlichen Fahrtunterbrechungen werden von den Beförderern im Rahmen der Liniennetzplanung in den Fahrplan eingeplant. Weitere (außerplanmäßige) Halte, z. B. um einem Rollstuhlfahrer die Benutzung einer barrierefreien Toilette an einer Raststätte zu ermöglichen, sind aufgrund der Anforderungen bezüglich der Einhaltung des Fahrplans nicht vorgesehen. Die Einhaltung des Fahrplans ist aus betrieblichen Gründen wichtig, da es bei Fahrplanabweichungen (Verspätungen aber auch Verfrühungen) vor allem zu Schwierigkeiten an den Busbahnhöfen kommen kann, wenn dort gebuchte Haltestellenzeiten nicht verfügbar sind. Dies kann sich u. U. auch auf den Ein- und Ausstieg von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen auswirken, wenn beispielsweise Haltestellen, die für den Einsatz von Einstiegshilfen geeignet sind, nicht angefahren werden können.

+ Längere Pausenzeiten ermöglichen insbesondere mobilitätseingeschränkten Fahrgästen währenddessen ihren Bedürfnissen nachzugehen. Bei Rollstuhlfahrern, die sich nicht auf einen regulären Fahrgastsitz umsetzen können, besteht ggf. ein Problem, wenn ein Gang zur Toilette während der Fahrt mit dem Bus erforderlich wird: Für das Verlassen und den erneuten Zugang zum Bus wird eine Hilfeleistung zum Betätigen der Einstiegshilfe und für die Sicherung des Rollstuhls erforderlich. Dies bedingt bei Rampen einen relativ kurzen Zeitaufwand. Beim Hublift kann dieser jedoch bis zu 15 Minuten² je Vorgang beanspruchen. Dies muss bei der Bemessung von Pausenzeiten berücksichtigt werden.

- Während der gesetzlich vorgeschriebenen, ununterbrochenen Fahrtunterbrechung darf das Fahrpersonal keine Hilfestellung leisten.

Für Rollstuhlfahrer ist die Möglichkeit, lediglich vor Fahrtantritt und am Ende der Fahrt eine barrierefreie Toilette aufsuchen zu können, nicht ausreichend. Daher sollte der Zeitbedarf für eine Toilettenpause eines Rollstuhlfahrers im

² Dies stellt die maximale Zeit für den Einstieg dar. Der Ausstieg geht üblicherweise schneller vonstatten, da das Lösen der Rückhalteeinrichtungen in der Regel weniger zeitaufwändig ist als das Befestigen.

Betriebsablauf berücksichtigt werden. Dabei sind die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten zu beachten.

Da bei einem größeren Angebot an barrierefreien Bussen der Bedarf für Hilfeleistungen zukünftig voraussichtlich steigt, sollten entsprechende Maßnahmen in Betracht gezogen werden, um die Pünktlichkeit der Busse zu gewährleisten.

Lastenheft BSK

Die Information über den Zeitraum einer planmäßig vorgesehenen Fahrtunterbrechung (Pausenbeginn und Pausenende) sowie den Ort, an dem die Fahrtunterbrechung stattfindet, sollten den Fahrgästen möglichst im Zwei-Sinne-Prinzip (akustisch und visuell) vermittelt werden. Die Informationsvermittlung kann analog oder digital erfolgen. Sind Informationen nicht im Zwei-Sinne-Prinzip zu vermitteln, sollten diese im betrieblichen Ablauf vermittelt werden.

5 Rechtlicher Rahmen

5.1 Einführungshinweis

i Dieses Handbuch geht in seinem Ansatz deutlich über den Wirkungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hinaus. Es umfasst nicht nur Maßnahmen der Barrierefreiheit für die Fernlinienbusse (Fahrzeuge), sondern bezieht auch die Infrastruktur und den Betrieb ein. Daher sind neben den maßgeblichen Vorschriften des Personenbeförderungsrechts die für eine barrierefreie Mobilitätskette wesentlichen Bestimmungen des Straßenrechts, des Straßenverkehrsrechts und des Bauordnungsrechts sowie des Behindertengleichstellungsrechts zu berücksichtigen.

für eine umfangreiche Darstellung der Analyse rechtlicher Rahmenbedingungen: s. Schlussbericht zum FE-Vorhaben

5.2 Grundlegende Vorgaben

i Mit der Novelle des PBefG hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Liberalisierung des inländischen Fernbuslinienverkehrs umgesetzt. Die Neuregelung ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten.

grenzüberschreitender Fernbuslinienverkehr ist nicht Gegenstand dieses Handbuchs

Im neu eingefügten § 42a PBefG wird der Personenfernverkehr definiert:

§ Personenfernverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr [...] und nicht zu den Sonderformen des Linienverkehrs [...] gehört.

§ 42a PBefG

i Die Personenbeförderung im Fernbuslinienverkehr ist an Bedingungen geknüpft, um eine unerwünschte Konkurrenzsituation zum ÖPNV zu vermeiden:



Bild 75: Mit der Novelle des PBefG hat das BMVI die Liberalisierung des inländischen Fernbuslinienverkehrs umgesetzt

§ 42a PBefG

§ Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen ist unzulässig, wenn

1. der Abstand zwischen diesen Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt oder
2. zwischen diesen Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird.

In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn

1. kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder
2. das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehrsangebote nur unerheblich beeinträchtigt wird.

i Anforderungen an die Barrierefreiheit werden im neu eingefügten § 42b PBefG in der Form gestellt, dass Bezug genommen wird auf die Vorschriften des Anhang VII der Europäischen Richtlinie (RL) 2001/85/EG. Dieser Anhang enthält detaillierte „Vorschriften für technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität“. In den technischen Anforderungen des § 42b PBefG ist weitergehend die Ausrüstung mit mindestens zwei Rollstuhl-Stellplätzen vorgeschrieben.

§ 42b PBefG

§ Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, müssen den Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG [...] in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein.

Anhang 8 UN/ECE R 107 ersetzt
Anhang VII RL 2001/85/EG

i Die Richtlinie RL 2001/85/EG wurde zum 1. November 2014 im Genehmigungsverfahren der EU obligatorisch durch die UN/ECE R 107 ersetzt. Die Vorschriften des Anhang 8 dieser UN/ECE R 107 „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“ stimmen weitestgehend mit den betreffenden Vorschriften des Anhangs VII der vorgenannten RL 2001/85/EG überein.

Im Gesetzgebungsverfahren wurde die Einführung von (zusätzlichen) technischen Anforderungen im Fernbuslinienverkehr in das PBefG wie folgt begründet:

„Auch im Fernlinienbusverkehr soll durch den Einsatz darauf ausgerichteter Kraftomnibusse die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, einschließlich von Rollstuhlnutzern, uneingeschränkt ermöglicht werden.“

Durch die Verweisung im neuen § 42b PBefG auf die international geltenden Vorschriften der EU wird sichergestellt, dass auf breiter Basis abgestimmte Bauvorschriften zur Anwendung kommen. Inhaltlich stellen die Vorschriften sicher, dass

- die nach geltenden Ausrüstungsvorschriften mit Sicherheitsgurten auf allen Plätzen auszurüstenden Kraftomnibusse das gleiche Sicherheitsniveau für im Bus zu befördernde Rollstuhlnutzer durch entsprechende Rückhaltesysteme für den Rollstuhl (Bezugsrollstuhl mit einer Masse von 85 kg entsprechend der genannten Vorschriften) und seinen Nutzer aufweisen,
- der ungehinderte Zugang zu den Stellplätzen für Rollstuhlnutzer durch vorgegebene Freiräume und Einstieghilfen (Hublifte) gewährleistet ist,
- durch entsprechende Beschilderung und vorgegebene Abmessungen eine ungehinderte Beförderung der Rollstuhlnutzer und ihrer Rollstühle ermöglicht ist,
- über eingebaute und auf die Stellplätze ausgerichtete Kommunikations-einrichtungen eine Verständigung, z. B. zur Mitteilung eines Haltewunsches, der Rollstuhlnutzer mit dem Fahrer ermöglicht ist.“

Für das Inkrafttreten der technischen Anforderungen des § 42b PBefG gelten folgende Übergangsvorschriften:

Auszug aus der **Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der 17. Legislaturperiode**



Bild 76: Alle Kraftomnibusse im Personenfernverkehr müssen spätestens ab dem 1. Januar 2020 einschlägigen Vorschriften zur Barrierefreiheit entsprechen

§ 62 Absatz 3 PBefG

§ 42b gilt ab dem 1. Januar 2016 für Kraftomnibusse, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Kraftomnibusse.

5.3 Fahrzeuge

i Vorschriften zur Barrierefreiheit von Fernlinienbussen sind neben dem PBefG in der oben genannten UN/ECE R 107, der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) enthalten. Im Folgenden werden besonders bedeutsame Regelungen wiedergegeben (Auszug):

Einstieg

Die Stufenhöhe wird begrenzt, damit auch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (bei entsprechend angepasster Infrastruktur) ohne besondere Erschwernis ein- und aussteigen können:

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.1
Absenkvorrichtung = Kneeling

§ Die Höhe der ersten Stufe über der Fahrbahn an mindestens einer Betriebstür darf 320 mm [...] nicht überschreiten. Hierbei darf die Absenkvorrichtung aktiviert sein und/oder eine einklappbare Stufe ausgeklappt sein .

Die Höhe aller Stufen in einem Zugang an der oben genannten Tür in einem Zugang und in einem Gang darf 250 mm nicht überschreiten.

i Für den barrierefreien Einstieg von Rollstuhlnutzern müssen Fernlinienbusse mit einem Hublift oder einer Rampe ausgestattet sein.

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.1

§ Die Plattform der Hubvorrichtung muss mindestens 800 mm breit und mindestens 1200 mm lang sein und für eine Betriebslast von mindestens 300 kg ausgelegt sein.

Die Rampe muss mindestens 800 mm breit sein. Die Neigung der Rampe darf nicht mehr als 12 % betragen, wenn diese auf einen 150 mm hohen Bordstein ausgefahren oder entfaltet ist. Zur Einhaltung des vorgeschriebenen Wertes darf eine Absenkvorrichtung verwendet werden.

i Der Einsatz von Niederflurtechnik in der Buskonzeption wird grundsätzlich nicht verlangt. Die maximale Rampenneigung von 12 % bedeutet, dass Rampen nur bei denjenigen Bussen eine Alternative darstellen, die Niederflurbereiche aufweisen.

Für Ausstattung und Betrieb von Lift, Rampe und Absenkvorrichtung gelten umfangreiche, detaillierte Sicherheitsvorschriften.

Sitze, Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme

i Der sicheren Beförderung aller Fahrgäste - einschließlich der Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität - dienen neben zahlreichen Regelungen der BOKraft, UN/ECE R 107 und Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) insbesondere auch Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bezüglich Sitzen, Sicherheitsgurten und Rückhaltesystemen.

§ [...] Kraftomnibusse [...] müssen

§ 35 Abs. 2 bis 4 StVZO

- entsprechend den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen mit Sitzverankerungen, Sitzen und [...] ausgerüstet sein.
- mit Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.
- mit Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

i Die Straßenverkehrs-Ordnung schreibt vor:

§ Vorgeschriebene Sicherheitsgurte müssen während der Fahrt angelegt sein; dies gilt ebenfalls für vorgeschriebene Rollstuhl-Rückhaltesysteme und vorgeschriebene Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme.

§ 21a Absatz 1 Satz 1 StVO

Behindertensitze

i Für Fahrgäste mit Behinderungen sind Behindertensitze vorzusehen, deren Merkmale über Anforderungen an die sonstigen Fahrgastsitze hinausgehen:

§ In der Nähe einer oder mehrerer für das Ein- und Aussteigen geeigneter Betriebstüren sind in Fahrtrichtung oder entgegen der Fahrtrichtung mindestens 2 Sitze [...] vorzusehen, die als Behindertensitze ausgewiesen sind.

§ 34 BOKraft sowie
UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.2

Zwischen dem Sitzplatz und dem Gang müssen Armlehnen angebracht sein, die sich leicht aus dem Weg räumen lassen, um ungehinderten Zugang zum Sitz zu ermöglichen.

Regelung gilt auch für einen Begleithund

Unter oder neben mindestens einem Behindertensitz muss angemessener Platz für einen Blindenhund sein.

i Auch die Mindestabmessungen der Behindertensitze und des Freiraums vor und oberhalb dieser Sitze sind geregelt.

Rollstuhlstellplätze

§ 42b PBefG in Verbindung mit UN/ECE R Nr. 107 Anhang 8 Nr. 3.6 und 3.8

§ Die Anzahl, Anordnung und Gestaltung sowie Kriterien der Erreichbarkeit der Rollstuhlstellplätze sind im Einzelnen festgelegt:

Merkmal	Ausführung
Anzahl	≥ 2 (§ 42 b PBefG)
Anordnung	in Längsrichtung, mit einem „Bezugsrollstuhl“ ¹⁾ erreichbar von außen durch eine für Rollstuhlbenutzer geeignete Tür ²⁾ : ≥ 900 mm breit, ≥ 1400 mm hoch
Grundfläche	≥ 750 mm breit, ≥ 1.300 mm lang
Bodenbelag	rutschhemmend
Gangneigung längs	≤ 8 %, zwischen Stellplatz und mindestens einer geeigneten Tür
Gangneigung quer	≤ 5 %
Kommunikationseinrichtung	innerhalb des Rollstuhlbereichs, Höhe über dem Fußboden: ≥ 700 mm, ≤ 1.200 mm Betätigungseinrichtung mit Handfläche bedienbar, Ausführung in Kontrastfarben / -tönung
Piktogramm	in der Nähe des Rollstuhlstellplatzes
Rollstuhl-Rückhaltesystem	alternativ vorgeschrieben: Verankerungssystem oder Gurt-Rückhaltesystem

1) Bezugsrollstuhl: Gesamtlänge 1.200 mm (mit Benutzer 1.250 mm), Gesamtbreite 700 mm, Gesamthöhe 1.090 mm (mit Benutzer 1.350 mm)

2) Betriebstür (für alle Fahrgäste), alternativ Tür nur für Rollstuhlfahrer

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.6.4

Es muss möglich sein, sich mit dem Bezugsrollstuhl, der die angegebenen Abmessungen aufweist, von außerhalb des Fahrzeugs durch mindestens eine der für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Türen zu den Rollstuhlstellplätzen zu bewegen.

i An das Rollstuhl-Rückhaltesystem werden dezidierte Anforderungen gestellt (statische Prüfung sowie dynamische Prüfung mit einem repräsentativen Prüfrollstuhl einer Masse von 85 kg):

UN/ECE R 107 Anhang 8 Nr. 3.8

§ [...] jeder Rollstuhlstellplatz ist mit einem Rückhaltesystem auszurüsten, das in der Lage ist, den Rollstuhl und den Rollstuhlfahrer zurückzuhal-

ten. Dieses Rückhaltesystem und seine Verankerungen müssen so ausgelegt sein, dass sie gleichartigen Kräften wie denjenigen standhalten, denen die übrigen Fahrgastsitze und Insassen-Rückhaltesysteme standhalten müssen.

Bordtoilette

i Barrierefreie (rollstuhlgerechte) Fahrzeugtoiletten in Fernbussen sind nicht vorgeschrieben. Aus wirtschaftlichen Gründen (großer Platzaufwand) werden diese auch nicht (bzw. äußerst selten) eingebaut. Für die Toilettenbenutzung von Rollstuhlnutzern ist der Fokus auf infrastrukturelle (in Verbindung mit betrieblichen) Maßnahmen zu legen.

Anforderungen sensorisch Behinderter

i Den Belangen von Fahrgästen mit sensorischer Behinderung wird in den einschlägigen Vorschriften bisher kaum Rechnung getragen, so dass diese in stärkerem Maße auf Hilfeleistungen durch Fahr- und Servicepersonal und ggf. anderer Fahrgäste angewiesen sind.

→ 5.5 Betrieb

+ Es ist zu empfehlen, dass in Bezug auf Kommunikations- und Informationseinrichtungen (Beschilderung, Anzeigen, Ansagen) sowie Orientierungshilfen (z. B. Beschriftung in Braille- und erhabener Profilschrift) sowie Farbgestaltung (visuelle Kontraste) auch den Anforderungen seh- und hörgeschädigter Menschen entsprochen wird.

Bestandsfahrzeuge

§ Die Vorschriften für den Fahrzeugbestand im Fernbuslinienverkehr sind eindeutig:

§ 62 Absatz 3 PBefG

- Für bis zum 31. Dezember 2015 erstmals zugelassene Busse bestehen derzeit (Mai 2017) bis zum 31. Dezember 2019 keine Anforderungen in Bezug auf die Barrierefreiheit, d. h. auch keine Verpflichtung zu einer evtl. Nachrüstung (soweit überhaupt technisch machbar).
- Für ab dem 1. Januar 2016 erstmals zum Verkehr zugelassene Busse gelten die Vorschriften zur Barrierefreiheit gemäß § 42b PBefG.
- Vom 1. Januar 2020 an müssen alle Busse im Fernbuslinienverkehr die o. g. Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen. Bestandsfahrzeuge, die diese Anforderungen nicht erfüllen, müssten bis zum 1. Januar 2020 entsprechend angepasst (umgebaut, mit veränderter Ausstattung versehen) werden oder dürften dann nicht mehr im Fernbuslinienverkehr eingesetzt werden.

→ 5.2 Grundlegende Vorgaben

5.4 Infrastruktur

Straßenbaulast

i Regelungen in den Straßen- und Wegegesetzen der Länder und des Bundes, die die Straßenbaulast betreffen, sind für die vorliegende Themenstellung von Bedeutung¹. Haltestellenbuchten von Linienbussen sind (in der Regel) wie Fahrbahnen und Gehwege Bestandteil öffentlicher Straßen. Auch die Wartefläche für die Benutzer kann hierunter fallen, nicht jedoch die Zuwegung zur Haltestelle und deren Ausstattung (bspw. Wetterschutz).

§ Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben.

Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit² die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten.

Beispiel: § 9 StrWG NRW

Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange [...] angemessen zu berücksichtigen. Die Belange von Menschen mit Behinderung und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sind mit dem Ziel zu berücksichtigen, möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen.

i Da die Gegebenheiten in der Praxis nicht in jedem Falle barrierefreie Lösungen zulassen, wird eine „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ zum Ziel erhoben. Bei Neubaumaßnahmen und wesentlichen Änderungen von Busbahnhöfen und Haltestellen für den Fernbuslinienverkehr wird die gesetzliche Vorgabe zur Erreichung möglichst weitreichender Barrierefreiheit im Allgemeinen konsequent umgesetzt.

Der Neubau eines Busbahnhofs sowie seine wesentliche Änderung oder Erweiterung erfordert i. d. R. eine Planfeststellung (bzw. ersatzweise ein Verfahren nach dem Baugesetzbuch). Die Standortwahl wird maßgeblich durch die jeweiligen Gemeinden als Träger der Planungshoheit bestimmt.

Raststätten und Parkplätze der Bundesautobahnen sind als Haltestellen im Fernbuslinienverkehr nicht geeignet. Ebenso wie bei Touristikbussen ermöglichen sie aber die Nutzung von i. d. R. barrierefreien Sanitäreanlagen.

¹ D. h. Planung, Bau, Unterhaltung, Erweiterung und Verbesserung der Straßen.

² D. h. „gemäß der [finanziellen] Leistungsfähigkeit“.

Einzelheiten der Ausführung sind in dem umfangreichen technischen Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie in den DIN-Normen für barrierefreies Bauen dargestellt beispielsweise:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt),
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ),
- Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS),
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA),
- Hinweise für die Planung von Fernbusterminals,
- DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.

Verbindlichkeit erhalten die einzelnen technischen Regelwerke allerdings nur dann, wenn und soweit sie von den jeweils zuständigen Straßenbaubehörden verbindlich eingeführt werden.

Öffentlich zugängliche Gebäude

i Insbesondere bei personalbesetzten Busbahnhöfen sind auch Verkauf- und Informationsschalter, Warteräume und Sanitäreinrichtungen sowie ggf. gastronomische Einrichtungen zu planen und zu nutzen. Diese unterliegen dem Bauordnungsrecht der Bundesländer.

In Bezug auf die Barrierefreiheit öffentlich zugänglicher Gebäude wird in der Musterbauordnung der ARGEBAU festgelegt:

§ **Bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, müssen in den dem allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr dienenden Teilen barrierefrei sein. Dies gilt insbesondere für**

§ 50 MBO, vgl. dazu auch die jeweiligen Landesbauordnungen

- Büro-, Verwaltungs- und Gerichtsgebäude,
- Verkaufs-, Gast- und Beherbergungsstätten,
- [...] Toilettenanlagen.

Für die der zweckentsprechenden Nutzung dienenden Räume und Anlagen genügt es, wenn sie in dem erforderlichen Umfang barrierefrei sind. Toilettenräume und notwendige Stellplätze für Besucher und Benutzer müssen in der erforderlichen Anzahl barrierefrei sein.

Die [vorstehenden] Absätze gelten nicht, soweit die Anforderungen wegen schwieriger Geländeverhältnisse, wegen des Einbaus eines sonst nicht erforderlichen Aufzugs, wegen ungünstiger vorhandener Bebauung oder im

Hinblick auf die Sicherheit der Menschen mit Behinderung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand erfüllt werden können.

DIN 18040-1 Abschnitt 5.3.3
und Bild 12

i Um die Barrierefreiheit baulicher Anlagen zu erreichen, sind z. B. ergänzende, ausführliche Konkretisierungen in den Normen des barrierefreien Bauens erforderlich. In DIN 18040-1 werden Anforderungen an barrierefreie Sanitäreanlagen detailliert dargestellt. Diese DIN-Norm wurde auch in die Musterliste der technischen Baubestimmungen der ARGEBAU aufgenommen.

Bestandshaltestellen und Busbahnhöfe im Bestand

vgl. Straßengesetze des
Bundes und der Länder

§ Die Straßenbaulastträger sind auch beim Bestand verpflichtet, im Rahmen ihrer (wirtschaftlichen) Leistungsfähigkeit, (u. a.) die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.

i Soweit der öffentliche Straßenraum – einschließlich vorhandener Haltestellenbuchten und Busbahnhöfe – noch nicht die Anforderungen an eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit erfüllt, besteht für die Straßenbaulastträger allerdings damit zunächst nicht die Pflicht zur (unmittelbaren) Herstellung der Barrierefreiheit.

→ 5.4 Infrastruktur, Straßenbaulast

Wenn Programme zur schrittweisen Herstellung, Verbesserungen im Rahmen von Straßensanierungen - bei meist langen Erneuerungszyklen - oder in Zusammenhang mit Vorhaben Dritter durchgeführt werden, müssen diese



Bild 77:
Fahrzeuge und Infrastruktur müssen für eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit aufeinander abgestimmt sein

auf das Ziel einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit ausgerichtet sein. Auch bei Maßnahmen im Bestand sind (Mindest-)Standards, die in den technischen Regelwerken beschrieben sind, grundsätzlich einzuhalten. Bei Zielkonflikten, z. B. bei beengten Platzverhältnissen, kann das Abwägungsergebnis ggf. eine Abweichung in Form einer Kompromisslösung sein.

5.5 Betrieb

Grundpflichten der Fernbusbetreiber

§ Grundsätzlich gelten nach dem PBefG für alle Verkehrsunternehmer, die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht, die Tarifpflicht und die Fahrplanpflicht. Für den Fernbuslinienverkehr gelten allerdings teilweise Sonderbestimmungen, die diese Grundpflichten einschränken oder ganz ausschließen.

§§ 21, 22, 39, 40 PBefG

Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr

Mit der Europäischen Verordnung über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr hat die EU wesentliche Bestimmungen zu Fahrgastrechten für Busverkehre getroffen. Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt in Deutschland unmittelbar vom 1. März 2013 an.

i Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die zuständige Behörde für die Durchsetzung der EU-Verordnung. Zudem ist es Instanz für Beschwerden, für die keine Lösung mit dem Beförderer gefunden wurden.

§ Es besteht grundsätzlich Beförderungspflicht auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Dabei gibt es aber Ausnahmemöglichkeiten, u. a., wenn es wegen der Bauart des Fahrzeugs oder der Infrastruktur, einschließlich der Busbahnhöfe und Bushaltestellen, physisch nicht möglich ist, den Einstieg, den Ausstieg oder die Beförderung des behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität auf sichere und operationell durchführbare Weise vorzunehmen.

Art. 9 u. 10 VO (EU) Nr. 181/2011

i In diesem Fall

- [...] unterrichtet er die betreffende Person über jede annehmbare Beförderungsalternative mit einem Dienst des Beförderers.
- Wird einer Person, die eine Reservierung oder einen Fahrschein besitzt [...], die Beförderung aufgrund ihrer Behinderung oder eingeschränkten Mobilität dennoch verweigert, so wird dieser Person und [erforderlichen] Begleitpersonen zur Auswahl angeboten:

Artikel 10 Abs. 2 und
3 VO (EU) Nr. 181/2011

- » die Erstattung des Fahrpreises und gegebenenfalls zum frühest möglichen Zeitpunkt die kostenlose Rückfahrt zum ersten Ausgangspunkt wie im Beförderungsvertrag angegeben und
- » sofern machbar, die Fortsetzung der Fahrt oder die Weiterreise mit geänderter Streckenführung durch einen angemessenen alternativen Verkehrsdienst zum im Beförderungsvertrag angegebenen Bestimmungsort.

Artikel 11 VO (EU) Nr. 181/2011

§ Die Beförderer und Betreiber personalbesetzter (benannter) Busbahnhöfe müssen über [...] nicht diskriminierende Zugangsbedingungen für die Beförderung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität verfügen oder solche [...] in Zusammenarbeit mit Interessenverbänden von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität aufstellen.

i Von besonderer Bedeutung ist eine Informationsform, die (auch) für Menschen mit Behinderungen zugänglich ist:

Artikel 11 VO (EU) Nr. 181/2011

§ Beförderer, Reisevermittler und Reiseveranstalter gewährleisten, dass alle wesentlichen allgemeinen Informationen – einschließlich Online-Buchung und Online-Information – in Bezug auf die Fahrt und die Beförderungsbedingungen in einer für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität geeigneten und zugänglichen Form verfügbar sind.

Artikel 12 VO (EU) Nr. 181/2011

i Vom BMVI wurden die Busbahnhöfe Mannheim und Hamburg der Europäischen Kommission benannt, an denen Hilfeleistungen für behinderte Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen ist.

Der Anspruch auf Hilfeleistung an benannten Busbahnhöfen und an Bord von Kraftomnibussen ist spezifiziert:

Artikel 13 und Anhang I Abschnitt a)
VO (EU) Nr. 181/2011

§ Vorbehaltlich der Zugangsbedingungen [...] bieten Beförderer und Busbahnhöfbetreiber innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität an den von den Mitgliedstaaten benannten Busbahnhöfen kostenlos zumindest in dem im Anhang I beschriebenen Umfang Hilfe an.

Anhang I Abschnitt b)
VO (EU) Nr. 181/2011

Vorbehaltlich der Zugangsbedingungen gemäß Artikel 11 Absatz 1 bieten Beförderer behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität in Kraftomnibussen kostenlos zumindest in dem im Anhang I beschriebenen Umfang Hilfe an.

Das Recht auf Beanspruchung von Hilfeleistungen ist an bestimmte Voraussetzungen geknüpft, nämlich dass:

- der Hilfsbedarf dem Beförderer, Busbahnhofbetreiber, Reisevermittler oder Reiseveranstalter spätestens 36 Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, gemeldet wurde und
- sich der Betreffende an der benannten Stelle einfindet, und zwar [...] zu einem im Voraus vom Beförderer festgelegten Zeitpunkt, der höchstens 60 Minuten vor der veröffentlichten Abfahrtszeit liegt [...].

Art. 14 VO (EU) Nr. 181/2011

5.6 Ausblick

i Soweit in der Umsetzung der (neuen) gesetzlichen Vorschriften noch Probleme erkennbar sind, dürften diese vorrangig in Anlaufschwierigkeiten bestehen, z. B. hinsichtlich der technisch-wirtschaftlichen optimalen Anordnung, Ausbildung und konstruktiven Einbindung der Rollstuhlplätze und eines Hublifts in den Fahrzeugaufbau. Das BMVI hat in einem deutschen Änderungsvorschlag zur UN/ECE R 107 Vorschläge für verbindliche Regelungen zur Ausweitung der Anforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen im Fernbuslinienverkehr eingereicht.

Die Beobachtung der weiteren Entwicklung kann sich auf Untersuchungen und Erfahrungen der gesetzlich (jeweils für definierte Aufgaben) zuständigen Stellen stützen.

§ Das BMVI hat dem Deutschen Bundestag gemäß der Verpflichtung in § 66 PBefG einen (ausführlichen) Bericht darüber vorgelegt, ob die mit der Novelle des PBefG verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im Fernbuslinienverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal.

§ 66 PBefG

i In dem Bericht wird (u. a.) in Bezug auf die Barrierefreiheit der Fahrzeuge darauf hingewiesen, dass die Regelung in § 42b BPefG nicht bußgeldbewehrt ist. Um eine Sanktionierung zu ermöglichen, hat der Bund-Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr beschlossen, in den Genehmigungsbescheiden eine Auflage aufzunehmen, nach der die eingesetzten Fahrzeuge die Anforderungen des § 42b BPefG erfüllen müssen. Von mehreren Ländern wird gefordert, einen gesetzlichen Bußgeldtatbestand zu schaffen. Das BMVI wird diesen Vorschlag prüfen.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat Marktanalysen des Fernbuslinienverkehrs für die Jahre 2014, 2015 und 2016 durchgeführt und wird den Fernbuslinienverkehrsmarkt zunächst weiter beobachten.

Diese Marktanalysen werden vom BAG im Auftrag des BMVI herausgegeben. Bestandteil der Analysen sind auch Aspekte der Barrierefreiheit.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) veröffentlicht alle zwei Jahre einen Bericht über die Tätigkeiten als Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und Beschwerdeinstanz. Für die Berichtsjahre 2013 bis 2016 liegen bereits entsprechende Berichte vor. Außerdem sind Erfahrungen von Genehmigungsbehörden für den Fernbuslinienverkehr gemäß § 11 PBefG bedeutsam für die vorliegende Thematik.

Schließlich werden auch weiterhin die Akteure selbst ihre Beobachtungen und Schlussfolgerungen sowie eventuelle Verbesserungsvorschläge und Änderungswünsche einbringen.

Anhang

Literaturhinweise

Internationale Regelungen und Vereinbarungen

UN/ECE R 16: Regelung Nr. 16 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von: I. Sicherheitsgurten, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen und ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen für Kraftfahrzeuginsassen. II. Fahrzeugen mit Sicherheitsgurten, Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen und ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen sowie i-Size-Kinderrückhaltesystemen [2015/2059]. Fundstelle: ABl. L 304 vom 20.11.2015, S. 1.

UN/ECE R 44: Regelung Nr. 44 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Rückhalteeinrichtungen für Kinder in Kraftfahrzeugen („Kinderückhaltesysteme“). Fundstelle: ABl. L 265 vom 30.09.2016, S. 1.

UN/ECE R 107: Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale [2015/922]. Fundstelle: ABl. L153/1 vom 18.6.2015.

EU-Gesetzgebung

Durchführungsrichtlinie 2014/37/EU der Kommission vom 27. Februar 2014 zur Änderung der Richtlinie 91/671/EWG des Rates über die Gurtanlegepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen. Fundstelle: ABl. L 59 vom 28.2.2014, S. 32.

Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen. Fundstelle: ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 26.

Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004. Fundstelle: ABl. L 055 vom 28.02.2011, S. 1-12.

Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 15. März 2006. Fundstelle: ABl. L 102 vom 11.04.2006, S. 1 zuletzt geändert durch Artikel 45 der Verordnung vom 4. Februar 2014 (AbL. L 60, S. 1) berichtigt am 18. April 2015 (AbL. L 101, S. 62).

Nationale Gesetze

BITV 2.0: Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung vom 12. September 2011 (BGBl. I S. 1843), die durch Artikel 4 der Verordnung vom 25. November 2016 (BGBl. I S. 2659) geändert worden ist.

BKrFQG - Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2861) geändert worden ist

BKrFQV - Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung vom 22. August 2006 (BGBl. I S. 2108), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2920) geändert worden ist

BOKraft: Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 483 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist.

EU-FahrgRBusG: EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz vom 23. Juli 2013 (BGBl. I S. 2547), das durch Artikel 18 des Gesetzes vom 19. Februar 2016 (BGBl. I S. 254) geändert worden ist.

PBefG: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 17. Februar 2016 (BGBl. I S. 203) geändert worden ist.

SGB IX: Das Neunte Buch Sozialgesetzbuch – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen – (Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2001, BGBl. I S. 1046, 1047), das durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) geändert worden ist.

StVO: Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 16. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2938) geändert worden ist".

StVZO: Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1463) geändert worden ist.

Normen

DIN 12183, 2014-06: Muskelkraftbetriebene Rollstühle – Anforderungen und Prüfverfahren; Deutsche Fassung EN 12183:2014.

DIN 12184, 2014-06: Elektrorollstühle und -mobile und zugehörige Ladegeräte – Anforderungen und Prüfverfahren; Deutsche Fassung EN 12184:2014.

DIN 18040-1, 2010-10: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude.

DIN 18040-3, 2014-12: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.

DIN 32975, 2009-12: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung, Berichtigung zu DIN 32975:2009-12.

DIN 32984 Berichtigung 1, 2012-10: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Berichtigung zur DIN 32984:2011-10.

DIN 32985, 2012-03: Fahrzeuggebundene Rampen für Rollstuhlbenutzer und andere mobilitätsbehinderte Personen – Sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfung.

DIN 32986, 2015-01: Taktile Schriften und Beschriftungen - Anforderungen an die Darstellung und Anbringung von Braille- und erhabener Profilschrift.

DIN 75078-2, 2015-04: Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP) - Teil 2: Rückhaltesysteme; Begriffe, Anforderungen, Prüfung.

ISO 7176-19, 2008-07: Rollstühle - Teil 19: Mobilitätseinrichtungen (Rollstühle) zur Anwendung als Sitz in Motorfahrzeugen (geändert: 2015-11- Änderung 1: Anhang G

ISO 10542-1:2012-10: Technical systems and aids for disabled or handicapped persons - Wheelchair tiedown and occupant-restraint systems - Part 1: Requirements and test methods for all systems.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

Hinweise für die Planung von Fernbusterminals. Ausgabe 2012. Köln: FGSV Verlag (FGSV, 159).

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Ausgabe 2006, korrigierter Nachdruck 2009. Köln: FGSV Verlag (FGSV, 200).

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Ausgabe 2011. Köln: FGSV Verlag (FGSV, 212).

Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS). Ausgabe 2011. Köln: FGSV Verlag (FGSV, 222).

Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Ausgabe 2013. Köln: FGSV Verlag (FGSV, 289).

Weitere Publikationen

BSK - Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. (2014): Barrierefreiheit in Fernlinienbussen. Allgemeine Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Fernlinienbussen. Stand Oktober 2014. Krautheim.

VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (2014): Mitnahme von Mobilitätshilfen in Bussen. Köln (VDV-Mitteilung, 7028).

Abkürzungsverzeichnis

ABB	Allgemeine Geschäfts- und Beförderungsbedingungen
ARGEBAU	Arbeitsgemeinschaft Bau
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
bdo	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BKrFQG	Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz
BKrFQV	Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung
Bl	Blind (Merkzeichen im Schwerbehindertenausweis)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BSK	Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter
DIN	Deutsches Institut für Normung
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
ERS	Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen
EU	Europäische Union
FE-Vorhaben	Forschungs- und Entwicklungs-Vorhaben
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
H VÖ	Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Verkehrs
ISO	International Organization for Standardization
K	Leuchtdichtekontrast
MBO	Musterbauordnung
NAP	Nationaler Aktionsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ρ	Reflexionsgrad
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PRS	Personenrückhaltesystem
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RRS	Rollstuhlrückhaltesystem
SGB	Sozialgesetzbuch
STUVA	Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
Tab.	Tabelle
UN-BRK	Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen (UN)
UN/ECE	United Nations Economic Commission for Europe
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO	Verordnung
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Bildnachweis

AMF-Bruns GmbH & Co. KG	Bild 18, 21
Autobahn Tank & Rast GmbH	Bild 72
Auto-Medienportal	Bild 32
BerlinLinienBus	Bild 1, 14
BGW/Eva Häberle	Bild 22
BSK	Bild 12
BSK, Peer Maßmann	Bild 33
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	Bild 19, 20
Christian Kaufmann – theblueline.de	Bild 26
Deutsche Bahn AG	Bild 30, 36, 37
Deutsche Bahn/Ralf Braum	Bild 7
Deutsche Bahn GA/Uwe Miethe	Bild 29
© Foto: Deutsche Post DHL Group	Bild 2
Dirk Boenke	Bild 73
Eberhardt Wydmuch, FB Planen und Stadtentwicklung, Landeshauptstadt Hannover	Bild 60
© Foto: Helena Kunz	Bild 28, 40, 43, 50
Hering Sanikonzept GmbH	Bild 62, 63, 64
Hermann Schnierle GmbH	Bild 23
Landeshauptstadt Hannover/Neue Medien	Bild 44
MEYRA GmbH	Bild 17
Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG	Bild 38
Oliver Simon, Blind und mobil, Hamburg	Bild 55
Straßen NRW	Bild 71
Stuttgart Airport Busterminal	Bild 47, 48, 52, 56, 58, 61, 75
STUVA	Bild 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 24, 25, 27, 31, 34, 35, 41, 45, 49, 51, 53, 57, 65, 66, 67, 68, 69, 74, 76
Tiefbauamt Hannover, Kniep	Bild 42, 54
VAG Nürnberg	Bild 59
VDL Bus & Coach B. V.	Bild 10, 13, 15, 16
ZOB Hamburg GmbH	Bild 70, 77

Der Auszug aus dem FGSV-Regelwerk Nr. 159, Hinweise für die Planung von Fernbusterminals, Ausgabe 2012, ist mit Erlaubnis der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. auszugsweise wiedergegeben worden. Maßgebend für das Anwenden des FGSV-Regelwerkes ist dessen Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum, die beim FGSV Verlag, Wesseling Str. 17, 50999 Köln, www.fgsv-verlag.de, erhältlich ist.

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Ansprechpartner

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat LA25 – Gewerblicher Straßenpersonenverkehr
RDir Martin Schröder

Projektbetreuung

Bei der Erarbeitung dieses Handbuchs haben die Mitglieder des Projektbetreuerkreises (BMVI, BAST, bdo und BSK) mitgewirkt und den Erstellungsprozess unterstützt. Die Fachbetreuung lag bei Maxim Bierbach (BAST).

Inhaltliche Bearbeitung und Gestaltung

Dr.-Ing. Dirk Boenke (Projektleiter), Dr.-Ing. Helmut Grossmann,
M.Sc Julia Nass, Dipl.-Bibl. Martin Schäfer

Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen e. V. – STUVA
Mathias-Brüggen-Str. 41
50827 Köln

Beratung und Evaluierung (barrierefreie Gestaltung)

Jan Hellbusch, 2bweb.de – Accessibility-Consulting, Dortmund

Titelfotos

Eberhardt Wydmuch, Landeshauptstadt Hannover; Helena Kunz;
Stuttgart Airport Busterminal; STUVA

Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI),
Referat Z 25, Hausdruckerei

Stand

Mai 2017

Veröffentlichungen, auch auszugsweise, sind nur mit Genehmigung des Herausgebers gestattet. Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung; sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

