Markus Rebstock
Jörn Berding
Andrea Herfert
Heidi Körner
Matthias Gather

Evaluation der Checklisten für einen barrierefreien ÖPNV

INSTITUT VERKEHR UND RAUM
der Fachhochschule Erfurt

Berichte des Instituts Verkehr und Raum
Band 7 (2010)
ISSN 1868-8586

Evaluation der Checklisten zur Gewährleistung der Barrierefreiheit im ÖPNV im Rahmen der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie

Projektleitung:	Dr. Markus Rebstock
	Prof. Dr. Matthias Gather
Bearbeitung:	Dr. Markus Rebstock
	Dipl.-Geogr. Jörn Berding
Zuarbeiten:	Dipl.-Wirt.Ing. (FH) Andrea Herfert
	cand. B.Eng. Heidi Körner

Datum: 31. August 2010

Institut Verkehr und Raum

Fachhochschule Erfurt

Altonaer Straße 25

D – 99085 Erfurt

Telefon:	+49 (361) 6700 758
Telefax:	+49 (361) 6700 757
E-Mail:	info@verkehr-und-raum.de
Internet:	www.verkehr-und-raum.de

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangssituation und Untersuchungsziel 1
1.1 Problemstellung 1
1.2 Untersuchungsgegenstand und Zielsetzung 1

2 Vorgehensweise und Methodik 2
2.1 Checklisten-Begutachtung nach Aktenlage 2
2.2 Vor-Ort-Begutachtung umgesetzter Fördermaßnahmen 3
2.3 Schriftliche Befragung der kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen 4
2.4 Untersuchung zum Einsatz von Hubliften in Hochflurlinienbussen 4

3 Ergebnisdokumentation 5
3.1 Ergebnisse der Checklisten-Begutachtung nach Aktenlage beim TLBV 5
3.2 Ergebnisse der Vor-Ort-Begutachtung umgesetzter Fördermaßnahmen 15
3.2.1 Vergleich zwischen den ausgefüllten Checklisten und umgesetzten Fördermaßnahmen 15
3.2.2 Vergleich zwischen den Checklisten-Standards und umgesetzten Fördervorhaben 19
3.3 Ergebnisse der schriftlichen Befragung der kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen 22
3.4 Ergebnisse der Untersuchung zum Einsatz von Hubliften in Hochflurlinienbussen 32
3.4.1 Rahmenbedingungen für den Einsatz von Hochflurlinienbussen mit Hublift im ÖPNV 32
3.4.2 Auswirkungen der Förderung von Hochflurlinienbussen auf die Checklisten-Struktur 38

4 Handlungsempfehlungen 40

5 Quellenverzeichnis 42

6 Anhang 43

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entweder-Oder-Beziehung „Wetterschutz“ in Checkliste für Regionalbushaltestellen 7
Abbildung 2: Anforderung „Zuwegung / Rampe“ in der Checkliste für Regionalbushaltestellen 8
Abbildung 3: Anforderung „Sitzmöglichkeiten“ in der Checkliste für Regionalbushaltestellen 9
Abbildung 4: Vorschriften für Hubvorrichtungen gemäß EU-Busrichtlinie 35
Abbildung 5: mobilitätsbehinderte Menschen 37
Abbildung 6: Platzbedarf eines Hublifts an der Haltestelle 39

Diagrammverzeichnis

Diagramm 1: Art der begutachteten Checklisten 5
Diagramm 2: Quote der in den Checklisten als erreicht markierten Qualitätsziele in % 6
Diagramm 3: formale Ausfüllfehler in den Checklisten in % 7
Diagramm 4: inhaltswirksame Ausfüllfehler in den Checklisten in % 8
Diagramm 5: Wurden in den Checklisten alle Teilbereiche ausgefüllt? 10
Diagramm 6: Wurden etwaige nicht erfüllte Standards in der Checkliste begründet? 11
Diagramm 7: Wer / Welche Institution hat die Checkliste ausgefüllt? 13
Diagramm 8: Gibt es Einwände des Beauftragten für Menschen mit Behinderung zum Vorhaben? 14
Diagramm 9: Wurde das Feld „Barrierefreiheit anhand der Checkliste geprüft“ markiert? 14
Diagramm 10: Wurde das Feld „die ausgefüllte Checkliste ist beigefügt“ markiert? 14
Diagramm 11: registrierte Abweichungen beim TB „Verkehrsweg zum Bussteig“ 16
Diagramm 12: registrierte Abweichungen beim TB „Verkehrsweg am Bussteig“ 16
Diagramm 13: registrierte Abweichungen beim TB „Einbauten und sonstige Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges“ 17
Diagramm 14: registrierte Abweichungen beim TB „Haltestellenstandort- und Einstiegszonenmarkierung“ 18
Diagramm 15: registrierte Abweichungen beim TB „Wartefläche für Fahrgäste“ 19
Diagramm 16: Zielerreichungsgrad „Erfüllung der Checklisten-Teilbereiche“ 19
Diagramm 17: Nicht erfüllte Mindeststandards in den Infrastruktur-Checklisten 21
Diagramm 18: Mit welchen Checklisten haben Sie bereits in Förderverfahren gearbeitet? 22
Diagramm 19: Wer füllt die Checklisten in Ihrer Kommune aus? 23
Diagramm 20: Sind alle Begriffe / Anforderungen in den Checklisten bekannt, klar und eindeutig? 24
Diagramm 21: Ergeben sich Probleme/Schwierigkeiten bei der Bearbeitung der Checklisten? 24
Diagramm 22: Gibt es Probleme bei der Überprüfung der zu berücksichtigenden Anforderungen? 25

Diagramm 23: Können i. d. R. alle Teilbereiche überprüft und entsprechend ausgefüllt werden? 25
Diagramm 24: Sind in Einzelfällen bedeutende Abweichungen zwischen den Mindeststandards der Checklisten und geplanten Vorhaben / Neubeschaffungen festgestellt worden? 26
Diagramm 25: Werden die Gründe für ggf. nicht erreichte Qualitätsziele einzelner Teilbereiche gemäß Merkblatt auf dem Anmerkungsblatt dargelegt? 27
Diagramm 26: Werden die Checklisten im Rahmen des Beteiligungsverfahrens mit dem Vorhabenträger bzw. dem Planungsbüro diskutiert? 28
Diagramm 27: Ist die Struktur der Checklisten nachvollziehbar aufgebaut? 28
Diagramm 28: Haben Sie weitere Optimierungsvorschläge für die Gestaltung oder Anmerkungen zur Anwendung der Checklisten? 29
Diagramm 29: Werden Maßnahmen getroffen, um bei der Checklistenanwendung festgestellte, nicht erfüllte Mindeststandards für die Ausführungsplanung noch zu erreichen? 30
Diagramm 30: Wie schätzen Sie das Instrument der Checklisten und seine Sinnhaftigkeit für Ihre Arbeit im Zusammenhang mit den ÖPNV-Förderverfahren ein? 30

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anzahl der vor Ort begutachteten Förderverfahren 3
Tabelle 2: Anzahl begutachteter Akten nach Art des Fördervorhabens 5
Tabelle 3: „Qualitätsziele erreicht“ und „alle Teilbereiche ausgefüllt“ 10
Tabelle 4: „inhaltswirksame Ausfüllfehler“ und „Qualitätsziele erreicht“ 11
Tabelle 5: „inhaltswirksame Ausfüllfehler“ und „alle Teilbereiche ausgefüllt“ 12
Tabelle 6: „alle Teilbereiche ausgefüllt“ und „Begründung für Abweichung von Standards“ 12
Tabelle 7: „inhaltswirksame Ausfüllfehler“ und „Begründung für Abweichung von Standards“ 12
Tabelle 8: Auswertung der Hublift-Hersteller-Interviews 33

Abkürzungsverzeichnis

AFS ..... Auffindestreifen
BGG ..... Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
Bhf. ..... Bahnhof
BI ..... Bodenindikator
ÖPNV ..... Öffentlicher Personennahverkehr
P&R ..... Park & Ride
QZ ..... Qualitätsziel
SP ..... Sicherheitsprüfung
SPNV ..... Schienenpersonennahverkehr
StPNV ..... Straßenpersonennahverkehr
TB ..... Teilbereich
TLBV ..... Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
VDV ..... Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

1 Ausgangssituation und Untersuchungsziel

1.1 Problemstellung

Ein besonderer Schwerpunkt der Landespolitik des Freistaates Thüringen ist die Realisierung von Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Aus diesem Grund wurde zum 1. Februar 2007 im Freistaat Thüringen die Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie) neu gefasst, u. a. um das Förderverfahren bei Investitionsmaßnahmen im ÖPNV hinsichtlich der Gewährleistung der Barrierefreiheit zu qualifizieren.
Voraussetzung für eine Förderung nach dieser Richtlinie ist, dass das ÖPNV-Investitionsvorhaben die Anforderungen an Barrierefreiheit berücksichtigt. Dem Förderverfahren sind sog. „Checklisten für barrierefreie Mindeststandards“ zu Grunde gelegt. Diese dienen den am Förderverfahren Beteiligten als Hilfestellung, um bestimmte Mindeststandards der Barrierefreiheit im ÖPNV zu garantieren.
Folgende Checklisten sind derzeit Grundlage des Förderverfahrens:

- Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Regionalbushaltestellen
- Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Verknüpfungspunkte StPNV
- Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Verknüpfungspunkte SPNV - StPNV
- Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Zugangsstellen zum SPNV
- Checkliste Mindeststandards für barrierefreie P&R-Anlagen
- Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Fahrgastservice- und -informationssysteme
- Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnhaltestellen
- Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnen
- Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse
- Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Stadtbushaltestellen
- Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Toilettenanlagen im öffentlichen Raum

Für das Jahr 2010 ist eine Überarbeitung der ÖPNV-Investitionsrichtlinie geplant. In diesem Zuge soll auch das Verfahren zur Anwendung von Checklisten evaluiert und ggf. optimiert werden.

1.2 Untersuchungsgegenstand und Zielsetzung

Die Anwendung von Checklisten für barrierefreie Mindeststandards im Rahmen von Fördermaßnahmen nach der Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen ist einmalig in Deutschland. Folglich liegen auch keine Erfahrungen aus anderen Bundesländern für diese Verfahrensweise vor. Intensiv angewandt werden die Checklisten seit dem 01.01.2009, d. h. nunmehr seit eineinhalb Jahren. Da die Überarbeitung der Richtlinie geplant ist, besteht die Möglichkeit, über eine Evaluation der Checklistenanwendung Optimierungspotenziale zu ermitteln und in die Änderungsdiskussion einzubringen.
Untersucht wurden:

- die Unterlagen beim Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr zu den durchgeführten Förderverfahren zwischen 2009 und 2010 differenziert nach dem Fördergegenstand
  - Fahrgastinformationsanlagen

  - Linienbusse
  - ÖPNV – Verknüpfungspunkte
  - P+R-Anlagen
  - Regional- und Stadtbushaltestellen
  - Zugangsstellen zum SPNV (Eisenbahnhaltepunkte)
- die vor Ort umgesetzten baulichen Ergebnisse im Rahmen einer Stichprobenanalyse von 20 % der analysierten Unterlagen, die Checklisten enthielten
- die Erfahrungen der unmittelbar mit den Checklisten konfrontierten Personen, d. h. der kommunalen Beauftragten von Menschen mit Behinderungen in Form von schriftlichen Befragungen

Ziel der Evaluation ist es,
- die Sinnhaftigkeit der Anwendung der Checklisten im Hinblick auf den Verfahrensablauf sowie das konkret erzielte Ergebnis zu überprüfen, um daraus ggf.
- Handlungsbedarf zu ermitteln und
- Optimierungspotenziale für das Verfahren und die Inhalte der Checklisten aufzuzeigen.

Da im Zuge der Überarbeitung der Richtlinie die Förderung von Hochflurlinienbussen mit Hublift ermöglicht werden soll, wurden die ggf. auftretenden Probleme bei der Betätigung von Hubliften an Bushaltestellen mit erhöhten Haltestellenplattformen (zwischen 18 und 24 cm) analysiert und die technischen Voraussetzungen zur Vermeidung dieser Probleme ermittelt. Daneben wurden die Auswirkungen, die die Förderung von Hochflurlinienbussen auf die bestehenden Checklisten haben wird, untersucht und der daraus ggf. entstehende Handlungsbedarf zur Änderung bzw. Ergänzung weiterer Checklisten bestimmt.

2 Vorgehensweise und Methodik

„Evaluation ist eine systematische Analyse und Interpretation von Informationen um die Umsetzung und die Wirkungen von Maßnahmen(bündeln) zu bewerten.“ (FGSV 2010, S. 1) Die vorliegende Untersuchung ist als ex-post-Evaluation konzipiert, die sich auf die Analyse der Wirkung von Maßnahmen (summative Evaluation) konzentriert (vgl. FGSV 2010, S.1ff.). Gleichwohl werden auch Ansätze der Prozessevaluation (formative Evaluation, vgl. Kromrey 2002, S.101f.) berücksichtigt, um Optimierungspotenziale im ÖPNV-Förderverfahrensablauf identifizieren zu können.

2.1 Checklisten-Begutachtung nach Aktenlage

Im Rahmen einer Aktensichtung im Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) der seit 2009 durchgeführten Förderverfahren, differenziert nach dem Fördergegenstand, wurden in den Kalenderwochen 25 bis 27 insgesamt 248 Akten analysiert und anhand der Unterlagen geprüft,

1. um welchen Fördergegenstand es sich handelt,
2. ob und welche Checklisten beiliegen,
3. ob die Checklisten ausgefüllt sind,
4. ob alle Qualitätsziele (QZ) erreicht wurden,
5. ob formale und / oder inhaltliche Ausfüllfehler gemacht wurden,
6. ob die Nichterfüllung von Qualitätszielen begründet wurde,

7. ob die Checklisten sonstige inhaltliche Besonderheiten aufweisen und
8. wer / welche Institution die Checkliste ausgefüllt hat.

Daneben wurde auch die Seite 9 „Stellungnahme des Behindertenbeauftragten zum beantragten Vorhaben“ der Anlage 2.2 der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie (ÖPNV-Investitionsrichtlinie 2007) im Hinblick darauf analysiert, ob die Felder (vgl. Anhang 2)

1. „keine Einwände“ oder „begründete Einwände“,
2. „Ich habe die Barrierefreiheit anhand der „Checkliste für barrierefreie Mindeststandards“ der Fachhochschule Erfurt , soweit vorliegend, geprüft“,
3. „die ausgefüllte Checkliste ist beigefügt“ und
4. „aus Sicht des Behindertenbeauftragten erkläre ich mich mit der Durchführung des beantragten Vorhabens einverstanden“ oder „nicht einverstanden“

markiert wurden.
Die Daten wurden digital erfasst und mit einem Statistikprogramm empirisch ausgewertet.

2.2 Vor-Ort-Begutachtung umgesetzter Fördermaßnahmen

Eine Stichprobe von 21 % der Fördermaßnahmen mit Checkliste (vgl. Kapitel 3.1) wurden vor Ort begutachtet und mit den Inhalten der Checkliste mit dem Ziel verglichen, ggf. auftretende Abweichungen zwischen den erklärten Standards und dem Objekt feststellen zu können. Die Auswahl der einzelnen Maßnahmen erfolgte nach dem in Tabelle 1 dargestellten Schema, welches mit dem Auftraggeber abgestimmt wurde.

Art der Checkliste	Anzahl der vor Ort begutachteten Förderverfahren	Anteil in % aller analysierten Förderverfahren mit Checkliste
Regionalbushaltestelle	31	41%
Stadtbushaltestelle	0	0%
Verknüpfung StPNV	1	33%
Verknüpfung SPNV	0	0%
Bhf.	3	100%
Linienbus	5	5%
Straßenbahn	1	50%
P+R	0	0%
Fahrgastinformationsanlagen	3	38%
Gesamt	44	21 %

Tabelle 1: Anzahl der vor Ort begutachteten Förderverfahren

Diejenigen Fördervorhaben, bei denen die Checklisten „Stadtbushaltestelle“, „SPNV-Verknüpfung“, sowie „P+R“ angewandt wurden, konnten nicht vor Ort begutachtet werden, da diese erst im 2. Halbjahr 2010 baulich umgesetzt werden. Ebenso konnte nur ein Vorhaben mit der Checkliste „StPNV-Verknüpfung“ begutachtet werden, da die restlichen Vorhaben noch nicht gebaut sind. Diejenigen Fördervorhaben, bei denen die Checkliste „Bhf.“ angewandt wurde, sind zu 100 % vor Ort begutachtet worden, während bei Vorhaben mit der Checkliste „Straßenbahn“ 50 % und der Checkliste „Fahrgastservice- und –informationssysteme“ 38 % der

Vorhaben analysiert wurden. Insgesamt wurden 41 % der Fördervorhaben, bei denen die Checkliste „Regionalbushaltestelle“ Fördergrundlage war, vor Ort geprüft, es handelt sich dabei um eine Vollerhebung der Akten aus 2009. Bei Vorhaben, die mit der Checkliste „Linienbus“ gefördert worden sind, wurde eine Zufallsstichprobe gezogen, insgesamt wurden 5 % dieser Vorhaben begutachtet. Grundlage der Vort-Ort-Begutachtung waren die ausgefüllten Checklisten, die entsprechend am Objekt überprüft wurden.

2.3 Schriftliche Befragung der kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen

Da die kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen gemäß ÖPNV-Investitionsrichtlinie für das Ausfüllen der Checklisten zuständig sind, wurden die Erfahrungen, welche die Beauftragten als die unmittelbar mit den Checklisten arbeitenden Personen bei deren Anwendung gesammelt haben, ermittelt. Hierzu wurden alle kommunalen Beauftragten von Menschen mit Behinderungen in einer standardisierten schriftlichen Befragung zu ihren praktischen Erfahrungen und ihren Anregungen zur Optimierung des Verfahrens befragt. Der Fragebogen ist in Anhang 1 dargestellt.
Die Daten wurden digitalisiert und mit einem Statistikprogramm empirisch ausgewertet.

2.4 Untersuchung zum Einsatz von Hubliften in Hochflurlinienbussen

Die Analyse der ggf. auftretenden Probleme bei der Betätigung von Hubliften an Bushaltestellen mit erhöhten Haltestellenplattformen erfolgte mittels einer Literaturrecherche sowie telefonischen Experteninterviews mit Herstellern von Hubliften für Hochflurbusse sowie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

3 Ergebnisdokumentation

3.1 Ergebnisse der Checklisten-Begutachtung nach Aktenlage beim TLBV

Im Rahmen der Aktensichtung wurden insgesamt 248 Akten begutachtet. Tabelle 2 zeigt die Anzahl aller gesichteten Akten nach der Art des Fördervorhabens gemäß der gängigen Kategorisierung im TLBV.

Art des Fördervorhabens	Anzahl
Haltestelle	98
Haltestelle mit Wendeschleife	11
Verknüpfungspunkt	11
Fahrzeug	114
Telematik	10
Bhf.	4
Summe	248

Tabelle 2: Anzahl begutachteter Akten nach Art des Fördervorhabens

Checklisten-Auswertung

Bei insgesamt 210 Akten lag eine Checkliste bei, also bei 85 % der begutachteten Akten. Dabei waren die Checklisten zu Linienbussen und Regionalbushaltestellen deutlich in der Mehrzahl (vgl. Diagramm 1).

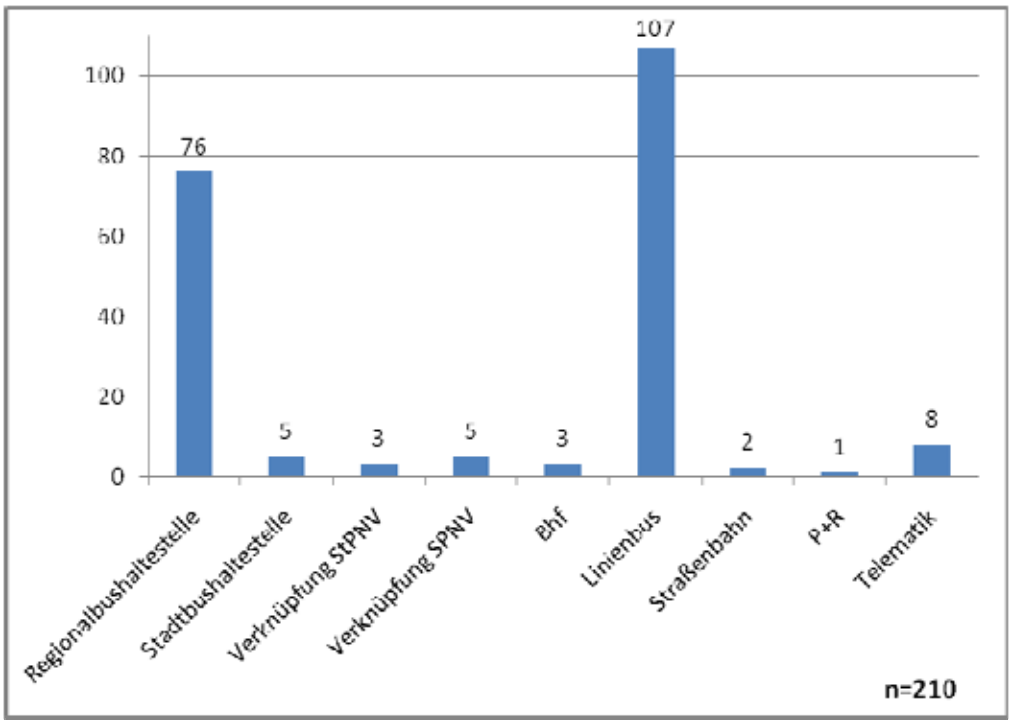

Diagramm 1: Art der begutachteten Checklisten

Zu beachten ist, dass z. T. Checklisten angewandt wurden, die für den Fördergegenstand eigentlich nicht geeignet waren, z. B. wurde in einem Fall die Neuerwerbung dynamischer

Fahrgastinformationstafeln an Haltestellen mit der Checkliste für Regionalbushaltestellen bewertet, in einem anderen Fall die Nachrüstung von Straßenbahnen mit Außenlautsprechern mit der Checkliste für Straßenbahnen. Der Grund hierfür ist, dass zum Zeitpunkt der Förderung geeignetere Checklisten noch nicht erstellt waren. Da diese Listen den Fördergegenstand nur z. T. tangieren resultieren daraus Abweichungen in der Ausfüllsystematik der Checklisten (z. B. dass nur diejenigen Teilbereiche ausgefüllt wurden, die den Fördergegenstand tangieren, in diesen Fällen daraus aber kein Fehler in der Ausfüllsystematik abgeleitet werden kann). Dieser Sachverhalt erklärt die Schwankungen des Stichrobenumfanges in den folgenden Auswertungen.

97 % aller Checklisten waren ausgefüllt, lediglich 3 % lagen unausgefüllt der Akte bei. Die in den Checklisten dokumentierte Zielerreichung ist in Diagramm 2 dargestellt. Demnach sind nur in rund 1/5 der untersuchten Checklisten alle Qualitätsziele als erreicht markiert, in der überwiegenden Mehrzahl von 77 % sind die Qualitätsziele z. T. als erreicht markiert, 2 % haben kein einziges Ziel als erreicht markiert. Dies deutet einerseits darauf hin, dass die Checklisten ernst genommen und vom zuständigen Ausfüller nicht pauschal als erfüllt „durchgewunken“ werden. Andererseits stellt sich vor dem Hintergrund dieses Ergebnisses auch die Frage, warum das Gros der Fördervorhaben eben nicht alle Ziele erreicht (vgl. auch Kapitel 3.2.2). Diese Frage ist allerdings nicht pauschal zu beantworten.

Diagramm 2: Quote der in den Checklisten als erreicht markierten Qualitätsziele in %

Um die Gründe für die Abweichung vieler Checklisten vom „Idealergebnis“, nämlich der Erfüllung aller Qualitätsziele, nachvollziehen zu können, wurden diverse Parameter erhoben. Zum Einen wurde geprüft, ob in den Checklisten rein formale Fehler enthalten sind, d. h. ob z. B. alle Anforderungen eines Teilzieles zwar als erfüllt markiert wurden, aber das zugehörige Teilziel bzw. das Qualitätsziel nicht. Ein Effekt dieses Fehlers ist, dass für die in diesem Fall nicht erreichten Qualitätsziele auch keine Begründung für die Abweichung von der Checkliste mitgeliefert werden muss, da die Ziele ja erreicht, aber nur nicht markiert wurden. Waren formale Fehler enthalten, wurde zudem der Fehler notiert. Diagramm 3 zeigt, dass in 57 % der untersuchten Listen keine formalen Fehler enthalten sind und 43 % der Listen diese Art von Fehlern enthalten.

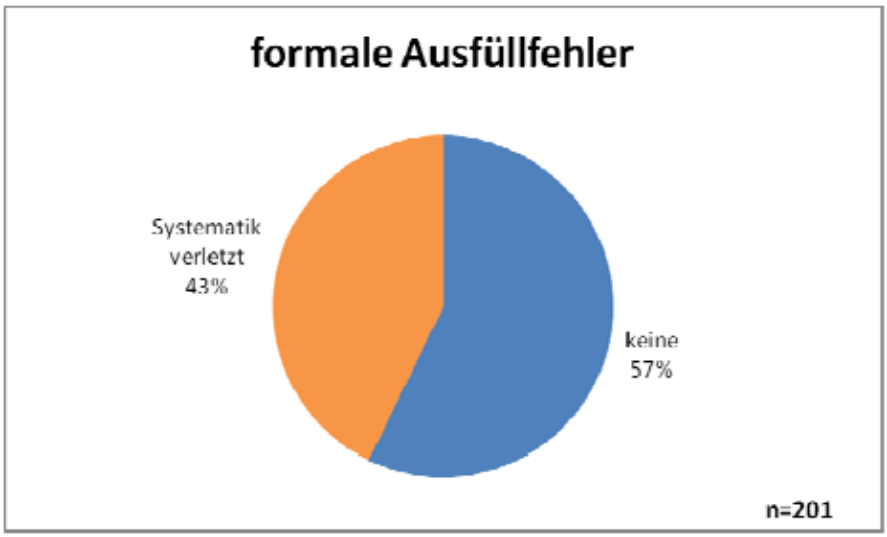

Diagramm 3: formale Ausfüllfehler in den Checklisten in %

Diese hohe Fehlerquote hat zwar keine inhaltlichen Auswirkungen auf die Barrierefreiheit, dennoch könnte dies ein Hinweis darauf sein, dass der Checklisten-Aufbau an bestimmten Punkten vom Auszufüllenden nicht verstanden wird. Die Analyse der notierten Fehler bestätigt dieses Bild:

- Insbesondere die Anforderung „Wetterschutz“ in den Checklisten für Regional- und Stadtbushaltestellen sowie SPNV-Zugangsstellen (vgl. Abbildung 1) wird formal falsch ausgefüllt. So ist in rund 85 % aller untersuchten Listen aus den o. g. drei Checklistenarten, in denen formale Fehler festgestellt wurden, dieser Punkt fehlerhaft markiert (Dieser Punkt wurde zudem im Rahmen der Befragung der kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen von einem Teilnehmenden explizit im Fragebogen vermerkt, vgl. Kapitel 3.3). Der Grund hierfür ist sicherlich, dass in diesem Fall die Systematik der Entweder-Oder-Beziehung nicht selbsterklärend ist, da hinter dieser Abfrage keine direkt ableitbaren Anforderungen stehen, sondern lediglich ersichtlich werden soll, ob ein Wetterschutz vorgesehen ist oder nicht.

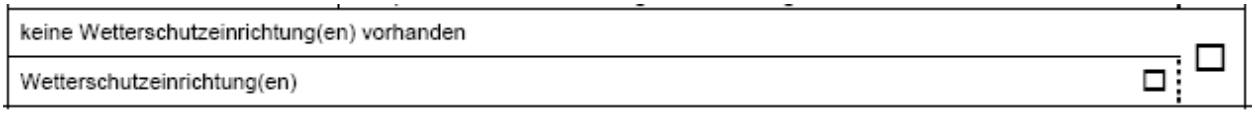

Abbildung 1: Entweder-Oder-Beziehung „Wetterschutz“ in Checkliste für Regionalbushaltestellen

- Ein weiterer „beliebter“ Ausfüllfehler wurde in den Checklisten Regionalbushaltestellen, Stadtbushaltestellen und Zugangsstellen zum SPNV unter der Entweder-Oder-Beziehung Zuwegung / Rampe (vgl. Abbildung 2) registriert. 36 % aller festgestellten formalen Fehler aus den o. g. drei Checklistenarten betreffen diesen Punkt, auch hier besteht offensichtlich ein größeres Verständnisproblem.
- In weit geringerem Maße wurden formale Ausfüllfehler in den Infrastruktur-Checklisten (Regional- und Stadtbushaltestellen; SPNV- und StPNV-Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen zum SPNV) unter den Qualitätszielen „Haltestellenstandort- und Einstiegszonenmarkierung“ bzw. „Bodenindikatoren“ oder „bodenindikatorbasiertes Leitsystem“ gemacht. Insgesamt tritt dieser Fehler bei 11 % der Infrastruktur-Checklisten mit formalen Fehlern auf.

Zuwegung (Geh-, Fußweg)	Längsneigung ≤ 4 %; Querneigung ≤ 2 % (in Ausnahmefällen ≤ 2,5 %)		☐	☐
	lichte Breite ≥ 180 cm		☐	
	keine Stufen > 3 cm		☐	
Rampe	Längsneigung ≤ 6 % bei 0 % Querneigung		☐	
	nutzbare Breite ≥ 120 cm		☐	
	Handlauf	beidseitig	☐	
		optisch kontrastreich	☐	
		Höhe 85 cm - 90 cm (Oberkante)	☐	
		Rund- oder Ovalprofil (Durchmesser 3 cm bis 4,5 cm)	☐	
		waagerechter Überstand über Rampenanfang und –ende ≥ 30 cm	☐	
		lichter Wandabstand ≥ 5 cm	☐	
	Radabweiser (Höhe ≥ 10 cm) bzw. seitliche Rampenbegrenzung durch Wand		☐	
	Rampenlänge ≤ 600 cm bzw. nach jeweils 600 cm waagerechtes Zwischenpodest (≥ 150 cm x 150 cm bei einer Querneigung ≤ 2,5 %)		☐	
	freie Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm vor und nach der Rampe		☐	
	keine abwärts führende Treppe in Verlängerung der Rampe		☐	

Abbildung 2: Anforderung „Zuwegung / Rampe“ in der Checkliste für Regionalbushaltestellen

Zum Anderen wurde analysiert, ob es inhaltswirksame Fehler in den ausgefüllten Checklisten gibt, d. h. ob z. B. Qualitätsziele oder Teilziele als erfüllt markiert wurden, obwohl nicht alle Anforderungen erfüllt und somit markiert wurden. Dieser Fehler hat den Effekt, dass der Ausfüllende davon ausgeht, das Qualitätsziel erreicht zu haben und daher keine Begründung für die Nichterreichung mitliefert, obwohl dies zwingend erforderlich wäre, da ja nicht alle Anforderungen erfüllt sind, was widerum unmittelbare Auswirkungen auf die Qualität der Barrierefreiheit hat. Daneben wurde erhoben, ob alle Teilbereiche der Listen ausgefüllt wurden, da dies ein weiteres Indiz dafür ist, ob die Checkliste eine Begründung beinhalten muss oder nicht. Grundsätzlich ist es so, dass nicht markierte Teilbereiche eine Begründung zwingend erfordern, da dann davon auszugehen ist, das dieser Bereich gänzlich unerfüllt ist.
Diagramm 4 zeigt, dass mit 64 % rund 2/3 der untersuchten Checklisten inhaltswirksame Fehler aufweisen, 1/3 der Listen enthalten keine derartigen Fehler, die sich unmittelbar auf die Systematik der Ausnahmenbegründung auswirken.

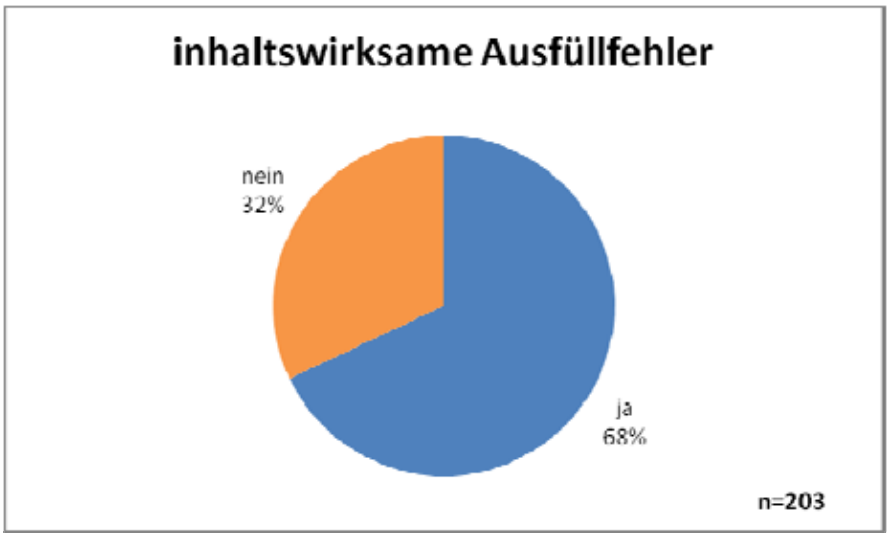

Diagramm 4: inhaltswirksame Ausfüllfehler in den Checklisten in %

Ebenso wie bei den formalen wurden auch bei den inhaltswirksamen Fehlern Häufungen festgestellt. Für die Infrastruktur-Checklisten (Regional- und Stadtbushaltestellen; SPNV- und StPNV-Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen zum SPNV) konnten folgende Auffälligkeiten registriert werden:

- Insbesondere bei der Anforderung „Sitzmöglichkeiten“ (vgl. Abbildung 3) im Teilbereich „Wartefläche für Fahrgäste“ wurden inhaltswirksame Fehler gemacht. Bei 46 % der Infrastruktur-Checklisten, die einen Inhaltsfehler aufwiesen, wurde der Fehler in diesem Bereich registriert[1]. Hierbei wurden überwiegend die Anforderungen „Rücken- und Armlehnen“ sowie „Ausrüstung mit Sockel (Höhe ≥ 3 cm) bzw. Tastleiste (Höhe ≤ 15 cm) entsprechend der Abmessungen der Sitzmöglichkeit“ nicht markiert, gleichwohl aber das Teilziel und/oder das Qualitätsziel. Daher liegt der Schluss nahe, dass dem Nutzen dieser Anforderungen insbesondere für gehbehinderte und ältere Menschen bzw. für blinde Menschen bisher zu wenig Sensibilität entgegen gebracht wird, zumal dieser Punkt auch bei der Vort-Ort-Begutachtung als Fehlerquelle identifiziert wurde (vgl. Diagramm 15 in Kapitel 3.2.1 und Diagramm 17 in Kapitel 3.2.2).

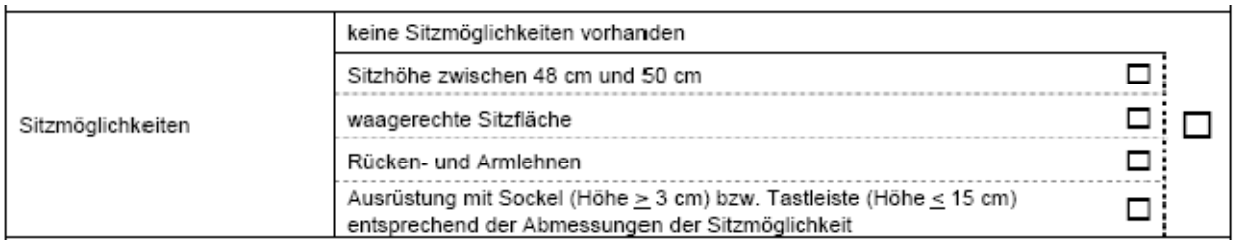

Abbildung 3: Anforderung „Sitzmöglichkeiten“ in der Checkliste für Regionalbushaltestellen

- Bei 30 % der Infrastruktur-Checklisten, die Inhaltsfehler aufwiesen, wurden diese in der Thematik „Gestaltung von taktilen und optisch kontrastreichen Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen“ festgestellt, namentlich in den Teilbereichen „Haltestellenstandort- und Einstiegszonenmarkierung“ (Regionalbushaltestellen), „Bodenindikatoren“ (Stadtbushaltestellen) und „bodenindikatorbasiertes Leitsystem“ (SPNV- und StPNV-Verknüpfungspunkte sowie SPNV-Zugangsstellen). Hierbei wurden unterschiedlichste Fehler registriert (vgl. auch Diagramm 17 in Kapitel 3.2.2), so dass die Vermutung nahe liegt, dass es sich hierbei nicht primär um ein Verständnisproblem der Systematik der Checklisten handelt. Dagegen scheint es in dieser Thematik einerseits noch an fundiertem fachlichen Verständnis zur Gestaltung von Leitsystemen zu fehlen (vgl. hierzu auch Fußnote 8 in Kapitel 3.3), andererseits aber auch an einer mangelnden Sensibilität der Planenden und Fördervorhabenträger gegenüber den Belangen von blinden und sehbehinderten Menschen.
- Je 15 % der Infrastruktur-Checklisten, die Inhaltsfehler aufwiesen, enthielten diesen bei den Anforderungen „optisch kontrastreiche Gestaltung bzw. Kennzeichnung aller Einbauten und Objekte (deutliche farbliche Abgrenzung zur Umgebung; kein „Grau-in-Grau“)“ bzw. „eindeutige, gut sichtbare und sich von der Umgebung abhebende horizontale Sicherheitsmarkierungen in 2 Höhen“ im Teilbereich „Einbauten und sonstige Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges“ (vgl. auch Kapitel 3.2). Beide Anforderungen behandeln die Thematik „Kontrastgestaltung im öffentlichen Raum“. Auch hier scheint ein mangelndes Verständnis für die Belange sehbehinderter Menschen zu bestehen.

[1] Entspricht 16 % aller untersuchten Akten mit Checklisten

Daneben konnten bezüglich der Checkliste „Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse (> 22 Sitzplätze außer dem Fahrersitz)“ inhaltswirksame Fehlerhäufungen in folgenden Bereichen festgestellt werden:

- Insgesamt wurden bei 34 % der Checklisten für Linienbusse mit inhaltswirksamen Fehlern diese im Bereich „akustische Informationsübermittlung inner- und außerhalb des Fahrzeuges“ festgestellt.
- Bei 15 % der Checklisten für Linienbusse, die Inhaltsfehler aufwiesen, wurden diese im Bereich „optische Informationsübermittlung an der Fahrzeugaußenseite“ registriert.
- Je 3 % der Checklisten für Linienbusse, die Inhaltsfehler aufwiesen, enthielten diesen bei der Anforderung „klappbare Armlehnen zwischen Sitzplätzen und Gang“ bzw. im Bereich „optische Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges“.

In rund 1/3 der untersuchten Checklisten wurden nicht alle Teilbereiche ausgefüllt, die überwiegende Mehrheit von 65 % enthält in jedem Teilbereich Markierungen (vgl. Diagramm 5).

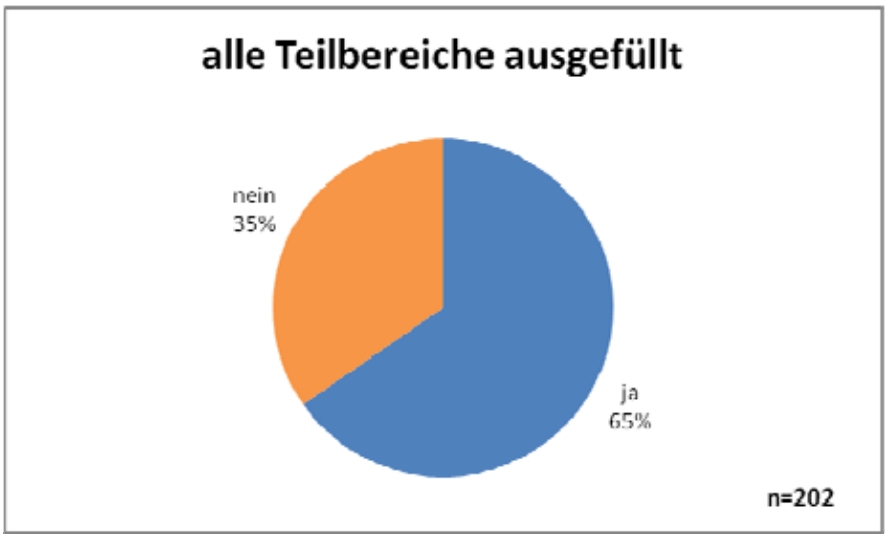

Diagramm 5: Wurden in den Checklisten alle Teilbereiche ausgefüllt?

In rund 1/5 der untersuchten Listen wurden alle Teilbereiche ausgefüllt und alle Qualitätsziele als erreicht markiert (vgl. Tabelle 3), d. h. diese Listen bräuchten eigentlich keine Begründung für Zielabweichungen beinhalten. Allerdings wurden bei rund 7 % der untersuchten Listen zwar alle Qualitätsziele als erreicht markiert, aber ebenfalls inhaltswirksame Fehler registriert (vgl. Tabelle 4), demnach wäre eine Begründung auch in diesen Fällen eigentlich notwendig gewesen.

n=202		**Qualitätsziele erreicht**		
		alle	**teilweise**	**keine**
alle Teilbereiche ausgefüllt	**ja**	42 20,8 %	90 44,6 %	
	nein		66 32,7 %	4 2 %

Tabelle 3: „Qualitätsziele erreicht“ und „alle Teilbereiche ausgefüllt“

n=203		Qualitätsziele erreicht		
		alle	**teilweise**	**keine**
inhaltswirksame Ausfüllfehler	**ja**	14 6,9 %	121 59,6 %	3 1,5 %
	nein	28 13,8 %	36 17,7 %	1 0,5 %

Tabelle 4: „inhaltswirksame Ausfüllfehler“ und „Qualitätsziele erreicht“

Folgerichtig wurde untersucht, ob die Checklisten bei Nichterfüllung von Qualitätszielen die vorgeschriebene Begründung enthalten. 73 % der untersuchten Listen enthalten keine Begründung, wobei dies bei 15 % der Listen auch nicht erforderlich war, da diese keine Abweichungen von Zielen enthielten. Allerdings fehlen bei 58 % der Checklisten die eigentlich notwendigen Begründungen. In 15 % der Listen sind die Abweichungen zumindest z. T. begründet, aber in nur 12 % der Listen wurden die Abweichungen vollumfänglich begründet (vgl. Diagramm 6).

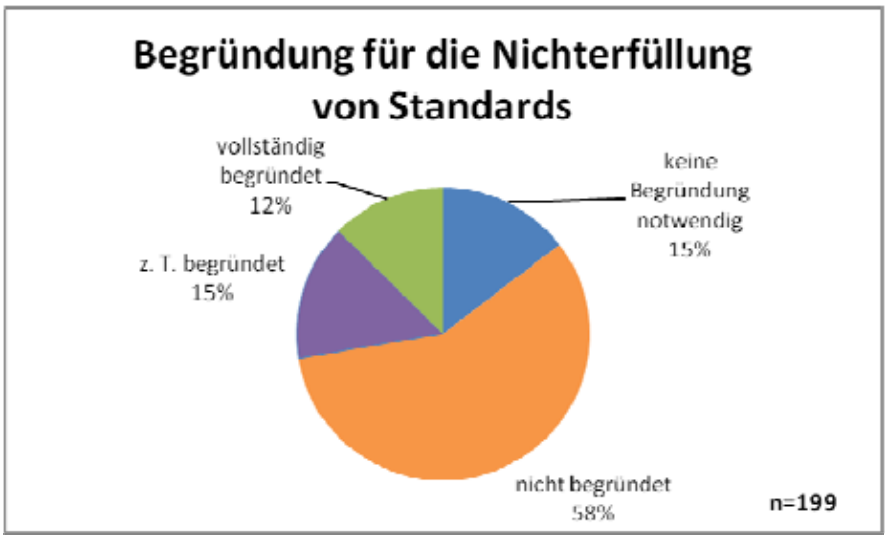

Diagramm 6: Wurden etwaige nicht erfüllte Standards in der Checkliste begründet?

Rund 1/5 der untersuchten Listen haben keine inhaltswirksamen Ausfüllfehler und es wurden alle Teilbereiche ausgefüllt, d. h. dass diese Listen inhaltlich korrekt ausgefüllt wurden, gleichwohl auch in diesen Listen ggf. eine Begründung für die Nichterreichung von Qualitätszielen enthalten sein muss. Die restlichen Listen müssten eine Begründung enthalten. Etwa ¼ der Checklisten haben inhaltswirksame Ausfüllfehler und es wurden nicht alle Teilbereiche ausgefüllt, in knapp der Hälfte der Listen sind zwar alle Teilbereiche ausgefüllt, aber es sind inhaltswirksame Fehler festgestellt worden. Knapp 10 % haben keine Inhaltsfehler, aber es wurden nicht alle Teilbereiche ausgefüllt (vgl. Tabelle 5).

n=202		alle Teilbereiche ausgefüllt	
		ja	**nein**
inhaltswirksame Ausfüllfehler	**ja**	87 43,1 %	50 24,8 %
	nein	45 22,3 %	20 9,9 %

Tabelle 5: „inhaltswirksame Ausfüllfehler“ und „alle Teilbereiche ausgefüllt“

Bei 5,6 % der Checklisten wurde die Nichtausfüllung aller Teilbereiche vollständig begründet, bei rund 9 % wurden die Abweichungen zumindest zum Teil begründet. Bei rund 1/5 der Listen wurde die Nichtausfüllung von Teilbereichen nicht begründet (vgl. Tabelle 6).

n=198		Begründung für Abweichung von Standards			
		nicht notwendig	**nicht begründet**	**z.T. begründet**	**vollst. begründet**
alle Teil-bereiche ausgefüllt	**ja**	28 14,1 %	74 37,4 %	12 6,1 %	14 7,1 %
	nein	1 0,5 %	40 20,2 %	18 9,1 %	11 5,6 %

Tabelle 6: „alle Teilbereiche ausgefüllt“ und „Begründung für Abweichung von Standards“

Rund die Hälfte der Checklisten enthalten keine Begründung für die Abweichung von Checklisten-Standards, weisen aber inhaltswirksame Ausfüllfehler auf. Nur rund 1/5 der Listen enthalten zumindest eine Teil- bzw. vollumfängliche Begründung (vgl. Tabelle 7).

n=199		Begründung für Abweichung von Standards			
		nicht notwendig	**nicht begründet**	**z.T. begründet**	**vollst. begründet**
inhaltswirksame Ausfüllfehler	**ja**		98 49,2 %	25 12,6 %	12 6 %
	nein	29 14,6 %	17 8,5 %	5 2,5 %	13 6,5 %

Tabelle 7: „inhaltswirksame Ausfüllfehler“ und „Begründung für Abweichung von Standards“

Diagramm 7 zeigt die Ergebnisse der Auswertung, wer bzw. welche Institution die Checklisten ausgefüllt hat. Nach der ÖPNV-Investitionsrichtlinie ist das Vorhaben anhand der Checkliste vom Beauftragten für Menschen mit Behinderungen zu prüfen und die ausgefüllte Checkliste der Stellungnahme des Beauftragten beizulegen (vgl. ÖPNV-Investitionsrichtlinie 2007, Anlage 2.2, S.9). Insgesamt konnten allerdings nur 13 % der analysierten Checklisten dem Beauftragten für Menschen mit Behinderungen direkt zugeordnet werden, rund die Hälfte der Listen wurde durch den Vorhabenträger selbst ausgefüllt. In 9 % der Fälle wurden die Checklisten durch das beteiligte Planungsbüro gezeichnet. Bei rund 1/3 der Listen war der Bearbeiter nicht ersichtlich, der Grund hierfür ist, dass in der „ersten Generation“ der Checklisten noch kein Bearbeiter-Feld integriert war, die Listen also nicht namentlich bzw. institutionell gekennzeichnet wurden. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang, dass der hohe Anteil an Vorhabenträgern und Planungsbüros grundsätzlich zu begrüßen ist, da die ursprüngliche Intension

bei Entwicklung des Checklisten-Verfahrens war, dem Vorhabenträger bzw. Planungsbüro die Ausfüllung der Checkliste zu übertragen (vgl. Rebstock 2009, S.103).

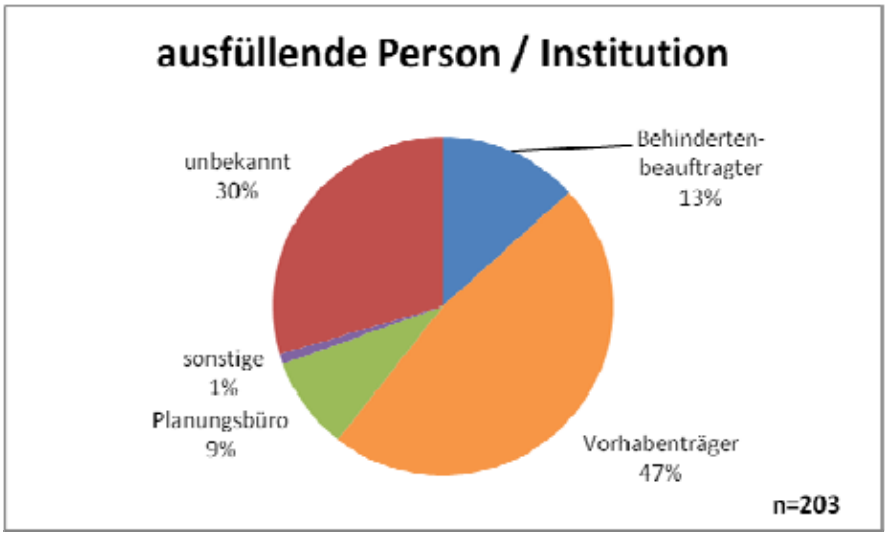

Diagramm 7: Wer / Welche Institution hat die Checkliste ausgefüllt?

Zusammenfassung Checklisten-Begutachtung nach Aktenlage

- In nahezu allen Akten mit Checklisten lagen diese ausgefüllt bei
- Nur 1/5 der Checklisten erreichen alle Qualitätsziele
- Bei rund 2/3 der Checklisten wurde jeder Teilbereich mindestens teilweise ausgefüllt
- Fast die Hälfte der Checklisten enthalten formale Ausfüllfehler
- Rund 2/3 der Checklisten enthalten inhaltliche Ausfüllfehler
- Bei fast 60 % der Checklisten fehlen die Begründungen für Abweichungen gänzlich
- Knapp ¼ der Checklisten werden den Ausfüllvorgaben entsprechend korrekt ausgefüllt
- Rund die Hälfte der Checklisten werden vom Vorhabenträger oder Planungsbüro ausgefüllt

Auswertung der „Stellungnahme des Behindertenbeauftragten zum beantragten Vorhaben“

Die „Stellungnahme des Behindertenbeauftragten zum beantragten Vorhaben“ als Teil der Anlage 2.2 der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie (ÖPNV-Investitionsrichtlinie 2007, Anlage 2.2, S.9) enthält die in Anhang 2 dargestellten Felder, die entsprechend zu markieren sind. Etwaige Anmerkungen und Ergänzungen sollen auf einem Extrablatt mitgeliefert werden.

- In 97 % der analysierten Stellungnahmen wurde das Feld „es gibt keine Einwände“ markiert, in nur 3 % der Fälle wurde das Feld „Es gibt begründete Einwände zum genannten Vorhaben“ markiert (vgl. Diagramm 8). Dies ist nicht weiter überraschend, da die Zustimmung des Beauftragten für Menschen mit Behinderungen Voraussetzung für eine Förderung ist.
- Allerdings wurde in über der Hälfte der geprüften Stellungnahmen (57 %) das Feld „Ich habe die Barrierefreiheit des Vorhabens anhand der „Checkliste [..]“ der Fachhochschule Erfurt, soweit vorliegend, geprüft.“ nicht markiert (vgl. Diagramm 9).
- Das Feld „Die ausgefüllte Checkliste ist beigefügt.“ wurde in über der Hälfte der analysierten Stellungnahmen (54 %) markiert (vgl. Diagramm 10).
- In allen untersuchten Stellungnahmen wurde das Feld „Aus Sicht des/der Behindertenbeauftragten erkläre ich mich mit der Durchführung des beantragten Vorhabens einverstanden.“ markiert.

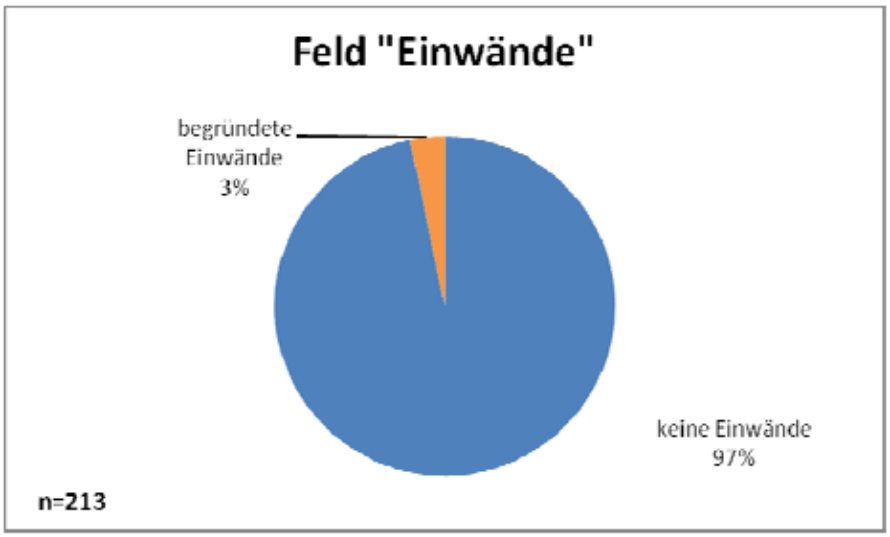

Diagramm 8: Gibt es Einwände des Beauftragten für Menschen mit Behinderung zum Vorhaben?

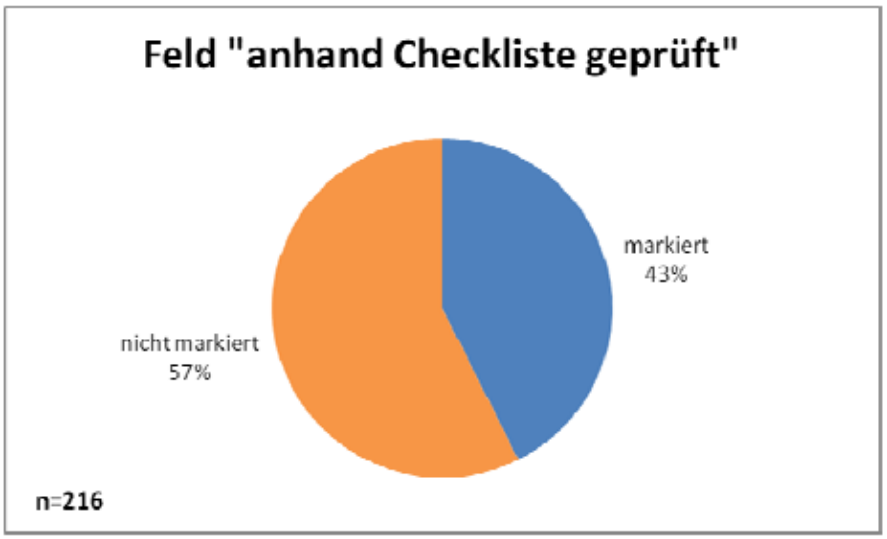

Diagramm 9: Wurde das Feld „Barrierefreiheit anhand der Checkliste geprüft“ markiert?

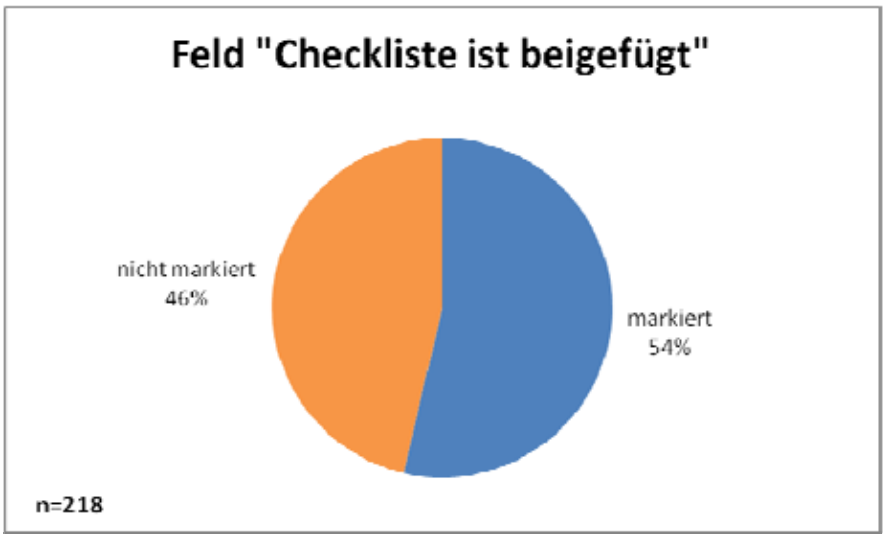

Diagramm 10: Wurde das Feld „die ausgefüllte Checkliste ist beigefügt“ markiert?

3.2 Ergebnisse der Vor-Ort-Begutachtung umgesetzter Fördermaßnahmen

Insgesamt wurden 41 Objekte vor Ort begutachtet und mit den Inhalten der Checklisten verglichen, dies entspricht einer Stichprobe von 20 % der Fördermaßnahmen mit Checkliste (vgl. Kapitel 3.1). Die einzelnen Maßnahmen verteilen sich entsprechend dem in Kapitel 2.2, Tabelle 1 dargestellten Schema auf die unterschiedlichen Checklistenarten. Ziel der Vor-Ort-Begutachtung war, ggf. auftretende Abweichungen zwischen den in den Checklisten erklärten Standards und dem Objekt feststellen zu können. In Anhang 3 ist die Vor-Ort-Begutachtung fotografisch dokumentiert.

3.2.1 Vergleich zwischen den ausgefüllten Checklisten und umgesetzten Fördermaßnahmen

Zunächst ist festzustellen, dass bei 47 % der begutachteten Objekte gravierende Abweichungen zwischen den ausgefüllten Checklisten und dem jeweiligen Objekt registriert wurden und geringe Abweichungen sogar bei 79 %. Unabhängig von den Gründen und Auswirkungen dieser Abweichungen auf die tatsächliche Qualität der Barrierefreiheit[2] zeigt dieses Ergebnis eindeutig, dass der alleinige Einsatz der Checklisten im Rahmen der Entwurfsplanung und des Anhörungsverfahrens nicht ausreicht, um die Checklisten-Inhalte vor Ort umzusetzen. Vor diesem Hintergrund kommt zum Einen der Forderung, die Beauftragten auch im weiteren Verfahren und insbesondere auch bei der Bauabnahme zu beteiligen (vgl. hierzu auch Kapitel 3.3), eine erhöhte Bedeutung zu (vgl. auch Rebstock 2009, S.111), zum Anderen unterstreicht dies die Notwendigkeit regelmäßiger fachlicher Fortbildungen der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen sowie der Vorhabenträger und Planungsbüros (vgl. Rebstock 2009, S.139).
Im Detail stellt sich die Situation bezogen auf die begutachteten Objekte, denen die „Checkliste für barrierefreie Regionalbushaltestellen“ zugrunde lagen und differenziert nach Teilbereichen (TB), folgendermaßen dar:

<u>Teilbereich „Verkehrsweg zum Bussteig“</u>

Bei 26 % der Haltestellen wurden keine Abweichungen zwischen Checklisten-Inhalt und baulichem Ergebnis festgestellt. Die meisten Abweichungen wurden bei der Anforderung „Längsneigung“ registriert, gefolgt von den Anforderungen „Bordabsenkung“ und „Querneigung“ sowie „lichte Breite“ (vgl. Diagramm 11)[3].
Ein Grund für die Abweichungen im Bereich der Zuwegung ist sicherlich, dass die Abgrenzung zwischen Haltestellenbereich und Fußwegeführung zur Haltestelle schwierig ist sowie die Baumaßnahmen selten das Haltestellenumfeld mit einbeziehen, d. h. dass i. d. R. über den Umbau einer Haltestelle gar kein Einfluss auf die Gestaltung der Zuwegung genommen werden kann. Darüber hinaus ist es gleichsam schwierig wenn nicht sogar unmöglich, die Parameter für die Zuwegung auf Grundlage der Entwurfsplanung zu prüfen, da diese nicht zwingend auch das weitere Umfeld mit berücksichtigt. Da sich die Abweichungen in diesem Qualitätsziel aber mehrheitlich als eher geringfügig klassifizieren lassen, fallen diese Unzulänglichkeiten nicht allzu sehr ins Gewicht.

[2] Eine Abweichung zwischen Checklisten-Inhalten und dem Objekt bedeutet nicht zwingend auch eine Beeinträchtigung der Barrierefreiheit, da z. B. auch Qualitätsziele in den Listen nicht markiert sein könnten, aber trotzdem umgesetzt wurden.
[3] Vgl. Anhang 3, z. B. S. IX (Bordabsenkung), S. XIII (lichte Breite), S. XIV (Bordabsenkung), S. XVIII (Längs- und Querneigung, Bordabsenkung), S. XXVI (Längsneigung), S. XXXII (Bordabsenkung) und S. XXXVI (lichte Breite).

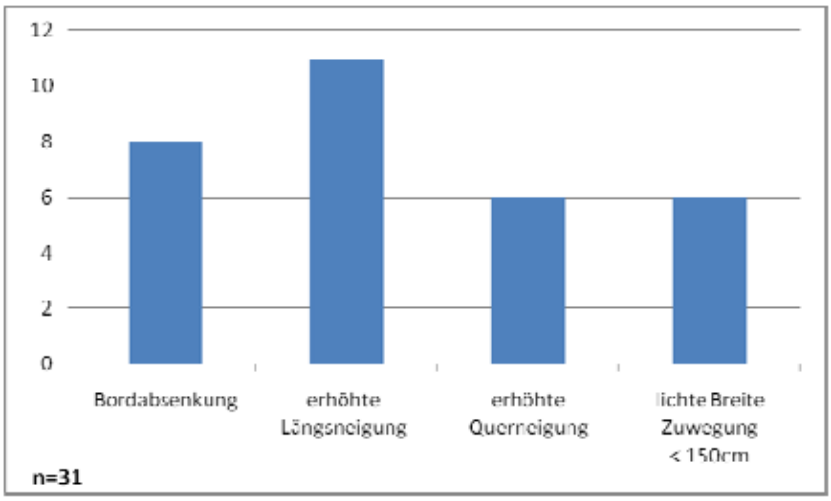

Diagramm 11: registrierte Abweichungen beim TB „Verkehrsweg zum Bussteig“

Teilbereich „Vorhaltung eines einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges am Bussteig“

Bei 43 % der Haltestellen stimmt der Checklisten-Inhalt mit dem baulichem Ergebnis überein. Die meisten Abweichungen wurden bei der Anforderung „Breite des einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges von der Bussteigkante ≥ 150 cm“ festgestellt, gefolgt von den Anforderungen „Freihaltung des Verkehrsweges inkl. der Rampen und Bodenindikatoren von Möblierung und sonstigen Einbauten“ sowie „Berücksichtigung einer Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm vor ausgefahrener fahrzeuggebundener Einstiegshilfe an der 2. Fahrzeugtür“ (vgl. Diagramm 12)[4].

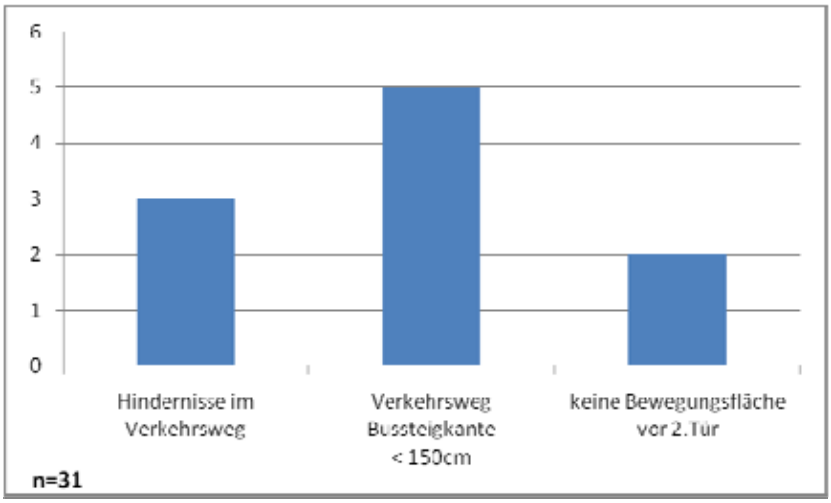

Diagramm 12: registrierte Abweichungen beim TB „Verkehrsweg am Bussteig“

Teilbereich „Oberflächenbeläge der Verkehrswege“

In diesem Teilbereich wurden überwiegend keine bzw. nur geringe Abweichungen registriert, bei 71 % der Haltestellen wurden gar keine Abweichungen zwischen Checklisten-Inhalt und baulichem Ergebnis festgestellt. Nur in einem Fall gab es eine gravierende Abweichung (vgl. Stufe zwischen Haltestellenplattform und Umgebung in Gehwegrücklage in Anhang 3, S. XXXVI).

[4] Vgl. Anhang 3, z. B. S. X (Hindernisse / Verkehrsweg), S. XIX (Verkehrsweg), S. XXVI (Verkehrsweg), S. XXVII (Verkehrsweg), und S. XXXIII (Hindernisse / Verkehrsweg)

Teilbereich „Beleuchtung“

Bei 84 % der Haltestellen stimmt der Checklisten-Inhalt mit dem baulichen Ergebnis überein.

Teilbereich „Radwegeführung an Bushaltestellen“

Auch in diesem Teilbereich stimmt bei 84 % der Haltestellen der Checklisten-Inhalt mit dem baulichen Ergebnis überein.

Teilbereich „Einbauten und sonstige Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges“

In diesem Teilbereich stimmt bei lediglich 16 % der Haltestellen der Checklisten-Inhalt mit dem baulichen Ergebnis überein. Die meisten Abweichungen wurden bei der Anforderung „optisch kontrastreiche Kennzeichnung von transparenten Flächen und Objekten“ registriert, gefolgt von den Anforderungen „eindeutige, gut sichtbare und sich von der Umgebung abhebende horizontale Sicherheitsmarkierungen in 2 Höhen“ sowie „optisch kontrastreiche Gestaltung bzw. Kennzeichnung aller Einbauten und Objekte“. Dabei wurde öfters fälschlich markiert, dass „keine transparenten Flächen vorhanden“ seien sowie falsche Angaben zur Ausgestaltung der Markierungsstreifen gemacht (vgl. Diagramm 13)[5].

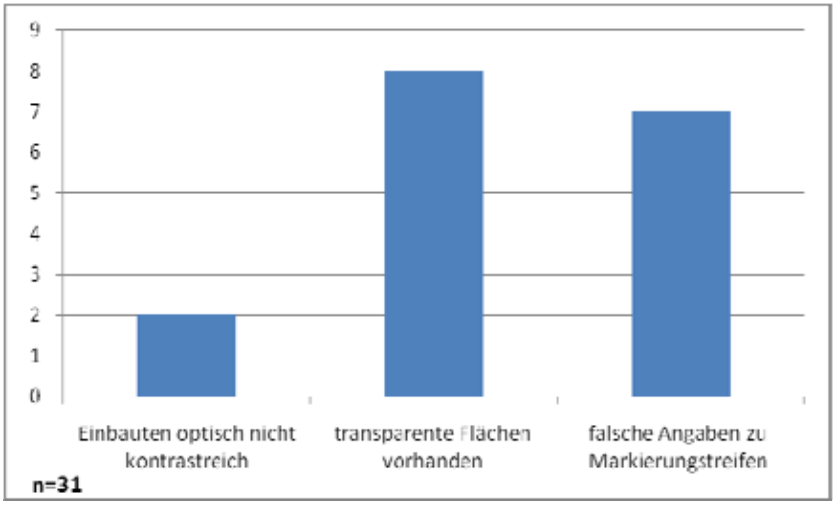

Diagramm 13: registrierte Abweichungen beim TB „Einbauten und sonstige Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges“

Teilbereich „Niveaugleichheit“

Bei 81 % der Haltestellen stimmt der Checklisten-Inhalt mit dem baulichen Ergebnis überein.

Teilbereich „Bussteigkante“

In diesem Teilbereich stimmt sogar bei 94 % der Haltestellen der Checklisten-Inhalt mit dem baulichen Ergebnis überein.

[5] Vgl. Anhang 3, z. B. S. VI (Markierungsstreifen), S. XI (transparente Flächen), S. XIII (Markierungsstreifen), S. XIX (Markierungsstreifen), S. XXIV (Markierungsstreifen), S. XXV (Einbauten), S. XXXI (Einbauten), S. XXXVIII (transparente Flächen) und S. XLIV (transparente Flächen).

Teilbereich „Haltestellenstandort- und Einstiegszonenmarkierung“

Nur bei 35 % der Haltestellen stimmt der Checklisten-Inhalt mit dem baulichen Ergebnis überein. Die meisten Abweichungen wurden bei der Anforderung „Einsatz von Rippenplatten mit Rippenabstand ≥ 2 cm und Ausrichtung der Rippen parallel zur Bussteigkante“ festgestellt, gefolgt von der Anforderung „Auffindestreifen (Tiefe ≥ 90 cm) über die gesamte Gehwegbreite“ (vgl. Diagramm 14). Z. T. waren aber auch gar keine Bodenindikatoren vorhanden, obwohl dies in der Checkliste markiert wurde oder diese wurden nicht kontrastreich bzw. ohne Begleitstreifen verlegt[6].

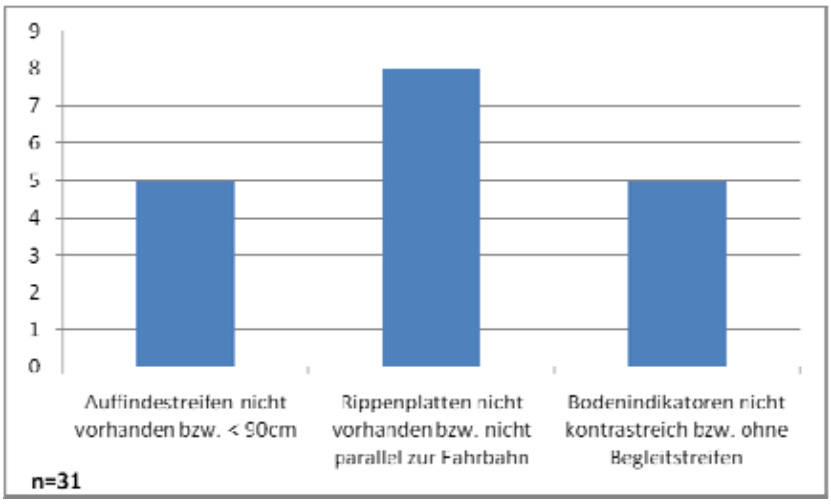

Diagramm 14: registrierte Abweichungen beim TB „Haltestellenstandort- und Einstiegszonenmarkierung“

Teilbereich „Wartefläche für Fahrgäste“

In diesem Teilbereich stimmt bei lediglich 16 % der Haltestellen der Checklisten-Inhalt mit dem baulichen Ergebnis überein. Die meisten Abweichungen wurden bei der Anforderung „Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm“ registriert, gefolgt von den Anforderungen „Sitzhöhe zwischen 48 cm und 50 cm“, „Ausrüstung mit Sockel bzw. Tastleiste“, „Kopffreiraumhöhe ≥ 230 cm“ und „Rücken- und Armlehnen“ (vgl. Diagramm 15)[7].
Die Betrachtung der Abweichungen macht deutlich, dass Abweichungen oftmals in Bereichen vorkommen, die nur schwer im Rahmen der Entwurfsplanung geprüft werden können. So sind z. B. die Anforderungen bezüglich des Verkehrsweges zum Bussteig nur bedingt beeinflussbar, da hier Faktoren einfließen, die über den eigentlichen Haltestellenbereich, und somit auch über die Baulastträgergrenze, hinaus gehen. In Bezug zum Verkehrsweg am Bussteig ist festzustellen, dass die Freihaltung von Einbauten zwar im Entwurfsplan überprüfbar ist, in der Praxis aber oftmals spontane Änderungen der Bauleitung vor Ort erforderlich sind.
Ebenso problematisch ist die Überprüfung der optisch kontrastreichen Gestaltung bzw. Kennzeichnung transparenter Flächen und aller Einbauten im Rahmen der Entwurfsplanung, da zu diesem Zeitpunkt i. d. R. noch nicht bekannt ist, ob und welche Art von transparenten Objekten installiert wird und dies entsprechend auch in keinem Plan oder Verzeichnis in den Entwurfsunterlagen zu finden ist und schon gar nicht, wie die Detailgestaltung von Sicherheits-

[6] Vgl. Anhang 3, z. B. S. VI (Auffindestreifen (AFS) nicht vorhanden), S. XIII (AFS nicht vorhanden), S. XIV (Bodenindikatoren nicht kontrastreich), S. XXXII (AFS nicht vorhanden) und S. XLIV (AFS nicht vorhanden)
[7] Vgl. Anhang 3, z. B. S. VI (Bewegungsfläche), S. XI (Bewegungsfläche), S. XVIII (Sitzhöhe), S. XIX (Sockel), S. XXVI (Bewegungsfläche / Sitzhöhe), S. XXXIII (Sitzhöhe), S. XXXV (Bewegungsfläche / Kopffreiraum) und S. XXXVIII (Armlehnen).

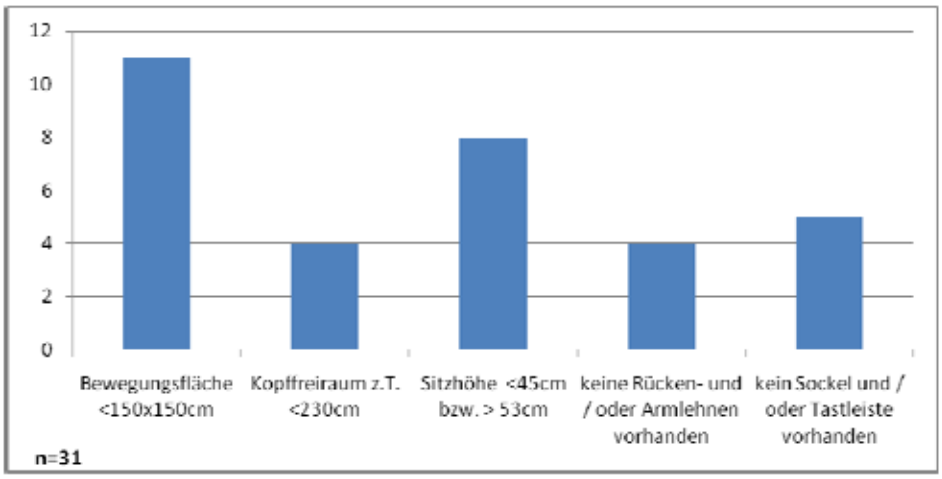

Diagramm 15: registrierte Abweichungen beim TB „Wartefläche für Fahrgäste“

markierungen ausgeführt werden soll. Gleiches gilt für die Detailgestaltung von Sitzmöglichkeiten. Bodenindikatoren sind i. d. R. im Entwurfsplan allenfalls angedeutet, aber nicht detailliert dargestellt, so dass ggf. zwar geprüft werden kann, ob ein Auffindestreifen vorgesehen ist, die Rippenmaße oder die Kontrastgestaltung aber nicht. All diese Faktoren unterstreichen die Forderung, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen im weiteren Verfahren und auch bei der Bauabnahme zu beteiligen (vgl. hierzu Kapitel 3.3 und Rebstock 2009, S.111).

3.2.2 Vergleich zwischen den Checklisten-Standards und umgesetzten Fördervorhaben

Während in Kapitel 3.2.1 untersucht wurde, inwieweit die umgesetzten Fördermaßnahmen den ausgefüllten Checklisten entsprechen, wird im Folgenden unabhängig von den Angaben der Ausfüllenden analysiert, inwieweit die Fördermaßnahmen die Qualitätsziele, die in den Checklisten vorgegeben sind, erfüllen. Die Auswertung beschränkt sich hierbei auf die Infrastruktur-Checklisten (Regionalbushaltestellen; StPNV-Verknüpfungspunkte und SPNV-Zugangsstellen). Zunächst ist festzustellen, dass nur je 3 % der Infrastruktur-Checklisten alle bzw. 90 % der Teilbereiche mit den zugehörigen Qualitätszielen erfüllen. 2/5 der Vorhaben erreichen einen Zielerreichungsgrad von 70 %, rund ¼ von 60 % und etwa 1/5 von 80 % (vgl. Diagramm 16). Folglich erfüllt mit 88 % das Gros aller untersuchten Infrastruktur-Vorhaben immerhin über die Hälfte der Teilbereiche.

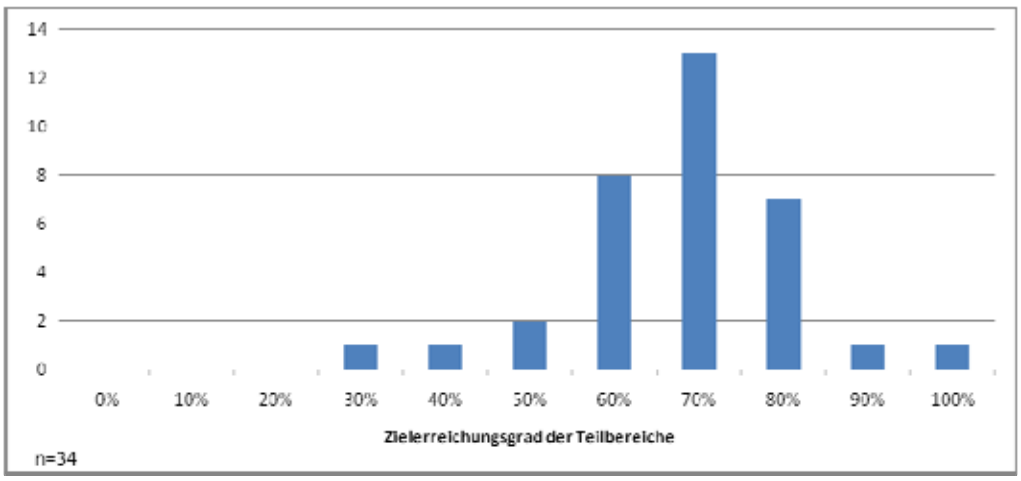

Diagramm 16: Zielerreichungsgrad „Erfüllung der Checklisten-Teilbereiche“

Diagramm 17 konkretisiert die festgestellten Häufungen an nicht erreichten Qualitätszielen in den Infrastruktur-Checklisten. Deutlich wird, dass die häufigsten nicht erfüllten Qualitätsstandards im Teilbereich „Wartefläche für Fahrgäste“ zu finden sind. So wurden bei 88 % der begutachteten Vorhaben die Anforderung „Ausrüstung mit Sockel (Höhe > 3 cm) bzw. Tastleiste (Höhe < 15 cm) entsprechend der Abmessungen der Sitzmöglichkeit“ und bei 85 % die Anforderung „Rücken- und Armlehnen“ nicht erfüllt. Eine weitere Fehlerquelle ist in den Teilbereichen „Haltestellenstandort- und Einstiegszonenmarkierung“ (Regionalbushaltestellen) bzw. „bodenindikatorbasiertes Leitsystem“ (StPNV-Verknüpfungspunkte sowie SPNV-Zugangsstellen) festzustellen. Bei über der Hälfte (53 %) der analysierten Objekte fehlt der Auffindestreifen, bei knapp der Hälfte (47 %) sind die Rippenplatten falsch verlegt oder nicht vorhanden und bei 41 % sind die Bodenindikatoren nicht kontrastreich zum Umgebungsbelag verlegt. Im Teilbereich „Einbauten und sonstige Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges“ fehlt der Markierungsstreifen an der Unterkante von Glasflächen bei knapp der Hälfte (47 %) der begutachteten Vorhaben, 44 % weichen von der vorgegebenen Mindesthöhe des Markierungssteifens ab. Abschließend ist festzuhalten, dass die o. g. Fehlerhäufungen mit den Erkenntnissen aus der Analyse der Checklisten nach Aktenlage (vgl. Kapitel 3.1) sowie mit dem Vergleich zwischen ausgefüllten Checklisten und umgesetzten Vorhaben (vgl. Kapitel 3.2.1) korrespondieren.

Zusammenfassung Vor-Ort-Begutachtung umgesetzter Fördermaßnahmen

- 61 % der begutachteten Objekte weisen gravierende Abweichungen zwischen den ausgefüllten Checklisten und dem jeweiligen Objekt auf.
- Häufungen bei Abweichungen zwischen ausgefüllter Checkliste und umgesetztem Vorhaben wurden insbesondere bei folgenden Teilbereichen und Anforderungen registriert:
  - TB Verkehrsweg zum Bussteig: Längs- und Querneigung, Bordabsenkung, lichte Breite
  - TB Verkehrsweg am Bussteig: lichte Breite, Freihaltung von Einbauten, Bewegungsfläche vor ausgefahrener fahrzeuggebundener Einstiegshilfe
  - TB Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges: optisch kontrastreiche Kennzeichnung transparenter Flächen und aller Einbauten, Sicherheitsmarkierungen in 2 Höhen
  - TB Haltestellenstandort- und Einstiegszonenmarkierung: Rippenplatten, Auffindestreifen, kontrastreiche Bodenindikatoren
  - TB Wartefläche: Bewegungsfläche, Sitzhöhe, Sockel bzw. Tastleiste, Kopffreiraumhöhe, Rücken- und Armlehnen
- Nur 3 % der begutachteten Objekte erfüllen alle Qualitätsziele, die in den Checklisten vorgegeben sind
- 88 % aller untersuchten Infrastruktur-Vorhaben erfüllen über die Hälfte der Qualitätsziele, die in den Checklisten vorgegeben sind
- 1/5 der Vorhaben erfüllen 80 % der Qualitätsziele, die in den Checklisten vorgegeben sind
- 2/5 der Vorhaben erfüllen 70 % der Qualitätsziele, die in den Checklisten vorgegeben sind
- ¼ der Vorhaben erfüllen 60 % der Qualitätsziele, die in den Checklisten vorgegeben sind
- Häufungen bei Abweichungen zwischen vorgegebenen Checklisten-Standards und umgesetztem Vorhaben wurden u. a. bei folgenden Teilbereichen und Anforderungen registriert:
  - TB Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges: Glasflächen-Markierung Unterkante, Höhe des Markierungssteifens
  - TB Bodenindikatoren: Auffindestreifen, Rippenplatten, kontrastreiche Gestaltung
  - TB Wartefläche: Ausrüstung mit Sockel bzw. Tastleiste, Rücken- und Armlehnen

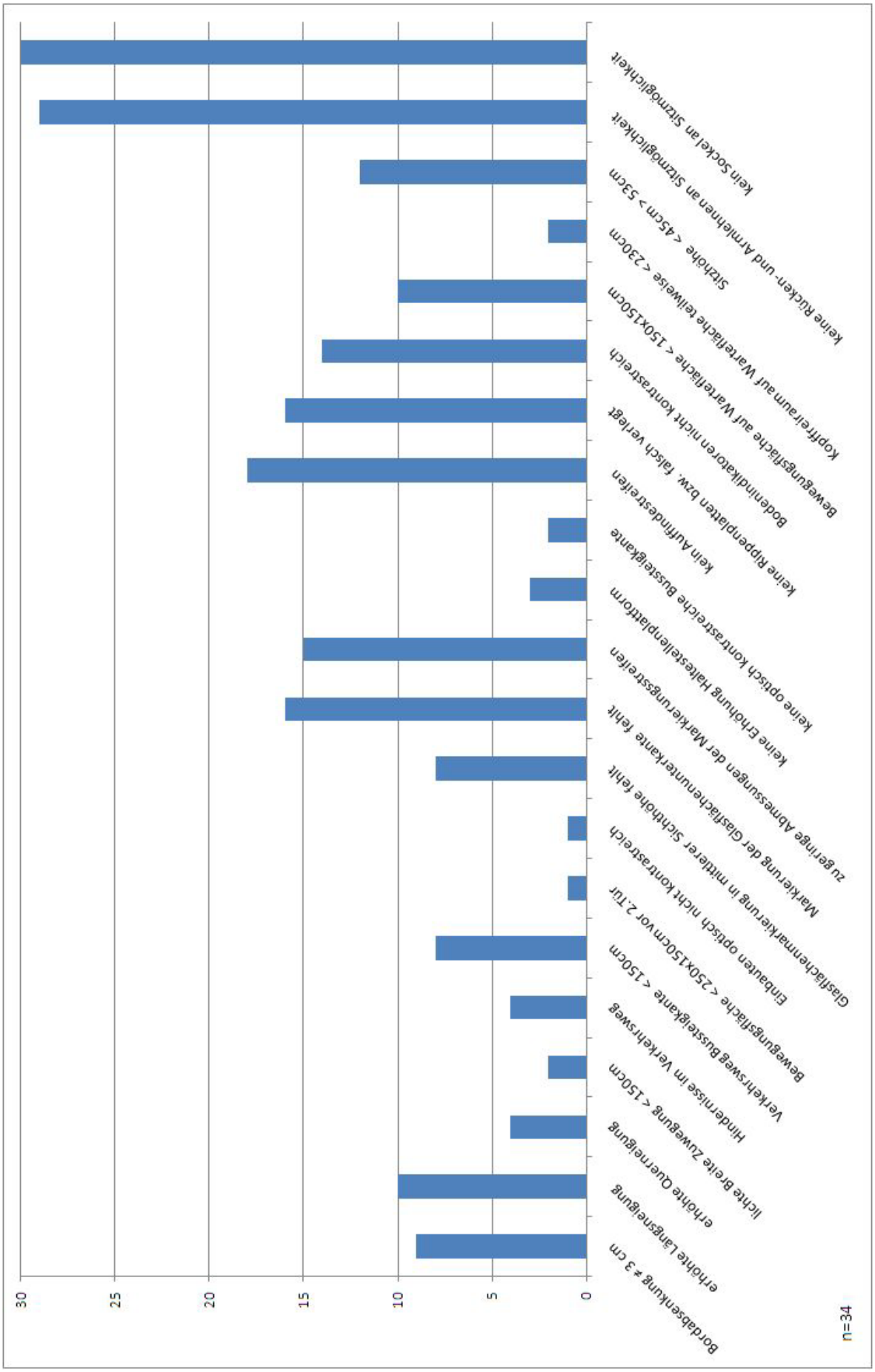

Diagramm 17: Nicht erfüllte Mindeststandards in den Infrastruktur-Checklisten

3.3 Ergebnisse der schriftlichen Befragung der kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen

Die kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen sind gemäß ÖPNV-Investitionsrichtlinie (ÖPNV-Investitionsrichtlinie 2007) für das Ausfüllen der Checklisten zuständig. Daher wurden die Erfahrungen, welche die Beauftragten als die unmittelbar mit den Checklisten arbeitenden Personen bei deren Anwendung gesammelt haben, mittels einer standardisierten schriftlichen Befragung ermittelt. Hierzu wurden alle 29 kommunalen Beauftragten von Menschen mit Behinderungen im Freistaat Thüringen in der 26. Kalenderwoche angeschrieben und darum gebeten, den Fragebogen (vgl. Anhang 1) auszufüllen. Insgesamt wurden 17 Fragebögen zurückgesendet, dies entspricht einer Rücklaufquote von 59 %. Ein Fragebogen kam als unzustellbar zurück, einer weiterer unausgefüllt mit dem Hinweis, dass der bisherige Beauftragte für Menschen mit Behinderungen in Ruhestand gegangen ist und noch kein Nachfolger bestellt sei.
Über die Hälfte der befragten Beauftragten sind bereits seit über 5 Jahren im Amt. Da nur ein Beauftragter erst seit einem Jahr im Amt ist und der Rest zwischen 2 und 5 Jahren, kann davon ausgegangen werden, dass die Beauftragten, die geantwortet haben, bereits umfangreiche Erfahrungen mit der Bewertung von Förderprojekten im Verkehrsbereich sowie den Checklisten haben sammeln können. Bislang wurde dabei vorwiegend mit den Checklisten zu Regional- und Stadtbushaltestellen sowie zu Linienbussen gearbeitet (vgl. Diagramm 18).

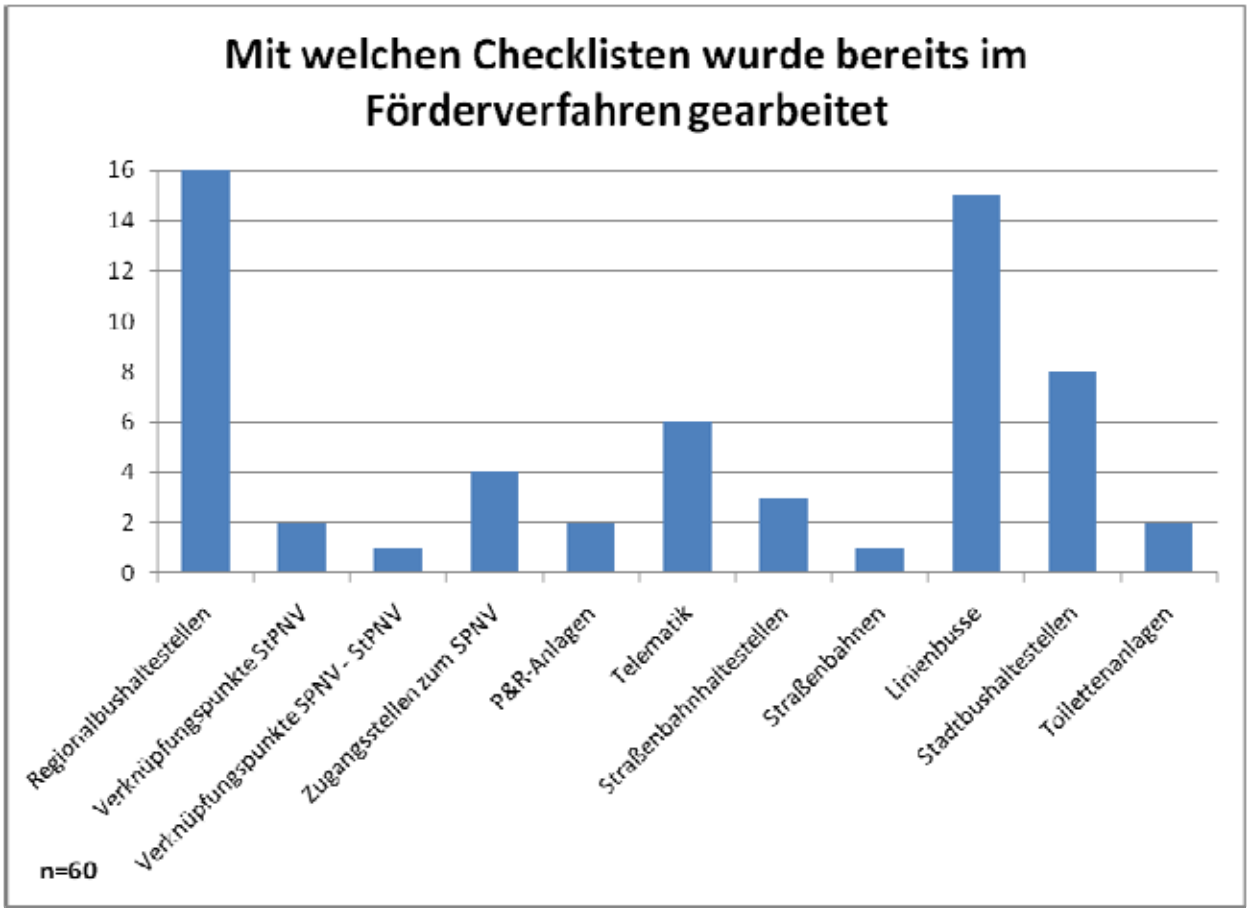

Diagramm 18: Mit welchen Checklisten haben Sie bereits in Förderverfahren gearbeitet?

Auf die Frage, wer in der Kommune das Ausfüllen der Checklisten durchführt, gaben über die Hälfte an, dass dies abwechselnd bzw. je nach Fall durch den kommunalen Beauftragten, den Vorhabenträger oder das Planungsbüro geschieht. Nur 6 % der Beauftragten füllen die Checklisten grundsätzlich selbst aus, in 12 % der Kommunen wird dies immer durch das Planungsbüro und in 17 % durch den Vorhabenträger übernommen (vgl. Diagramm 19). Im Vergleich zu den Ergebnissen aus der Aktensichtung (vgl. Diagramm 7 in Kapitel 2.1) ist erwähnenswert, dass dort die den Beauftragten als Ausfüller zuordenbaren Checklisten einen Anteil von 13 % ausmachen und die der Vorhabenträger 47 %. Diese Abweichung ist aber dadurch erklärbar, dass zum Einen im Rahmen der Begutachtung nach Aktenlage fast 1/3 der Checklisten keinem Bearbeiter zugeordnet werden konnte und dass gemäß Befragung in über der Hälfte der Kommunen der Ausfüllende je nach Fall wechselt. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass tendenziell die Vorhabenträger bzw. die Planungsbüros öfters die Checklisten ausfüllen als die Beauftragten.

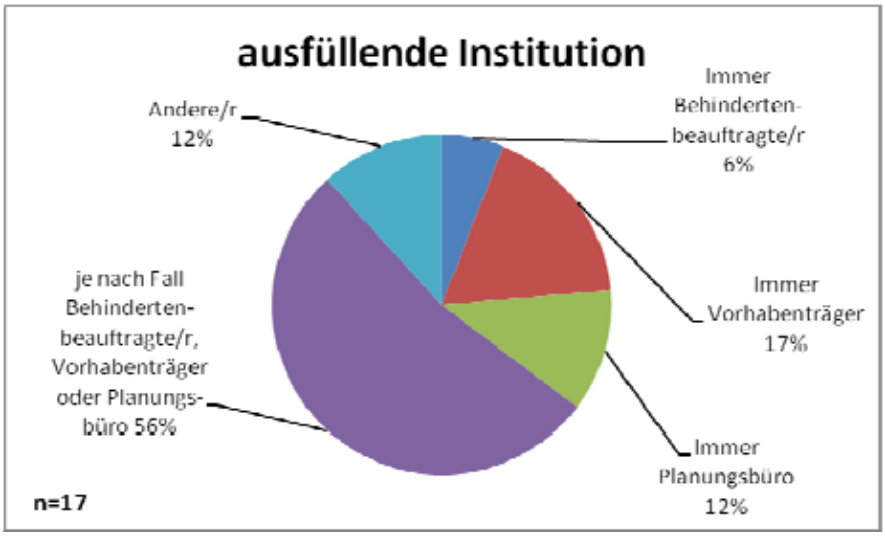

Diagramm 19: Wer füllt die Checklisten in Ihrer Kommune aus?

Auf die Frage, ob die in den Checklisten benutzten Fachbegriffe und die formulierten Anforderungen bekannt sowie klar und eindeutig sind, antwortete die überwiegende Mehrheit von 82 % der Beauftragten mit „ja“, 18 % mit „nein“ (vgl. Diagramm 20). Dieses Ergebnis ist positiv zu bewerten, zeigt sich doch, dass sich die Mehrheit der kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen im Freistaat Thüringen in die Fachtermini der barrierefreien Verkehrsraumgestaltung[8] eingearbeitet haben. Gleichwohl wurde angemerkt, dass diverse Anforderungen eine subjektive Einschätzung bedingen[9]. Von einem Beauftragten wurde dazu der Hinweis gegeben, dass „eine bildhafte Darstellung […] über die Anfangshürden hinweghelfen [würde], da sich viele Behindertenbeauftragte/Beiräte einarbeiten müssen“. Diesbezüglich sollte über eine erweiterte Ausfüllhilfe für die Checklisten nachgedacht werden. Zielführend wäre auch die Erstellung eines umfangreicheren Leitfadens, der die Teilbereiche, Qualitätsziele und Anforderungen der Checklisten anschaulich erläutert und Lösungsmöglichkeiten an konkreten Beispielen aufzeigt.

[8] Eine ausreichend fachliche Qualifikation von Beauftragten für Menschen mit Behinderungen ist zentral für eine kompetente Bewertung von Fördervorhaben, vgl. Rebstock 2009, S.128.
[9] Z. B. die Anforderung „Freihaltung der erforderlichen Sichtfelder von Hindernissen“ in der Checkliste für barrierefreie Regionalbushaltestellen

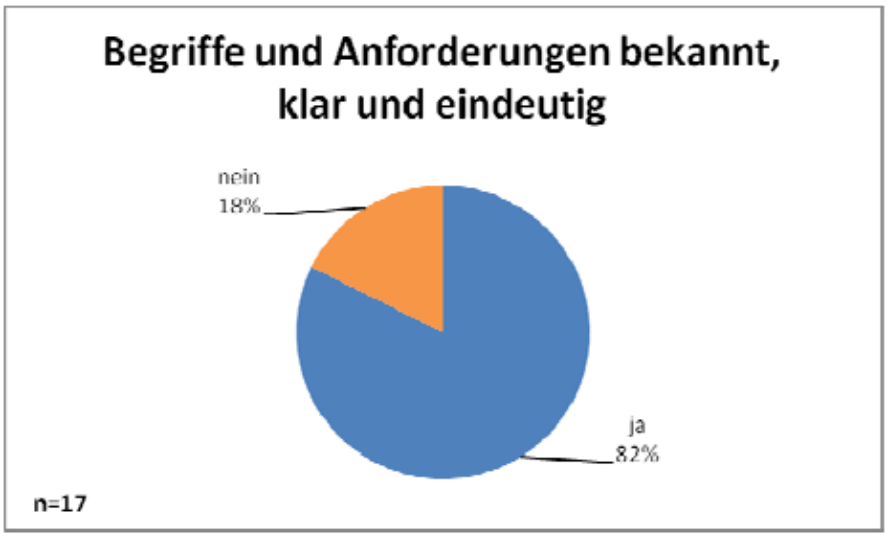

Diagramm 20: Sind alle Begriffe / Anforderungen in den Checklisten bekannt, klar und eindeutig?

Allerdings hatten 41 % der Beauftragten auch schon Probleme im Rahmen der Bearbeitung der Checklisten, 59 % gaben an, bisher keine Probleme gehabt zu haben (vgl. Diagramm 21). Probleme werden dabei u. a. in Bezug zur Formulierung der Anforderungen, zur Ausfüll-Systematik sowie zu den Erläuterungen auf dem Merkblatt gesehen. Explizit genannt wurden die Entweder-Oder-Beziehungen generell bzw. in Bezug zur Erläuterung auf dem Merkblatt für Erstanwender. Als weitere Probleme wurden das fehlende Fachwissen und die daraus resultierende Notwendigkeit von regelmäßigen Weiterbildungen genannt.

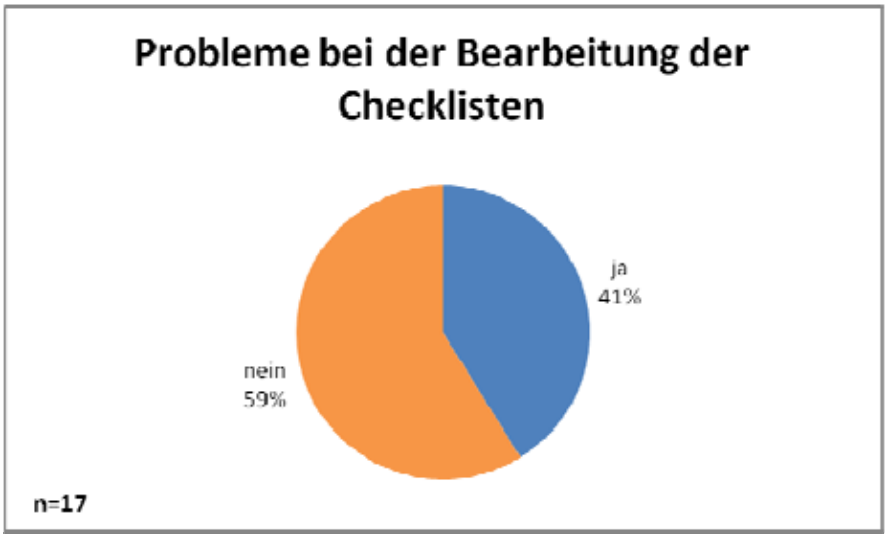

Diagramm 21: Ergeben sich Probleme/Schwierigkeiten bei der Bearbeitung der Checklisten?

Knapp die Hälfte der Beauftragten hat auch keine Probleme bei der Überprüfung der zu berücksichtigenden Anforderungen, knapp 1/3 sieht aber einen deutlichen Mehraufwand für die Überprüfung, wobei z. T. auch darauf hingewiesen wurde, dass dieser Mehraufwand akzeptabel ist. Rund ¼ der Beauftragten hat allerdings bisweilen Probleme bei der Überprüfung der Anforderungen (vgl. Diagramm 22).

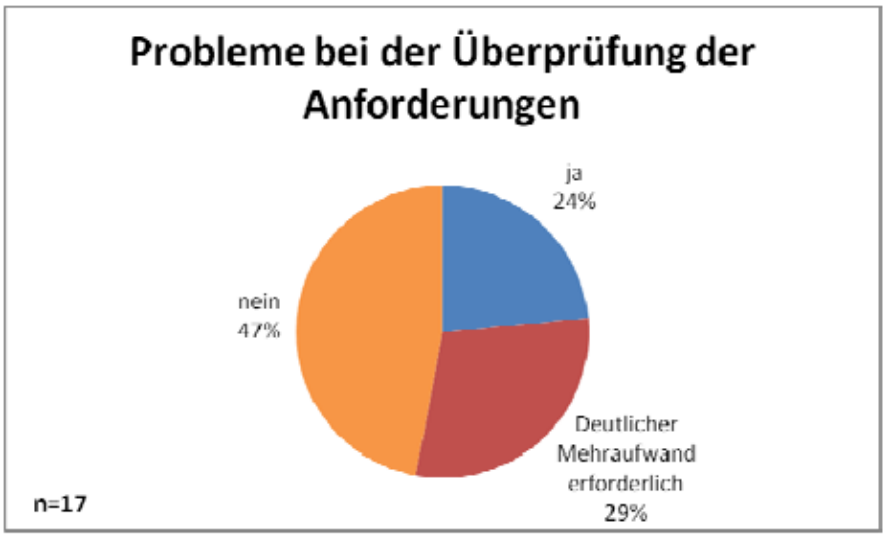

Diagramm 22: Gibt es Probleme bei der Überprüfung der zu berücksichtigenden Anforderungen?

Als Probleme wurden genannt, dass

- Zeitdruck herrscht[10],
- die Checklisten ausgefüllt übermittelt werden, aber nur noch wenig Zeichnungsmaterial,
- die Überprüfung generell nicht realisiert werden kann, da keine Kapazitäten vorhanden sind,
- der Beauftragte nur in die Vorplanung mit einbezogen wird,
- die Überprüfung von rein ehrenamtlichen Gremien kaum zu leisten ist,
- die fehlende Fachkompetenz zu Fehleinschätzung von Bauvorhaben führt sowie
- die Zeit für Vor-Ort-Termine fehlt, da viele Beauftragte nicht hauptamtlich tätig sind.

Gleichwohl ist es für die überwiegende Mehrheit der Beauftragten (82 %) i. d. R. möglich, alle Teilbereiche gemäß den Anforderungen der Checklisten zu überprüfen und entsprechend auszufüllen. Nur ein Beauftragter sieht sich hierzu nicht in der Lage, da nur noch wenig Zeichnungsmaterial übermittelt wird, zwei machten keine Angaben (vgl. Diagramm 23).

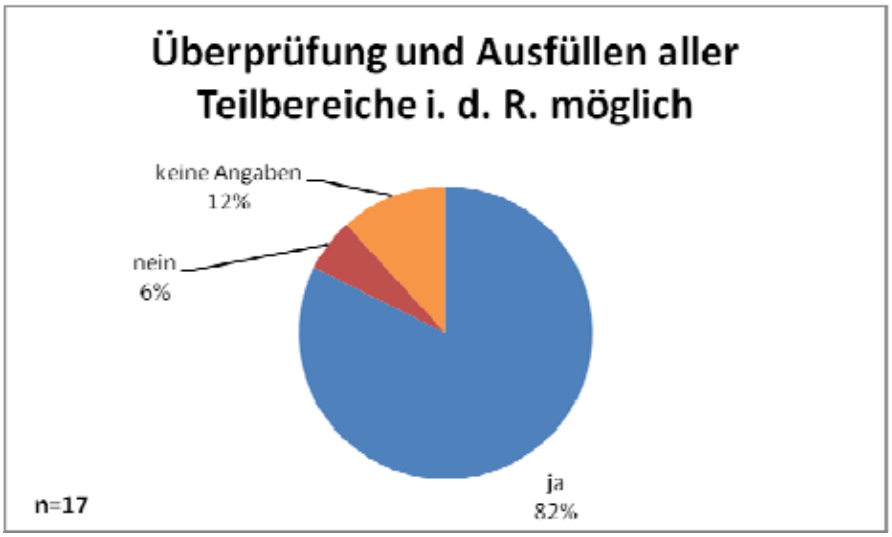

Diagramm 23: Können i. d. R. alle Teilbereiche überprüft und entsprechend ausgefüllt werden?

[10] So wurde von einem Beauftragten moniert, dass die Bewertung der vom Planungsbüro ausgefüllten Checklisten und der Pläne der Baumaßnahme sowie die Unterschriftenbestätigung fast immer sofort und unter hohem Zeitdruck erfolgen soll. Dies widerspricht allerdings der Intension des Beteiligungsverfahrens und insbesondere der Vorschrift zur Beteiligung der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen in der ÖPNV-Investitionsrichtlinie (vgl. ÖPNV-Investitionsrichtlinie 2007, Anlage 2.2, S.5).

Auf die Frage, ob in Einzelfällen bedeutende Abweichungen zwischen den Mindeststandards der Checklisten und geplanten Vorhaben / Neubeschaffungen festgestellt worden sind, antworteten rund die Hälfte mit „nein“, 41 % mit „ja“, einer machte keine Angaben (vgl. Diagramm 24).

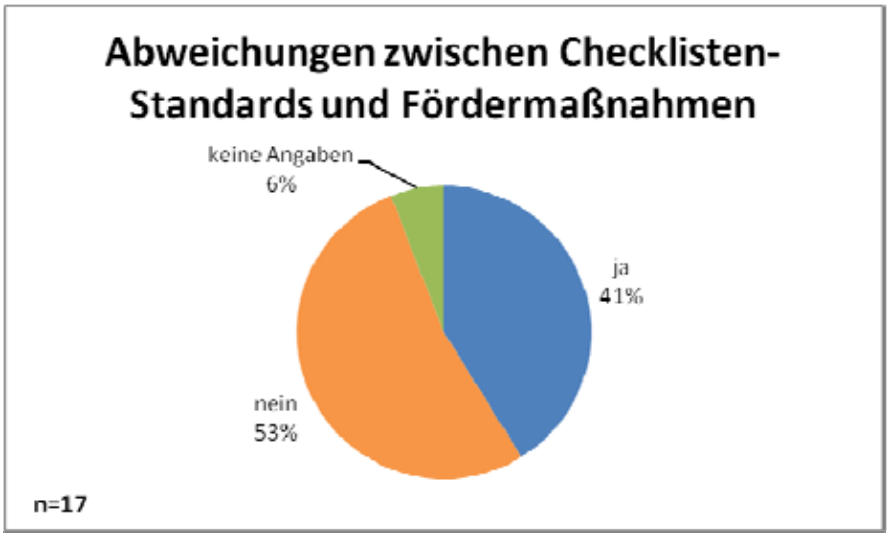

Diagramm 24: Sind in Einzelfällen bedeutende Abweichungen zwischen den Mindeststandards der Checklisten und geplanten Vorhaben / Neubeschaffungen festgestellt worden?

Als Gründe für die Abweichungen wurden genannt:

- Topografie (z. B. große Niveauunterschiede), Lage der Objekte und sonstige bauliche Zwänge / Voraussetzungen
- Spaltmaß zwischen Bahnsteig und Fahrzeugen
- Altstadtpflaster bzw. Denkmalschutz allgemein
- finanzielle Mehraufwendungen bzw. Finanzierungsmöglichkeiten
- Vorgabe des Vorhabenträgers, kostengünstig zu planen
- Nichtakzeptanz der Checklisten
- Beauftragte werden nur bis zur Stellungnahme beteiligt, aber nicht bei der Bauabnahme

Zu hinterfragen ist dabei zum Einen die Erwähnung, dass Barrierefreiheit vermeintliche finanzielle Mehraufwendungen verursacht bzw. vom Vorhabenträger kostengünstige Lösungen eingefordert werden, da als Voraussetzung für eine Förderung nach der ÖPNV-Investitionsrichtlinie die Barrierefreiheit berücksichtigt werden muss, also das Kostenargument eigentlich nicht angebracht ist. D. h. dass ohne Barrierefreiheit bzw. exakt formuliert ohne die Zustimmung des Beauftragten auch keine Förderung möglich ist. Die Checklisten enthalten keine überzogenen Forderungen sondern Mindeststandards, demnach bedeutet ein Nichtumsetzen von Standards rein aus Kostengründen, dass auf Kosten der Menschen mit Behinderungen entgegen des Ziels des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG), „die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“ (BGG, §1), missachtet wird.
Zum Anderen ist der Hinweis, dass Beauftragte nur bis zur Stellungnahme beteiligt werden, nicht aber bei der Bauabnahme, insofern nicht akzeptabel, als dass in der ÖPNV-Investitionsrichtlinie eindeutig formuliert ist, „dass bei der Vorhabenplanung die zuständigen Beauftragten oder Beiräte für Menschen mit Behinderungen angehört und insbesondere bei der Gestaltung von baulichen Anlagen im öffentlichen Bereich auch bei der weiteren Realisierung des Vor-

habens eingebunden werden.“ (ÖPNV-Investitionsrichtlinie 2007, Anlage 2.2, S. 5) Es sollte demnach von Seiten der Beauftragten eigentlich möglich sein, diese Beteiligung bis einschließlich zur Bauabnahme vom Vorhabenträger einzufordern (vgl. hierzu auch Rebstock 2009, S.111). Ein anderes gravierendes Problem ist diesbezüglich allerdings oftmals das fehlende Zeit- bzw. Finanzbudget insbesondere der ehrenamtlich tätigen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen. Um Fördervorhaben über das Anhörungsverfahren hinaus begleiten zu können sollte daher sichergestellt werden, dass den Beauftragten zumindest ein angemessenes Finanzbudget für die fundierte Begleitung von Förderverfahren zugewiesen wird, um entweder den eigenen Verdienstausfall zu kompensieren oder um diese Aufgabe externen Fachexperten übertragen zu können (vgl. hierzu Rebstock 2009, S.139).

65 % der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen gaben an, dass die Gründe für nicht erreichte Qualitätsziele einzelner Teilbereiche gemäß Merkblatt auf dem Anmerkungsblatt dargelegt werden[11], je 17,5 % verneinten dies bzw. machten keine Angabe (vgl. Diagramm 25). Als Gründe für die Nichtdarlegung wurden genannt:

- gelegentliche Probleme bei der Definierung und Beschreibung der Abweichungen
- bei Abweichungen erfolgt seitens des Beauftragten für Menschen mit Behinderungen eine persönliche Rücksprache mit dem Vorhabenträger
- Abweichungen sind bisher noch nicht vorgekommen

Darüber hinaus haben auch Beauftragte Hinweise gegeben, in deren Zuständigkeitsbereich die Abweichungen i. d. R. begründet werden:

- Begründung wird zwar eingetragen, ist jedoch meistens nicht schlüssig
- Begründung wird oftmals erst nach Aufforderung eingetragen, weil der Beauftragte ansonsten die Zustimmung verweigert

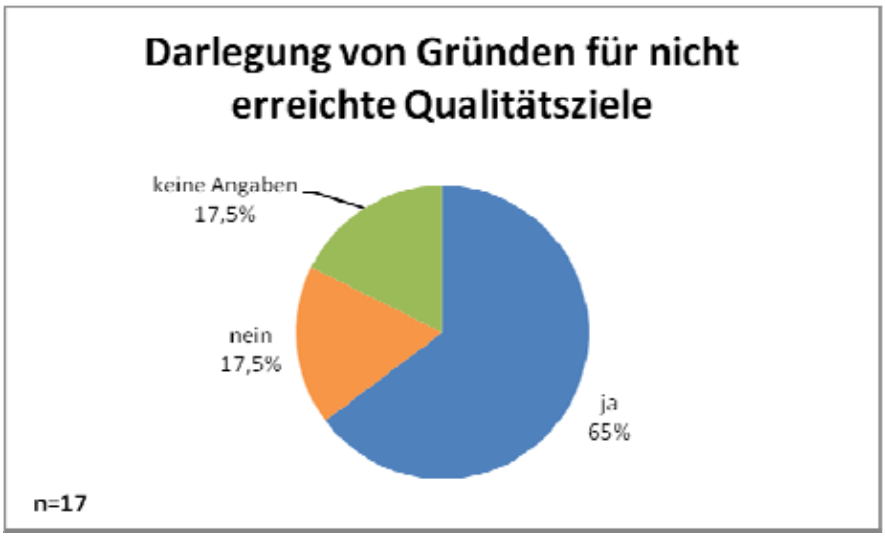

Diagramm 25: Werden die Gründe für ggf. nicht erreichte Qualitätsziele einzelner Teilbereiche gemäß Merkblatt auf dem Anmerkungsblatt dargelegt?

Als äußerst positiv zu bewerten ist, dass mit 82 % der Großteil der Beauftragten die Checklisten im Rahmen des Beteiligungsverfahrens mit dem Vorhabenträger bzw. dem Planungsbüro diskutiert, wobei über die Hälfte der Beauftragten die Checklisteninhalte grundsätzlich bei jedem

[11] Dieser hohen Quote steht das Ergebnis aus der Aktensichtung entgegen, in der festgestellt wurde, dass bei rund 60 % der Checklisten die Begründungen für nicht erreichte Qualitätsziele fehlen (vgl. Diagramm 6 in Kapitel 3.1).

Förderverfahren erörtert, während rund 1/3 der Beauftragten die Diskussion auf Vorhaben beschränkt, in denen Teilziele nicht erreicht werden. Dies entspricht der ursprünglichen Intension der Checklisten, nämlich dass die Checklisten die Diskussion zwischen Vorhabenträgern und Beauftragten anregen bzw. unterstützen sollen (vgl. Rebstock 2009, S.109f.). Allerdings diskutiert auch rund 1/5 der Beauftragten die Checklisteninhalte nie.

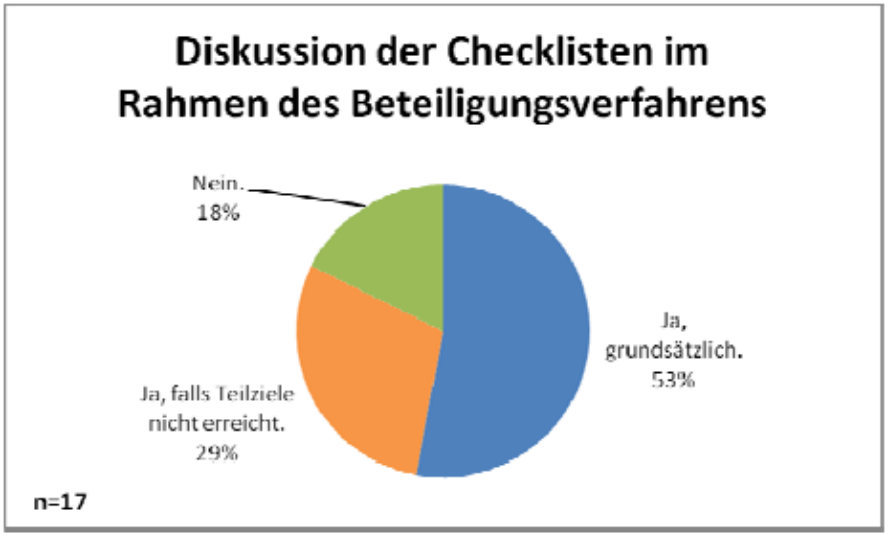

Diagramm 26: Werden die Checklisten im Rahmen des Beteiligungsverfahrens mit dem Vorhabenträger bzw. dem Planungsbüro diskutiert?

Für 88 % der Beauftragten ist die Struktur der Checklisten nachvollziehbar aufgebaut, nur je 6 % verneinten dies bzw. machten keine Angabe (vgl. Diagramm 27). Als Beispiel für die Nichtnachvollziehbarkeit der Checklisten-Struktur wurde die Anforderung „Wetterschutzeinrichtungen“ im Teilbereich 10 der „Checkliste für barrierefreie Regionalbushaltestellen“ genannt, da diese Anforderung unabhängig von der Markierungssetzung immer erfüllt sei. Dies korrespondiert mit den Ergebnissen aus der Aktensichtung (vgl. Kapitel 3.1).

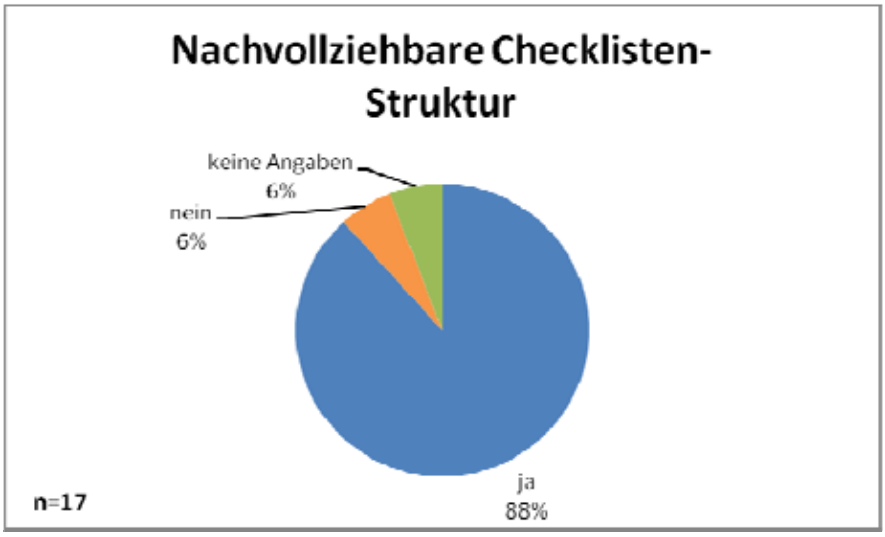

Diagramm 27: Ist die Struktur der Checklisten nachvollziehbar aufgebaut?

Knapp 1/3 der Beauftragten sieht Optimierungspotenziale für die Gestaltung der Checklisten, rund 2/3 verneinen dies (vgl. Diagramm 28). Explizit als Optimierungspotenziale genannt wurden:

- Benennung von Beispielen und bildhafte Darstellungen, um eine Art Hilfestellung zu geben
- Schaffung von Schulungsmöglichkeiten vor allem für Bauämter
- Verschiebung des Merkblattes auf die erste Checklisten-Seite, damit es nicht übersehen wird

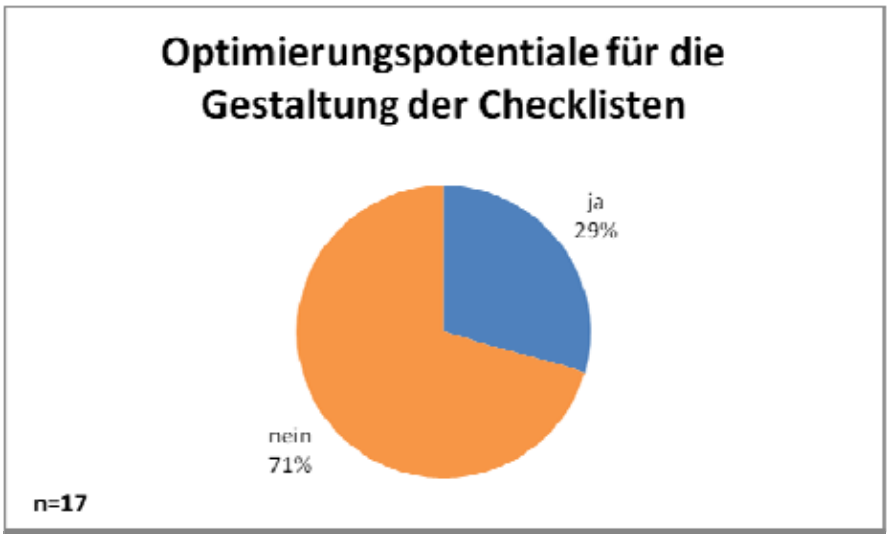

Diagramm 28: Haben Sie weitere Optimierungsvorschläge für die Gestaltung oder Anmerkungen zur Anwendung der Checklisten?

Rund 2/3 der Beauftragten treffen Maßnahmen, um bei der Checklistenanwendung festgestellte, nicht erfüllte Mindeststandards für die Ausführungsplanung noch zu erreichen, 12 % verneinen dies und 18 % machten keine Angabe (vgl. Diagramm 29). Als Maßnahmen, um bei der Checklistenanwendung festgestellte, nicht erfüllte Mindeststandards für die Ausführungsplanung noch zu erreichen, wurden genannt:

- Nachforderung und Kontrolle
- Vorhabenträger begründet und bietet Alternative
- gemeinsame Beratung zwischen Vorhabenträger, Planungsbüro und Beauftragtem
- Ortsbegehungen, Baubesprechungen und kommunale Bauausschüsse
- Abstimmung vor Ort, wenn unvorhergesehene Ereignisse nicht vorher abzuschätzen waren
- Rücksprache mit dem Vorhabenträger zwecks Erfüllung der Mindeststandards
- Zielvereinbarungen
- Einbeziehung von Behindertenverbänden

All diese Maßnahmen sind ausdrücklich zu begrüßen und zeigen, dass die Checklisten dem Beauftragten ein Instrument an die Hand geben, mit welchem eine gezielte Nachfrage zu bestimmten Sachverhalten möglich ist und grundsätzlich die Diskussion zwischen Vorhabenträgern und Beauftragten anregen können (vgl. hierzu auch Rebstock 2009, S.109f.).

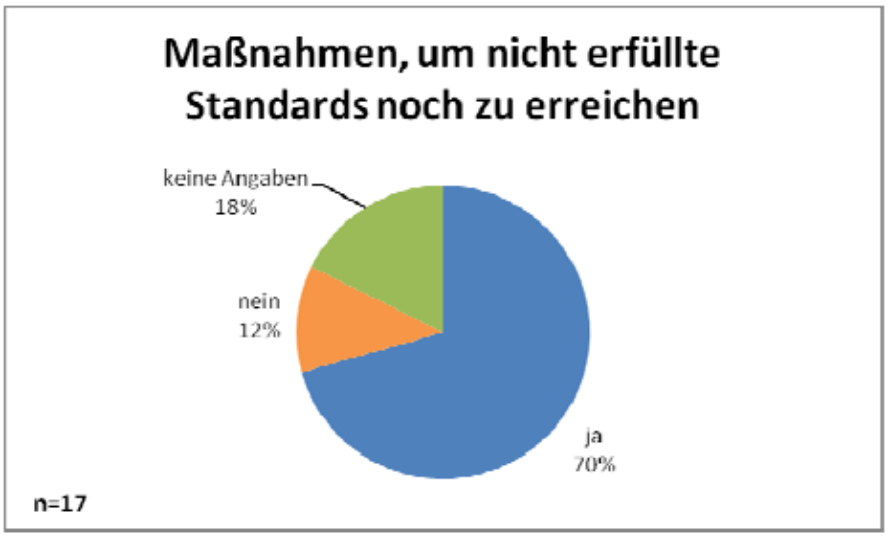

Diagramm 29: Werden Maßnahmen getroffen, um bei der Checklistenanwendung festgestellte, nicht erfüllte Mindeststandards für die Ausführungsplanung noch zu erreichen?

Insgesamt bewertet die überwiegende Mehrheit der kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen das Instrument der Checklisten und seine Sinnhaftigkeit für ihre Arbeit im Zusammenhang mit den ÖPNV-Förderverfahren positiv, für 47 % stellen die Checklisten dabei ein sehr hilfreiches und für 41 % ein hilfreiches Instrument für die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit dar. Nach Meinung von je einem Beauftragten haben die Checklisten keinen Einfluss auf für die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bzw. sind sogar hinderlich (vgl. Diagramm 30).

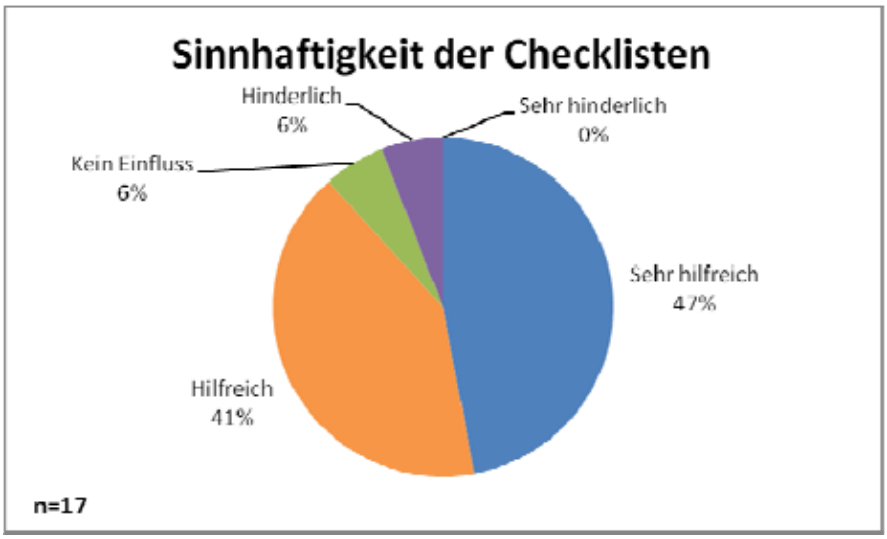

Diagramm 30: Wie schätzen Sie das Instrument der Checklisten und seine Sinnhaftigkeit für Ihre Arbeit im Zusammenhang mit den ÖPNV-Förderverfahren ein?

Abschließend wurden die Beauftragten für Menschen mit Behinderungen darum gebeten, bei Bedarf weitere Optimierungsvorschläge für die Gestaltung oder Anmerkungen zur Anwendung der Checklisten zu geben. Folgende Punkte wurden hierbei genannt:

- Zeitfaktor verbesserungswürdig

- Einführung einer Mitzeichnungspflicht für Beauftragte für Menschen mit Behinderungen (Checklisten sollten nur gültig sein, wenn sie von dem jeweiligen Beauftragten unterschrieben worden sind)
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit, da die Checklisten nicht allen Vorhabenträgern und Architekturbüros bekannt sind
- Durchführung von Informationsveranstaltungen durch das Institut Verkehr und Raum der FH Erfurt bzw. den Landesbehindertenbeauftragten Dr. Brockhausen, um den Vorhabenträgern und Ingenieurbüros Sinn und Zweck der Checklisten zu erklären und zu verdeutlichen
- Die Beauftragten müssen dringend in die Bauabnahme mit einbezogen werden, um optimale Barrierefreiheit zu gewährleisten (Voraussetzung dafür ist eine hauptamtliche Tätigkeit)

Zusammenfassung schriftliche Befragung der kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen im Freistaat Thüringen

- Vorhabenträger / Planungsbüros füllen Checklisten tendenziell öfters aus als die Beauftragten für Menschen mit Behinderungen
- Für die überwiegende Mehrheit der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen sind die in den Checklisten benutzten Fachbegriffe und die formulierten Anforderungen bekannt sowie klar und eindeutig
- 3/5 der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen haben i. d. R. keine Probleme beim Bearbeiten der Checklisten
- Knapp die Hälfte der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen hat keine Probleme bei der Überprüfung der zu berücksichtigenden Anforderungen, für knapp 1/3 ist dies aber mit Mehraufwand verbunden
- Die überwiegende Mehrheit der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen kann i. d. R. alle Teilbereiche gemäß den Anforderungen der Checklisten überprüfen und entsprechend ausfüllen
- Rund die Hälfte der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen stellte bisher keine bedeutenden Abweichungen zwischen den Mindeststandards der Checklisten und geplanten Vorhaben / Neubeschaffungen fest
- Rund 3/5 der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen legen die Gründe für nicht erreichte Qualitätsziele einzelner Teilbereiche gemäß Merkblatt auf dem Anmerkungsblatt dar
- Die überwiegende Mehrheit der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen diskutiert nicht erreichte Teilziele der Checklisten mit dem Vorhabenträger bzw. dem Planungsbüro
- Für die überwiegende Mehrheit der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen ist die Checklistenstruktur nachvollziehbar
- Knapp 1/3 der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen sieht Optimierungspotenziale für die Checklistengestaltung
- Rund 2/3 der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen treffen Maßnahmen, um bei der Checklistenanwendung festgestellte, nicht erfüllte Mindeststandards für die Ausführungsplanung noch zu erreichen
- Für die überwiegende Mehrheit der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen stellen die Checklisten ein hilfreiches Instrument für die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit dar.

3.4 Ergebnisse der Untersuchung zum Einsatz von Hubliften in Hochflurlinienbussen

Da im Zuge der Überarbeitung der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie (ÖPNV-Investitionsrichtlinie 2007) die Förderung von Hochflurlinienbussen mit Hublift ermöglicht werden soll, wurde die Kompatibilität zwischen Hubliften und erhöhten Haltestellenplattformen abgefragt sowie die Auswirkungen des Einsatzes von Hochflurlinienbussen auf Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen analysiert. Daneben wurden die Effekte, die die Förderung von Hochflurlinienbussen auf die bestehenden Checklisten haben wird, untersucht und der daraus ggf. entstehende Handlungsbedarf zur Änderung bzw. Ergänzung weiterer Checklisten bestimmt.

3.4.1 Rahmenbedingungen für den Einsatz von Hochflurlinienbussen mit Hublift im ÖPNV

Neben den technischen Voraussetzungen, die für den Betrieb von Hubliften an erhöhten Haltestellenplattformen berücksichtigt werden müssen, werden im Folgenden auch die Auswirkungen des Einsatzes von Hochflurlinienbussen mit Hublift auf betriebliche Abläufe sowie die Qualität der Barrierefreiheit generell behandelt.

Technische Voraussetzungen für den Betrieb von Hubliften an erhöhten Haltestellenplattformen

Grundlage für die Bedenken, dass ggf. technische Probleme bei der Betätigung von Hubliften an Bushaltestellen bestehen, deren Bordhöhe an den Einstieg in Niederflurbusse angepasst ist[12], bildet ein Gutachten zum barrierefreien ÖPNV für den Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen aus dem Jahr 2005. Darin heißt es, dass es „nachteilig ist, dass der Lift bei den angestrebten Bordstein- / Bahnsteighöhen, die einen optimalen, barrierefreien Ein- und Ausstieg für alle Fahrgäste gewährleisten sollen, ggf. nicht ausgefahren werden kann[13]. […] Unter geeigneten Rahmenbedingungen kann der fahrzeuggebundene Lift zur Spaltüberbrückung gegen einen hohen Bordstein- / Bahnsteig teilausgefahren werden. (Um dies zu gewährleisten, müssen bestimmte Voraussetzungen bezüglich Liftkonstruktion, Fahrbahnquergefälle, Parallelstellung des Fahrzeugs zur Anschlagkante, Erfahrung des Fahrers vorhanden sein). Bei großen verbleibenden Restspaltbreiten ist die Zugänglichkeit zumindest für eine Teilgruppe der Rollstuhlbenutzer nicht mehr gegeben. Ein großer Teil der Rollstuhlbenutzer erwartet, dass der fahrzeuggebundene Lift auch an erhöhten Bahnsteigen /Bordstein ausgefahren werden kann. Um dies stets zu gewährleisten, müsste die Bahnsteig- / Bordsteinhöhe auf ein kompatibles Maß begrenzt werden. Das bedeutet, dass in diesem Fall die aus Gründen der Attraktivität und Barrierefreiheit für alle Fahrgäste angestrebte „optimale“ Bahnsteig- / Bordsteinhöhe *nicht* realisiert werden kann. Es besteht hier also ein wesentlicher Zielkonflikt. Als Kompromiss kann der erhöhte Bahnsteig / Bordstein (bei weitgehend übereinstimmenden Lift- / Türanordnungen der eingesetzten Fahrzeuge) ggf. im Teilbereich der Lift-Halteposition abgesenkt werden; auch derartige Alternativen sind mit Nachteilen verbunden, wie Einschränkung der betrieblichen Flexibilität, Mehrkosten, gestalterische Auswirkungen, bzw. aus technischen Gründen nicht immer realisierbar.“ (STUVA 2005, S. 91f.)
Um abzuklären, ob die o. g. Probleme von Niederflurbussen mit Hublift an erhöhten Haltestellenplattformen auch für Hochflurlinienbusse zutrifft, wurden insgesamt vier Hersteller von Hub-

[12] Als derzeitiger Stand der Technik gilt eine Haltestellenplattformhöhe von mindestens 18 cm über Fahrbahnniveau (vgl. FGSV 2007, S.99 und VDV 2003, S.243f.). Neuentwicklungen von Formsteinen ermöglichen aber auch Höhen bis 24 cm (derzeitiger Standard z. B. in Erfurt).

[13] „Nach Erfahrungen und Versuchen der [Bremer Straßenbahn AG] […] kann der Lift bei den vorhandenen Fahrzeugen an Bahnsteighöhen von mehr als 20 cm bei Straßenbahnen bzw. mehr als 16 cm bei Bussen nicht ausgefahren werden.“ (STUVA 2005, S.92)

liften für Hochflurlinienbusse kontaktiert und in der 32. Kalenderwoche telefonisch interviewt. Die Antworten waren diesbezüglich nicht einheitlich (vgl. Tabelle 8). Da in der o. g. Studie auch festgestellt wurde, dass „als nachteilig gegenüber der Rampe […] die aus Sicherheitsgründen alleinige Nutzbarkeit des Lifts von Rollstuhlfahrern zu sehen ist, wohingegen die Rampe auch als Einstiegshilfe für Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollator verwendet werden kann“ (STUVA 2005, S.24, zitiert in Schlierf 2004, S. 28), wurde zudem abgefragt, ob der Hublift auch von Menschen mit Rollator benutzt werden kann.

Frage	**Hublift-Hersteller**			
	Hübner Transportation GmbH	**AMF Bruns**	**Braun Corporation**	**Dhollandia Deutschland GmbH**
Ist die Betätigung von Hubliften an erhöhten Haltestellenplattformen technisch möglich oder sind diesbezügliche Probleme bekannt?	Es gibt keine Probleme, solange der Buseinstieg höher als die Haltestellenplattform ist, da der Lift in die unterste Trittstufe eingebaut wird.	Standard-Höhe ist auf 10 cm eingestellt. Änderung auf höhere Werte wäre möglich, allerdings umständlich, wenn im Busnetz unterschiedliche Höhen bedient werden.	Es gibt keine Probleme, solange der Buseinstieg höher als die Haltestellenplattform ist, da der Lift in die unterste Trittstufe eingebaut wird. Zudem fährt der Lift drucklos herunter und bleibt bei Widerstand stehen.	Betätigung des Hubliftes an erhöhten Haltestellenplattformen ist grundsätzlich möglich, hängt aber von dem Ort der Anbringung am Fahrzeug ab.
Können mit dem Hublift auch Menschen, die einen Rollator benutzen, transportiert werden?	Eine Benutzung des Hublifts durch Rollatoren ist bisher nicht vorgesehen. Da aber Begleitpersonen von Rollstuhlnutzern den Lift mit benutzen können, werden diesbezüglich keine Probleme gesehen.	Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Nutzung des Hublifts durch Rollatoren auszuschließen ist und eine große Gefahr darstellt.	Der Nutzung des Hublifts mit Rollatoren stellt kein Problem dar.	Eine Benutzung des Hublifts durch Rollatoren ist bisher nicht bekannt geworden, es wurde diesbezüglich aber auch nichts negatives gehört und stellt kein Problem dar.

Tabelle 8: Auswertung der Hublift-Hersteller-Interviews

Die Ergebnisse zeigen einerseits, dass es nach Ansicht der Hublift-Hersteller keine grundsätzlichen Probleme bei der Betätigung des Hubliftes eines Hochflurlinienbusses an erhöhten Haltestellenplattformen gibt, vorausgesetzt es wird auf die Anbringungshöhe des Lifts am Fahrzeug geachtet, da diese höher sein muss als die Plattformhöhe. Zudem muss der Hublift technisch in der Lage sein, einen Betrieb auch auf Linien mit unterschiedlichen Haltestellenhöhen zu ermöglichen.
Andererseits sehen drei von vier Hublift-Herstellern keine gravierenden Probleme bei der Nutzung des Hublifts durch Menschen mit Rollator, gleichwohl keiner der befragten Hersteller

bisher über diesbezügliche Erfahrungen verfügt. Ein Hersteller fordert gar den Ausschluss dieser Beförderung. Neben den Hublifthersteller wurden auch die Fachstelle „Betrieb von Omnibussen und Bahnen nach BOStrab, Arbeits- und Verkehrsmedizin“ sowie der Fachbereich „Kraftfahrzeuge und Obusse, Betriebshöfe, Werkstätten“ des VDV in der 23. bzw. 34. Kalenderwoche darum gebeten, die Erfahrungen des VDV zum Einsatz von Hubliften an Hochflurlinienbussen zu schildern. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass die Beförderung von Rollatoren auf Hubliften rechtlich nicht geregelt ist, aber aufgrund des allgemeinen Haftungsrechtes im ÖPNV nicht zu erwarten sei, dass Verkehrsunternehmen unter der derzeitig gültigen Rechtslage das Risiko einer Beförderung von Rollatoren auf Hubliften eingehen werden. Über Erfahrungen mit dem Betrieb von Hochflur-Hubliften an erhöhten Haltestellen verfügt der VDV nicht, da u. a. schon vor Inkrafttreten der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (EU-Busrichtlinie) von einem Einsatz von Hochflurlinienbussen sowohl im Stadt- als auch im Überlandverkehr abgeraten wird.
Zusammenfassend ist festzustellen, dass von rein technischer Seite aus betrachtet der Einsatz von Hochflurlinienbussen mit Hublift an erhöhten Haltestellenplattformen unter Beachtung der o. g. Vorgaben prinzipiell möglich ist. Grundsätzlich muss ein Hublift dabei die technischen Voraussetzungen der EU-Busrichtlinie zwingend erfüllen. Diese sind in Abbildung 4 aufgeführt. In Bezug zur Nutzung von Hubliften an Hochflurlinienbussen durch Fahrgäste mit Rollator ist allerdings eine restriktive Handhabung zu empfehlen. Aufgrund der ungeklärten Rechtssituation sowie der mangelnden Erfahrungen in diesem Bereich sollten zunächst erweiterte Sicherheits- und Zulassungsaspekte geprüft sowie Haftungsfragen geklärt werden.

3.11.3.	*Hubvorrichtung*
3.11.3.1.	Allgemeine Vorschriften
3.11.3.1.1.	Ein Betrieb der Hubvorrichtungen darf nur bei stehendem Fahrzeug möglich sein. Beim Anheben der Plattform und vor dem Absenken muss selbsttätig eine Einrichtung in Betrieb gesetzt werden, die ein Abrollen des Rollstuhls verhindert.
3.11.3.1.2.	Die Plattform der Hubvorrichtung muss mindestens 800 mm breit und mindestens 1 200 mm lang sein und für eine Betriebslast von mindestens 300 kg ausgelegt sein.
3.11.3.2.	Zusätzliche technische Vorschriften für fremdkraftbetätigte Hubvorrichtungen
3.11.3.2.1.	Die Betätigungseinrichtung ist so auszulegen, dass sie automatisch in die AUS-Stellung zurückkehrt, sobald sie losgelassen wird. Hierbei muss die Bewegung der Hubvorrichtung unmittelbar angehalten werden, und es muss möglich sein, eine Bewegung in Aufwärts- oder Abwärtsrichtung einzuleiten.
3.11.3.2.2.	Bereiche, die von der Bedienungsperson nicht eingesehen werden können, und in denen Gegenstände von der Hubvorrichtung erfasst oder zerquetscht werden können, müssen durch eine Sicherheitseinrichtung geschützt werden (z.B. Umkehrmechanismus).
3.11.3.2.3.	Wird eine dieser Sicherheitseinrichtungen aktiviert, so muss die Bewegung der Hubvorrichtung unmittelbar angehalten werden und eine Bewegung in die entgegengesetzte Richtung eingeleitet werden.
3.11.3.3.	Bedienung von fremdkraftbetätigten Hubvorrichtungen
3.11.3.3.1.	Befindet sich die Hubvorrichtung an einer Betriebstür, die im direkten Sichtfeld des Fahrers des Fahrzeugs liegt, so kann die Hubvorrichtung vom Fahrersitz aus bedient werden.

3.11.3.3.2.	In allen anderen Fällen muss sich die Betätigungseinrichtung neben der Hubvorrichtung befinden. Die Betätigungseinrichtung darf jedoch nur vom Fahrersitz aus aktiviert und deaktiviert werden können.
3.11.3.4.	Von Hand betätigte Hubvorrichtung
3.11.3.4.1.	Die Hubvorrichtung muss so ausgelegt sein, dass sie über in der Nähe angebrachte Betätigungseinrichtungen bedient wird.
3.11.3.4.2.	Die Hubvorrichtung muss so ausgelegt sein, dass sie ohne übermäßigen Kraftaufwand betätigt werden kann.

Abbildung 4: Vorschriften für Hubvorrichtungen gemäß EU-Busrichtlinie[14]

Auswirkungen des Einsatzes von Hochflurlinienbussen mit Hublift auf betriebliche Abläufe

Neben der rein technischen Betrachtung spielen beim Einsatz von Hubliften auch die Auswirkungen auf den allgemeinen Betriebsablauf sowie finanzielle Aspekte eine wichtige Rolle. Ein Faktor, der sich dabei direkt auf Fahrzeugumläufe und Fahrpläne auswirkt, ist die Zeit, die für die Betätigung des Hubliftes benötigt wird. Die Fahrgastwechselzeit verlängert sich dadurch merklich, da zum Einen der Hublift in Regionalbussen i. d. R. an der mittleren Tür angebracht wird und dadurch der Fahrer zur Betätigung des Hubliftes seinen Platz verlassen und nach Betätigung des Lifts erst wieder seinen Fahrersitz einnehmen muss. Alleine für diesen Vorgang ist von einem Zeitbedarf zwischen einer halben und einer Minute auszugehen. Zum Anderen kommt noch die eigentliche Hublift-Betätigungszeit hinzu, die mindestens eine weitere Minute beansprucht, tendenziell aber eher deutlich länger, da der Hublift zunächst von seiner Ausgangsstellung (i. d. R. in der ersten Trittstufe von Tür 2) auf Bordsteinniveau fahren muss, danach der Fahrgast auf den Lift rollt, der Lift die Höhendifferenz überwindet, der Fahrgast den Lift verlässt und der Lift dann wieder in seine Ausgangsstellung zurückzufahren hat. Beim Ausstieg wiederholt sich das Prozedere entsprechend. Der Zeitfaktor wird noch verschärft, wenn neben Rollstuhlnutzern auch zusätzliche Kundengruppen (Rollatornutzer) mit dem Hublift befördert werden sollen. Da ein Niederflurbussystem mit angepassten Haltestellenhöhen i. d. R. ein selbstständiges Einsteigen sowohl von der Mehrzahl der Rollstuhlnutzer als auch von sonstigen gehbehinderten Menschen mit und ohne Rollator ermöglicht, wirkt sich der Einsatz von Hochflurlinienbussen mit Hublift gegenüber eines Niederflursystems daher deutlich negativer auf den Betriebsablauf und die Verlässlichkeit des Fahrplanes aus.
Ein weiterer Faktor, der berücksichtigt werden muss, sind die Anschaffungs- und insbesondere auch die Unterhaltungskosten für den Hublift. So kostet ein Hublift zwischen 15.000 € und 20.000 €[15], während beispielsweise für elektrisch ausfahrbare Rampen an Niederflurbussen 6.000 € und für Klapprampen nur rund 1.000 € bezahlt werden muss (VDV 2003, S.140ff.). Die Kosten für die Wartung des Hublifts sind aufgrund der hohen Störanfälligkeit (Schlierf 2004, S.28) ebenfalls nicht zu vernachlässigen, schlagen die jährlichen Wartungskosten nach Erfahrungswerten doch mit ca. 5.000 € zu Buche (STUVA 2005, S. 92). Die hohe Störanfälligkeit sowie die Höhe der Wartungskosten werden vom VDV bestätigt, grundsätzlich sind die Unterhaltungskosten und der Unterhaltungsaufwand für den VDV die Hauptargumente gegen einen Einsatz von Hubliften. Zudem wird darauf hingewiesen, dass eine tägliche Funktionsprüfung des Hublifts vor dem Buseinsatz in jedem Fall erforderlich ist, um die Funktionsfähigkeit zu gewährleisten.

[14] EU-Busrichtlinie 2007, Anhang VII, S. L42/95f.
[15] Nach telefonischer Auskunft des VDV betragen die Anschaffungskosten gar bis zu 30.000 €.

Folglich ist eine regelmäßige Wartung in jedem Fall zu fordern, da nicht akzeptiert werden kann, dass Fahrzeuge ohne funktionsbereite Hublifte verkehren. Um regelmäßige Wartungszyklen sicherzustellen, sollte geprüft werden, inwieweit die Möglichkeit besteht, einen Hublift-Funktionstest in die verpflichtende Sicherheitsprüfung (SP) zu integrieren. Die SP findet bei neuen Fahrzeugen im halbjährlichen, bei älteren Fahrzeugen im vierteljährigen Turnus statt, dabei werden Fahrgestell, Fahrwerk, Aufbau, Verbindungseinrichtungen, Lenkung, Räder / Reifen, Auspuff- und Bremsanlage durch Sicht-, Wirkungs- und Funktionstests überprüft (DEKRA e.V. 2010). Sollte dies nicht möglich sein, wäre zumindest die Überprüfung der Hublift-Funktionsfähigkeit im Rahmen der Hauptuntersuchung, die jährlich durchzuführen ist, anzuraten. Daneben sollten Möglichkeiten geprüft werden, wie das Verkehrsunternehmen dazu verpflichtet werden kann, dass Linienbusse nur mit funktionsfähigen Hubliften verkehren dürfen.

Auswirkungen des Einsatzes von Hochflurlinienbussen mit Hublift auf die Barrierefreiheit

Ungeachtet der technischen Machbarkeit bzw. betrieblichen Auswirkungen stellt der Einsatz von Hochflurlinienbussen gegenüber der Niederflurtechnik für Menschen mit Behinderungen unbestreitbar eine Reduzierung des Grades der Barrierefreiheit dar[16]. Die nach der gesetzlichen Definition von Barrierefreiheit geforderte Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Verkehrsmitteln für behinderte Menschen „in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ (BGG, §4) ist nicht mehr gegeben.
Darüber hinaus wird auch die in der UN-Behindertenrechtskonvention formulierte „soziale“ Definition von Barrierefreiheit ignoriert, wonach „Behinderung aus der Wechselwirkung zwischen Menschen mit Beeinträchtigungen und einstellungs- und umweltbedingten Barrieren entsteht, die sie an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern“ (Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen 2009, S. 5), da diese Formulierung impliziert, dass über die „mobilitätsbehinderten Menschen im engeren Sinne“, also Menschen mit Behinderungen nach medizinischer Definition (vgl. BGG, §3), auch „mobilitätsbehinderte Menschen im weiteren Sinne“ als „von der Umwelt behindert“ gelten. Dies betrifft aber rund ein Drittel der Gesamtbevölkerung, also deutlich mehr Menschen als durch die amtliche Statistik als „behindert“ erfasst sind. Hierzu zählen z. B. vorübergehend Erkrankte, ältere Menschen, kleine Kinder, Schwangere, stark Übergewichtige sowie Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck (vgl. Abbildung 5).

[16] Weiterführende Informationen zu Qualitätsstufen der Barrierefreiheit finden sich bei Topp 2003, S.6; vgl. auch Rebstock 2009, S. 140

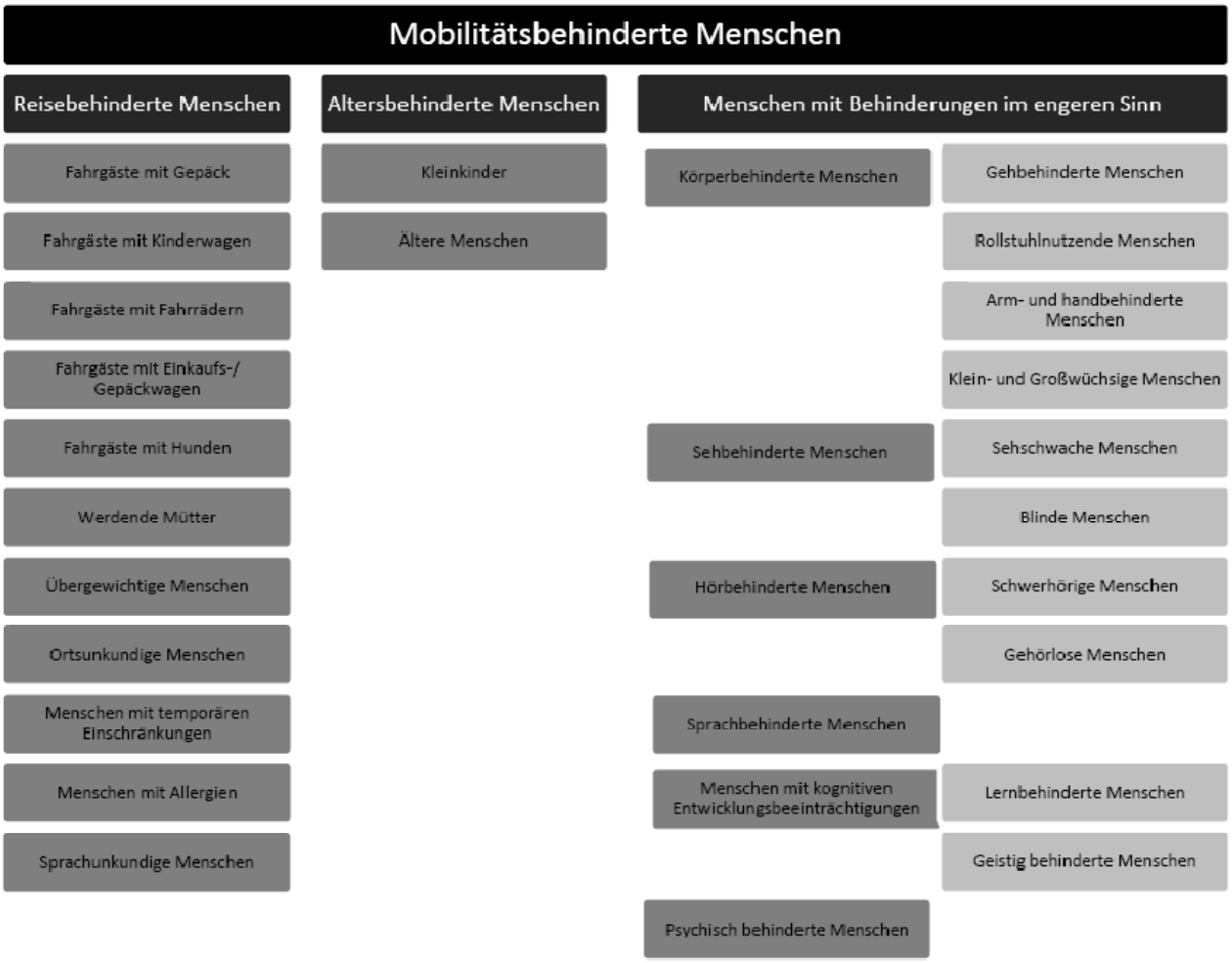

Abbildung 5: mobilitätsbehinderte Menschen[17]

Verschärfend kommt hinzu, dass aufgrund des Zusammenhangs zwischen Alter und Behinderung (vgl. Dangschat et al. 2007, S. 28) mit Blick auf den demografischen Wandel der Gesellschaft davon auszugehen ist, dass sich der Anteil mobilitätsbehinderter Menschen zukünftig noch weiter erhöhen wird. Es stellt sich in diesem Zusammenhang und vor dem Hintergrund des Rückgangs der Schülerzahlen die Frage, ob es sich der ÖPNV in der Fläche leisten kann, auf die einzige Kundengruppe, die in den nächsten Jahren noch ansteigen wird, mit einem (weiteren) Einsatz von Hochflurlinienbussen zu reagieren[18], oder ob nicht eine deutliche Qualitätsverbesserung notwendig wäre, um diese Gruppen angemessen anzusprechen. Da sich in Zukunft „der Kundenkreis des ÖPNV [...] weiter vom Zwangskunden zum wahlfreien Konsumenten [verschiebt]“ (Topp 2006, S.87) und wahlfreie Kunden prinzipiell höhere Ansprüche an den ÖPNV insbesondere in Bezug zum Abbau von infrastrukturellen und informativen Barrieren, aber auch in Bezug zu Komfort, Sicherheit, leichter Nutzbarkeit und dem Angebot an Direktverbindungen ohne Umstiege stellen (Topp 2005, S. 12), kommt der Barrierefreiheit künftig eine Schlüsselrolle hinsichtlich der Attraktivität eines öffentlichen Verkehrssystems

[17] Rebstock 2009, S. 46
[18] Im Gegensatz zum Stadtverkehr ist in Deutschland der Anteil an niederflurigem Rollmaterial im Überlandverkehr „mit insgesamt 17 Prozent Niederfluranteil an allen eingesetzten Fahrzeugen […] noch relativ gering. […] Im Überlandbereich ist noch Nachholbedarf vorhanden, […] [wobei sich] bei den eigenen Bussen der VDV-Unternehmen […] Niederflurfahrzeuge sowohl bei Stadtbussen als auch im Überlandbereich in deutlich stärkerem Maße durchgesetzt [haben] als bei angemieteten Fahrzeugen ([…] 29 Prozent / 7 Prozent im Überlandeinsatz). […] Wichtig ist, dass die Unternehmen, die die angemieteten Fahrzeuge bereitstellen, stärker zur Anschaffung von Niederflurfahrzeugen verpflichtet werden.“ (VDV 2003, S.132)

zu, auch weil „die mit zunehmendem Alter einhergehenden biologisch bedingten körperlichen Einschränkungen, mit denen ältere Menschen konfrontiert werden, […] teilweise mit denen bestimmter mobilitätseingeschränkter Personengruppen (jüngeren Alters) identisch [sind], woraus sich auch ähnliche Anforderungen ergeben. Einziger Unterschied ist lediglich die Tatsache, dass diese Einschränkungen bei körperlich und geistig gesunden Menschen im Zuge der biologischen Alterung erst allmählich in Erscheinung treten." (Appel 2007, S.65) Handlungsfelder zur Attraktivierung des ÖPNV für ältere Menschen sind u. a. in den Bereichen „Zugang zu Bussen und Bahnen, Orientierung, Fahrscheinerwerb, körperliche Anforderungen, Komfort, Kosten, Zeitaspekte, Kriminalität und Belästigung, Unfallgefahr, Fahrtplanung" (Topp 2006, S.87) zu sehen. Daneben ist zu beachten, „dass gerade in dispersen Räumen oder in Räumen mit Entleerungstendenzen Aspekte der Erschließung gegenüber denjenigen der Verbindung (z. B. hohe Reisegeschwindigkeiten) in den Vordergrund treten." (Chlond 2006, S.24)

Abschließend bleibt festzuhalten, dass die einfache und komfortable Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV-Systems für alle Bürger ein bedeutendes Qualitätsmerkmal im ÖPNV ist. „Dabei ist die Barrierefreiheit im ÖPNV für Menschen mit Behinderungen unentbehrlich, für mobilitätseingeschränkte Menschen notwendig, aber für die gesamte Bevölkerung komfortabel." (Rebstock 2009, S.1) Vielen Menschen wird durch den Einsatz von Hochflurlinienbussen der Ein- und Ausstieg in den Bus erschwert oder gar verunmöglicht. Der Hublift hilft dabei zwar dem Rollstuhl- und ggf. noch dem Rollatornutzer, aber z. B. Personen mit Kinderwagen oder starker Gehbehinderung ist damit nicht gedient. Im Sinne einer am Prinzip der ganzheitlichen Barrierefreiheit bzw. des Designs für Alle orientierten Strategie sollte daher an der bisherigen, ausschließlichen Förderung von mindestens teilniederflurigen Fahrzeugen im ÖPNV festgehalten werden.

3.4.2 Auswirkungen der Förderung von Hochflurlinienbussen auf die Checklisten-Struktur

Falls sich der Freistaat Thüringen entgegen der in Kapitel 3.4.1 formulierten Empfehlung dennoch für eine Förderung von Hochflurlinienbussen entscheidet, wird dies Auswirkungen auf die bestehende Checklisten-Struktur bzw. –Inhalte haben. Im Folgenden wird dargelegt, in welchen Checklisten und Bereichen Änderungen bzw. Ergänzungen notwendig wären.

<u>Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse</u>

Zunächst ist festzustellen, dass die Förderung von Hochflurlinienbussen unmittelbare Auswirkungen auf die Checkliste „Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse (> 22 Sitzplätze außer dem Fahrersitz)" hat. Grundsätzlich zu entscheiden ist hierbei, ob die notwendigen Änderungen in die bestehende Checkliste integriert werden oder eine eigene Checkliste für Regionalbusse erstellt werden soll. Änderungen bzw. Ergänzungen wären in folgenden Bereichen erforderlich:

- Fahrzeugein- und –ausstieg
  - Änderungsbedarf QZ „Niveaugleichheit": Anpassung der bisherigen Formulierung sowie Ergänzung der Anforderungen an Stufen für Fahrgäste an Betriebs- und Nottüren (maximale Höhe und Mindesttiefe der ersten Stufe sowie maximale Höhe, Mindesthöhe und Mindesttiefe weiterer Stufen (EU-Busrichtlinie 2007, Anhang I, Punkt 7.7.7))

- Innenraumgestaltung
  - Änderungsbedarf QZ „Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen in Türnähe und im Sichtfeld des Fahrpersonals“: Anpassung der bisherigen Formulierung der Anforderung „Platzierung von Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen in der Nähe von stufenlos zugänglichen Betriebstüren sowie im Sichtfeld des Fahrpersonals“

Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Regionalbushaltestellen

Auswirkungen der Förderung von Hochflurlinienbussen sind unmittelbar auf die Checkliste „Mindeststandards für barrierefreie Regionalbushaltestellen“ zu erwarten. Änderungen bzw. Ergänzungen wären in folgenden Bereichen erforderlich:

- Verkehrsweg am Bussteig
  - QZ „Vorhaltung eines einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges am Bussteig“: Anpassung der Anforderung „Berücksichtigung einer Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm vor ausgefahrener fahrzeuggebundener Einstiegshilfe an der 2. Fahrzeugtür, d. h. ≥ 250 cm ab Bussteigkante“, da aufgrund des erhöhten Platzbedarfes von Hubliften (vgl. Abbildung 6) die Manövrierfläche entsprechend zu erweitern ist[19]
- Niveaugleichheit
  - QZ „an die StPNV-Fahrzeuge angepasste und innerhalb zusammenhängender Liniennetze einheitliche Bussteighöhe“: Anpassung der bisherigen Formulierung

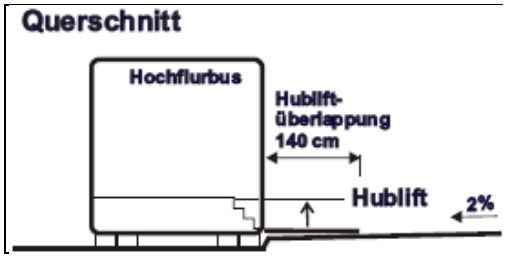

Abbildung 6: Platzbedarf eines Hublifts an der Haltestelle[20]

Mindeststandards für barrierefreie Stadtbushaltestellen bzw. Verknüpfungspunkte des StPNV

Da grundsätzlich gewährleistet werden muss, dass Regionalbusse auch an Stadtbushaltestellen bzw. an Verknüpfungspunkten des StPNV halten können sollen, sind auch auf diese Checklisten analoge Auswirkungen wie auf die Checkliste „Mindeststandards für barrierefreie Regionalbushaltestellen“ zu erwarten.

[19] Insbesondere die Erweiterung der Bewegungsfläche vor der ausgefahrenen Einstiegshilfe könnte in der Praxis zu erheblichen Umsetzungsproblemen führen, da es oftmals schon unter den derzeitigen Vorgaben schwierig ist, im Bestand die benötigten 2,50 m ab Bussteigkante zu realisieren (vgl. auch Kapitel 3.2.2), die künftig notwendigen 2,90 m würden daher die Problematik nochmals verschärfen.

[20] BöV 2008, S.8

4 Handlungsempfehlungen

Evaluation der Checklisten für einen barrierefreien ÖPNV

Im Folgenden werden die wesentlichen Handlungsoptionen, die aus der Evaluation der Checklisten zur Gewährleistung der Barrierefreiheit im ÖPNV im Rahmen der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie gewonnen werden konnten, zusammengefasst:
Die Checklisten-Evaluation hat gezeigt, dass die Checklisten grundsätzlich ein sinnvolles und erhaltenswertes Instrument zur Konkretisierung der Barrierefreiheit im ÖPNV-Förderverfahren darstellen. Dies wurde sowohl durch die Befragung der kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen als auch durch die Begutachtung der Checklisten nach Aktenlage bestätigt, wobei deutlich wurde, dass die Anwendung der Checklisten in der Praxis insbesondere die Diskussion zwischen Vorhabenträgern und Beauftragten im Rahmen des Anhörungsverfahrens anregt bzw. unterstützt. Dies entspricht der ursprünglichen Intension der Checklisten (vgl. Rebstock 2009, S.109f.).
Gleichwohl die grundsätzliche Eignung der Checklisten unbestreitbar ist, wurde sowohl im Rahmen der Begutachtung nach Aktenlage als auch bei der Vor-Ort-Begutachtung festgestellt, dass es noch erheblichen Optimierungsbedarf bezüglich einer gewissenhaften und korrekten Ausfüllung der Checklisten sowie der Umsetzung vor Ort gibt. Folgende Handlungsoptionen zur Optimierung des Instrumentes sollten in Erwägung gezogen werden:

1. Zur Reduzierung der Fehlerquoten bei der Ausfüllung von Checklisten sollten
   - die Checklisten dahin gehend überarbeitet werden, Unlogiken in der Ausfüllsystematik zu vermeiden
   - im Rahmen der Entwurfsplanung nicht nachprüfbare Anforderungen aus den Checklisten entfernt oder entsprechend als „Planungsvorgaben“ gekennzeichnet werden
   - erweiterte Ausfüllhilfen und / oder ein Leitfaden erstellt werden, in welchen die Anforderungen an die Barrierefreiheit anschaulich erläutert werden
   - regelmäßig Schulungen zur inhaltlichen Erläuterung sowie zur Ausfüllsystematik der Checklisten für kommunale Beauftragte für Menschen mit Behinderungen, Vorhabenträger und Planungsbüros durchgeführt werden
   - nicht vollständig ausgefüllte Checklisten (inklusive aller Erläuterungen, falls Teilbereiche und / oder Anforderungen nicht erfüllt sind) von der Genehmigungsbehörde zurückgewiesen werden
2. Um die Akzeptanz der Checklisten im Förderverfahren insbesondere bei den Vorhabenträgern und Planungsbüros weiter zu erhöhen, sollten
   - öffentlichkeitswirksame Informationskampagnen zur Intension der Checklisten sowie zur Notwendigkeit des barrierefreien Bauens allgemein durchgeführt werden
   - geeignete Sensibilisierungsmaßnahmen insbesondere zur Konkretisierung der Belange sinnesbehinderter Menschen konzipiert und durchgeführt werden
3. Zur Sicherstellung eines geregelten und fachgerechten Anhörungs- und Beteiligungsverfahrens sollte
   - den Beauftragten für Menschen mit Behinderungen genügend zeitliche und finanzielle Ressourcen für eine qualifizierte Begutachtung von Fördervorhaben eingeräumt werden
   - eine Mitzeichnungspflicht der Checklisten durch den Beauftragten für Menschen mit Behinderungen eingeführt werden
   - die Bereitstellung vollständiger und nachvollziehbarer Planungsunterlagen für die Vorhabenträger verpflichtend sein

4. Um die Umsetzung der Checklisten-Standards vor Ort sicherzustellen, sollte
   - ein Leitfaden für Planungsbeteiligte (Vorhabenträger, Planungsbüros, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen) erstellt werden, in welchem die Anforderungen an die Barrierefreiheit anschaulich erläutert werden
   - geprüft werden, inwieweit die verpflichtende Teilnahme von kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen bei der Bauabnahme eingeführt werden kann. Denkbar wäre z. B. eine Mitzeichnungspflicht des Bauabnahmeprotokolls durch den kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen und die Pflicht zur Miteinreichung des Protokolls im Rahmen der Verwendungsnachweisprüfung beim TLBV.
   - die Genehmigungsbehörde die Einhaltung der in den Checklisten notierten Maßnahmen im Rahmen der Verwendungsnachweisprüfung kontrollieren

Förderung von Hochflurlinienbussen im Rahmen der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie

Gleichwohl von technischer Seite aus betrachtet der Einsatz von Hochflurlinienbussen mit Hublift an erhöhten Haltestellenplattformen unter Berücksichtigung diverser technischer Vorgaben prinzipiell möglich ist, wären erhebliche betriebliche und sozialpolitische Auswirkungen zu erwarten. So ist die Nutzung von Hubliften an Hochflurlinienbussen durch Fahrgäste mit Rollator aufgrund der ungeklärten Rechtssituation derzeit nicht zu empfehlen. Dies würde eine große und aufgrund des demografischen Wandels in Zukunft insbesondere auch im ländlichen Raum weiter wachsende Kundengruppe von der Beförderung ausschließen bzw. zumindest deren Beförderung erschweren sowie insgesamt die Qualität des ÖPNV für alle Menschen reduzieren. Betrieblich wirkt sich die Bedienung von Hubliften negativ auf die Fahrplantreue der Verkehrsunternehmen aus. Ebenso ist neben hohen Anschaffungskosten mit nicht unerheblichen, regelmäßig anfallenden Instandhaltungskosten und einem damit verbundenen personellen Aufwand zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit zu rechnen. Daneben wirkt sich die Förderung von Hochflurlinienbussen mit Hublift auf die infrastrukturelle Ausgestaltung der Bushaltestellen aus, was zu entsprechenden Folgekosten für die Baulastträger führen würde. Alles in allem wird daher empfohlen, im Sinne einer am Prinzip der ganzheitlichen Barrierefreiheit bzw. des Designs für Alle orientierten Strategie an der bisherigen, ausschließlichen Förderung von mindestens teilniederflurigen Fahrzeugen im ÖPNV festzuhalten.

5 Quellenverzeichnis

Appel, Lars (2007): Demografische Entwicklung und öffentlicher Personennahverkehr im ländlichen Raum.- Dissertation, Universität Kassel, Fachbereich Bauingenieurwesen, Kassel

Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen [Hrsg.] (2009): Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen.- alle inklusive! Die neue UN-Konvention - Zwischen Deutschland, Lichtenstein, Österreich und der Schweiz abgestimmte Übersetzung, Berlin

BGG - Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen.- Kurztitel (amtl.): Behindertengleichstellungsgesetz vom 27.4.2002, (BGBl. I S. 1467, 1468)1, (BGBl. III 860-9-2), zuletzt geändert durch Verwaltungsvereinfachungsgesetz vom 21.3.2005 (BGBl. I S. 818, 830)

BöV - Schweizerische Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr (2008): Bushaltestelle.- BöV Merkblatt, Olten, Schweiz

Chlond, Bastian et al. (2006): Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demografischen Wandels.- [FGSV] Bd.144, Köln

Dangschat, Jens S. / Fischer, T. / Krammer, M. / Reutter, U. / Schinagl, S. (2007): Mobilität und Verkehr im demografischen Wandel.- [Mobilität mit Zukunft] Bd.1/07, Wien

DEKRA e.V. (2010): Sichtbare Sicherheit - Die Sicherheitsprüfung (SP) für Nutzfahrzeuge.- http://www.dekra.de/de/887?teaser=1, abgerufen am 19.08.2010, Stuttgart

EU-Busrichtlinie - Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG vom 20. November 2001

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. [Hrsg.] (2010): Hinweise zur Evaluation von verkehrsbezogenen Maßnahmen.- Entwurf Stand 21.02.2010, Köln

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. [Hrsg.] (2007): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen.- RASt 06, [FGSV] Band 200, Köln

Kromrey, Helmut (2002): Empirische Sozialforschung.- Modelle und Methoden der standardisierten Datenerhebung und Datenauswertung, 10. Auflage, Opladen

ÖPNV-Investitionsrichtlinie 2007 - Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen.- vom 05.02.2007

Rebstock, Markus (2009): Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.- Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregionen, Erfurt, Trier

Schlierf, Veronika (2004): Barrierefreiheit im ÖPNV – Anspruch und Wirklichkeit am Beispiel der Regionalbuslinie 740 im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen.- Diplomarbeit, Universität Bremen, Fachbereich Geographie, Bremen

STUVA - Srudiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. (2005): Barrierefreier ÖPNV.- Gutachten für den Zweckverband Bremen / Niedersachsen (ZVBN) und den Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen GmbH (VBN) - Konzeptioneller Teil, Köln

Topp, Hartmut H. (2003): Mobil & barrierefrei planen, bauen, nachrüsten.- Kaiserslautern

Topp, Hartmut H. (2005): Mobilität & Verkehr – Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot bei weniger und älterer Bevölkerung.- In: [Verkehrszeichen] Heft 1, S.6-12, Mühlheim an der Ruhr

Topp, Hartmut H. (2006): Demographischer Wandel und Verkehr: Wirkungen und Konsequenzen.- In: [Internationales Verkehrswesen: Fachzeitschrift für Wissenschaft und Praxis] Heft 3, S.85-91, Hamburg

VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen [Hrsg.] (2003): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland.- Düsseldorf

6 Anhang

Anhang 1: Fragebogen zur Anwendung der „Checklisten für barrierefreie Mindeststandards“ im Rahmen der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie I
Anhang 2: Seite 9 „Stellungnahme des Behindertenbeauftragten zum beantragten Vorhaben“ der Anlage 2.2 der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie V
Anhang 3: Bilddokumentation Vor-Ort-Begutachtung VI

Anhang 1: Fragebogen zur Anwendung der „Checklisten für barrierefreie Mindeststandards“ im Rahmen der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

INSTITUT VERKEHR UND RAUM der Fachhochschule Erfurt

Fragebogen zur Anwendung der „Checklisten für barrierefreie Mindeststandards“ im Rahmen der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie

Zutreffendes bitte ankreuzen und weitere Angaben in die entsprechenden Felder eintragen. Ihre Anmerkungen werden selbstverständlich anonym behandelt.

1. **Seit wann sind Sie bereits an Förderverfahren für kommunale Bauvorhaben und/oder Fahrzeugneubeschaffungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beteiligt?**
   Seit dem Jahr _____

2. **Wer führt in Ihrer Kommune das Ausfüllen der Checklisten durch?**
   - ☐ Immer kommunale/r Behindertenbeauftragte/r.
   - ☐ Immer Vorhabenträger (z. B. Gemeinde oder Verkehrsunternehmen).
   - ☐ Immer ausführendes Ingenieurbüro.
   - ☐ Abwechselnd bzw. je nach Fall kommunale/r Behindertenbeauftragte/r, Vorhabenträger oder ausführendes Ingenieurbüro.
   - ☐ Andere/r: _____

3. **Sind alle in den Checklisten verwendeten Begriffe und Anforderungen bekannt, klar und eindeutig?**
   - ☐ Ja.
   - ☐ Nein.

   Wenn nicht, welche Begriffe/Anforderungen bedürfen einer Erläuterung:
   _____
   _____
   _____

4. **Ergeben sich Probleme/Schwierigkeiten bei der Bearbeitung der Checklisten?**
   - ☐ Ja, bezogen auf:
     - ○ Formulierung der Anforderungen
       Problem(e) bitte benennen: _____
     - ○ Ausfüll-Systematik
       Problem(e) bitte benennen: _____
     - ○ Erläuterungen auf dem Merkblatt (letzte Seite der Checkliste)
       Problem(e) bitte benennen: _____
     - ○ Sonstige: _____
       _____
   - ☐ Nein.

1

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

INSTITUT VERKEHR UND RAUM der Fachhochschule Erfurt

5. **Gibt es Probleme bei der Überprüfung der jeweils zu berücksichtigenden Anforderungen?**
   - ☐ Ja, bezogen auf:

     _____

     _____
   - ☐ Deutlicher Mehraufwand erforderlich.
   - ☐ Nein.

6. **Können i. d. R. alle Teilbereiche gemäß den Anforderungen der Checklisten überprüft und entsprechend ausgefüllt werden?**
   - ☐ Ja.
   - ☐ Nein.

     Wenn nein, welche und warum nicht?

     _____

     _____

7a. **Sind in Einzelfällen bedeutende Abweichungen zwischen den Mindeststandards der Checklisten und geplanten Vorhaben / Neubeschaffungen festgestellt worden?**
   - ☐ Ja.

     Wenn ja, woran könnte dies liegen?

     _____

     _____
   - ☐ Nein.

7b. **Werden die Gründe für gegebenenfalls nicht erreichte Qualitätsziele einzelner Teilbereiche gemäß Merkblatt auf dem Anmerkungsblatt dargelegt?**
   - ☐ Ja.
   - ☐ Nein.

     Wenn nein, warum nicht? _____

     _____

8. **Werden die Checklisten im Rahmen des Beteiligungsverfahrens mit dem Vorhabenträger bzw. dem Planungsbüro diskutiert?**
   - ☐ Ja, grundsätzlich.
   - ☐ Ja, falls Teilziele nicht erreicht werden.
   - ☐ Nein.

9. **Ist die Struktur der Checklisten nachvollziehbar aufgebaut?**
   - ☐ Ja.
   - ☐ Nein.

     Wenn nein, bitte strukturelle Probleme benennen: _____

     _____

2

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

INSTITUT VERKEHR UND RAUM der Fachhochschule Erfurt

10. Sehen Sie Optimierungspotenziale für die Gestaltung der Checklisten?

☐ Ja.

Wenn ja, in welchen Checklisten:

_____

_____

_____

und zwar bezogen auf:

- ○ Übersichtlichkeit
- ○ Nachvollziehbarkeit/Formulierung der Anforderungen
- ○ Erläuterungen zum Ausfüllen
- ○ Sonstige: _____

_____

☐ Nein.

11. Werden Maßnahmen getroffen, um bei der Checklistenanwendung festgestellte, nicht erfüllte Mindeststandards für die Ausführungsplanung noch zu erreichen?

☐ Ja.

Wenn ja, wie wird dies i. d. R. realisiert?

_____

_____

☐ Nein.

Wenn nein, warum nicht: _____

_____

12. Wie schätzen Sie das Instrument der Checklisten und seine Sinnhaftigkeit für Ihre Arbeit im Zusammenhang mit den ÖPNV-Förderverfahren ein?

- ☐ Sehr hilfreich für die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit.
- ☐ Hilfreich für die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit.
- ☐ Kein Einfluss auf die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit.
- ☐ Hinderlich für die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit.
- ☐ Sehr hinderlich für die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit.

3

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

INSTITUT VERKEHR UND RAUM der Fachhochschule Erfurt

13. Haben Sie weitere Optimierungsvorschläge für die Gestaltung oder Anmerkungen zur Anwendung der Checklisten?

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

14. Mit welchen Checklisten haben Sie bereits in Förderverfahren gearbeitet?

- ☐ Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Regionalbushaltestellen.
- ☐ Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Verknüpfungspunkte StPNV.
- ☐ Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Verknüpfungspunkte SPNV – StPNV.
- ☐ Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Zugangsstellen zum SPNV.
- ☐ Checkliste Mindeststandards für barrierefreie P&R-Anlagen.
- ☐ Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Fahrgastservice- und –informationssysteme.
- ☐ Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnhaltestellen.
- ☐ Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnen.
- ☐ Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse.
- ☐ Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Stadtbushaltestellen.
- ☐ Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Toilettenanlagen im öffentlichen Raum.

Falls Sie für telefonische Rückfragen zur Verfügung stehen, bitten wir Sie die folgenden Angaben zu ergänzen:

Ausgefüllt von: _____

Kommunale/r Behindertenbeauftragte/r für: _____

Tel.: _____

Ort, Datum: _____

Bitte den ausgefüllten Fragebogen zurücksenden an:

Dr. Markus Rebstock
Institut Verkehr und Raum
Fachhochschule Erfurt
Altonaer Straße 25
99085 Erfurt

Vielen Dank für Ihre Mitwirkung und Unterstützung!

4

Anhang 2: Seite 9 „Stellungnahme des Behindertenbeauftragten zum beantragten Vorhaben“ der Anlage 2.2 der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie[21]

Anlage zum Antrag vom: ...

Stellungnahme Behindertenbeauftragte/r zum beantragten Vorhaben

Stadt / Landkreis: ...

Behindertenbeauftragte/r: ...

Anschrift: ...

Telefon / Fax / E-Mail: ...

Die Beteiligung der/ des Behindertenbeauftragten bzw. des Behindertenbeirates zum geplanten ÖPNV-Investitionsvorhaben:

☐ Neubeschaffung von Linienomnibussen
☐ Neubeschaffung von Straßenbahnfahrzeugen

erfolgte am ...

Es gibt ☒ Zutreffendes unbedingt ankreuzen

☐ keine Einwände.

☐ begründete Einwände zum genannten Vorhaben (Begründung auf gesondertem Blatt).

☐ Ich habe die Barrierefreiheit des Vorhabens anhand der „Checkliste für barrierefreie Mindeststandards“ der Fachhochschule Erfurt, soweit vorliegend, geprüft.

☐ Die ausgefüllte Checkliste ist beigefügt.

Aus Sicht des/der Behindertenbeauftragten erkläre ich mich mit der Durchführung des beantragten Vorhabens

☐ **einverstanden.**

☐ **nicht einverstanden.**

_____ (Stempel) _____
Ort, Datum Unterschrift

[21] ÖPNV-Investitionsrichtlinie 2007, Anlage 2.2, S. 9

Anhang 3: Bilddokumentation Vor-Ort-Begutachtung

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 1633

Maßnahme: Neubau Buswartehalle Ort: 07768 Altenberga, Dorfstraße

Bereich: Mittelthüringen Vorgangsnummer: 3337

Maßnahme: Eisenbahnhaltepunkt Ort: 99941 Großschwabhausen, Am Bahnhof

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3339

Maßnahme: Erneuerung Personenverkehrsanlage Ort: 04626 Schmölln, Bahnhof

Bereich: Südwestthüringen Vorgangsnummer: 3499

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 98634 Birx, LK SM

Bereich: Südwestthüringen Vorgangsnummer: 3507

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 98742 Neuhaus a. R., OT Igelshieb, Sonnebergerstr.

Bereich: Mittelthüringen Vorgangsnummer: 3527

Maßnahme: Haltestelle Ort: 99625 Kölleda, Johann-Sebastian-Bach-Straße

Bereich:	Mittelthüringen	Vorgangsnummer: 3581
Maßnahme:	Außenanzeigesystem	Ort: 99106 Erfurt, EVAG

Bereich:	Mittelthüringen	Vorgangsnummer: 3585
Maßnahme:	Haltestelle	Ort: 99198 Vieselbach

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3697

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 07330 Probstzella, Marktgölitzer Str.

Bereich: Mittelthüringen Vorgangsnummer: 3749

Maßnahme: Neubau zweier Haltestellen Ort: 99100 Gierstädt, Gewerbepark

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3769

Maßnahme: Fahrgastinformationsgeräte Ort: Saalfeld; Rudolstadt

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3802

Maßnahme: Neubau P+R- Anlage Ort: 07318 Saalfeld, Kulmbacher Str.

Bereich:	Mittelthüringen	Vorgangsnummer: 3855
Maßnahme:	Neubau Omnibushaltestellen	Ort: 99438 Bad Berka, Blankenhainer Str.

Bereich: Südwestthüringen Vorgangsnummer: 3860

Maßnahme: Buswendeschleife Ort: 98597 Fambach, Platz der Republik

Bereich: Südwestthüringen Vorgangsnummer: 3892

Maßnahme: Fahrscheinautomaten Ort: 99817 Eisenach, Karlsplatz / Bahnhofstr.

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3894

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 07639 St. Gangloff, Kreuzstraße

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3897

Maßnahme: Neubau Haltepunkt Ort: 99734 Nordhausen, Schurzfell

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3898

Maßnahme: Außenlautsprecher Ort: 07545 Gera

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3906

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 99765 Auleben, Str. d. Einheit

Bereich: Südthüringen Vorgangsnummer: 3929

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestellen Ort: 96515 Sonneberg, Bettelhecker Str.

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3933

Maßnahme: Neubau Wetterschutz Ort: 07616 Bürgel OT Taupadel

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3935

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 07616 Bürgel OT Silbertal

Bereich: Mittelthüringen Vorgangsnummer: 3937

Maßnahme: Ausbau zweier Haltestellen Ort: 99880 Aspach, Eisenacher Str./Breite Str.

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3938

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 07989 Teichwolframsdorf, Sporthalle

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3939

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 07989 Teichwolframsdorf, Ortsmitte

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3942

Maßnahme: Neubau Buswartehallen Ort: 07407 Rudolstadt, Oststr./ Am Flutgraben

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3944

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 07907 Schleiz OT Heinrichsruh

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 3946

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 99955 Lützensömmern, Parkanlage

Bereich: Mittelthüringen Vorgangsnummer: 4131

Maßnahme: Ausbau Bushaltestellen Ort: 99423 Weimar-Schöndorf, Bruno-Apitz-Str.

Bereich: Südwestthüringen Vorgangsnummer: 4132

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestellen Ort: 98596 Trusetal, Neubau

Bereich: Südwestthüringen Vorgangsnummer: 4136

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 98646 Straufhain OT Eishausen, Hauptstr.

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 4137

Maßnahme: Erneuerung Bushaltestelle Ort: 07426 Königsee, Gehrener Straße

Bereich: Mittelthüringen

Vorgangsnummer: 4138

Maßnahme: Haltestelle

Ort: 99887 Georgenthal, Auestraße

Bereich: Südwestthüringen Vorgangsnummer: 4139

Maßnahme: Umbau Bushaltestelle Ort: 99819 Förtha, Frankfurter Straße

Bereich: Mittelthüringen Vorgangsnummer: 4148

Maßnahme: Neubau Wartehäuschen Ort: 99510 Apolda OT Zottelstädt, Zum Mühlenhof

Bereich: Südwestthüringen Vorgangsnummer: 4159

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 99817 Hötzelsroda, Eisenacher Straße

Bereich: Mittelthüringen Vorgangsnummer: 4179

Maßnahme: Erneuerung zweier Haltestellen Ort: 98711 Schmiedefeld a.R., Brunnenstr.

Bereich: Mittelthüringen Vorgangsnummer: 4195, 4226, 4227, 4228

Maßnahme: Beschaffung vier Linienbusse Ort: 99106 Erfurt, EVAG

Bereich: Mittelthüringen Vorgangsnummer: 4211

Maßnahme: Beschaffung Linienomnibus Ort: 99510 Apolda

Bereich: Ostthüringen Vorgangsnummer: 4253

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 98746 Katzhütte, Neuhäuser Str.

Bereich: Mittelthüringen Vorgangsnummer: 4271

Maßnahme: Neubau Omnibushaltestelle Ort: 99869 Goldbach, Hauptstraße