



**Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit
im Bereich Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
bei der
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe
Elbe-Weser GmbH (evb)**

Bearbeitungsstand: Mai 2012

Inhaltsverzeichnis

1. Präambel	3
2. Überblick	3
2.1 Barrierefreiheit in den Fahrzeugen.....	3
2.2 Barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigen bzw. Bahnsteigzugängen.....	4
3. Konkrete Maßnahmen	5
3.1. Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) als Ausgangspunkt ...	5
3.2. Maßnahmenplanungen der evb.....	5
3.2.1. Maßnahmenplanungen im Nahverkehr	5
3.2.2. Maßnahmenplanungen im Bereich der Haltepunkte	6
3.3. Ausgewählte Projekte der evb.....	6
4. Anlagen zum Programm der evb.....	7

1. Präambel

Selbstverständnis der evb

Ziel des Bundesgesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) ist es, die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen bzw. zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Die evb ist bestrebt, gem. § 4 BGG barrierefreie Verkehrsmittel einzusetzen, die für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Des Weiteren sind öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr bei der evb nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten (gem. § 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr).

Menschen mit Behinderungen stellen für die evb eine Kunden- und damit Zielgruppe dar, deren spezifische Bedürfnisse bei der strategischen Ausrichtung, der Produktentwicklung und Serviceimplementierung jetzt und in Zukunft grundsätzlich berücksichtigt werden.

Aus dem Dialog mit externen Verbänden (z.B. Fahrgastbeiräte im Verkehrsgebiet der evb), Verkehrsverbänden (HVV, VBN, VNN) und Vertretern aus Politik und Wirtschaft resultieren ein offener Erfahrungs- und Gedankenaustausch sowie Synergieeffekte, durch die zukünftig das Reisen für alle behinderten Menschen attraktiver werden kann.

Ziel der evb ist es, weitere Elemente zur Optimierung der Reisekette speziell für die Zielgruppe der behinderten Menschen zu verwirklichen, um ihnen ein möglichst barrierefreies Reisen zu ermöglichen.

Die evb wird dazu jetzt und in Zukunft im Rahmen der verfügbaren finanziellen Mittel ihren Beitrag leisten.

2. Überblick

2.1 Barrierefreiheit in den Fahrzeugen

Die evb betreibt Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der eigenen Strecke Bremerhaven Hbf – Buxtehude sowie auf der Infrastruktur der DB Netz von Cuxhaven nach Bremerhaven. Auf der eigenen Strecke befördert sie jährlich ca. 1 Million Fahrgäste. Die evb verkehrt mit 14 Dieseltriebwagen des Typs LINT 41. In Ausnahmefällen werden noch Fahrzeuge des Typs VT 628 eingesetzt.

Im touristischen Verkehr des Moorexpress (kein bestellter SPNV) auf der Strecke Bremen Hbf - Stade fahren darüber hinaus historische Triebwagen.

Der weitaus überwiegende Teil der Züge (LINT-Triebwagen) verfügt bereits über niederflurige Einstiege, mobile Einstiegsrampen sowie behindertenfreundliche Toiletten. Die nur noch selten eingesetzten Fahrzeuge des Typs VT 628 ermöglichen noch keinen behindertengerechten Zugang und können keine entsprechende Ausstattung vorweisen. Um ganz sicher zu gehen, dass ein Niederflurfahrzeug fährt, ist es möglich, sich vor Reisebeginn bei der evb über die Kundenhotline in Bremervörde als Reisender zu melden (Tel.: 04761 / 9931-50), um zu erfahren, welcher Triebwagentyp eingesetzt wird. In den Fahrzeugen des Typs LINT befinden sich im Mehrzweckbereich des Wagens je eine Rampe am Ein- bzw. Ausstieg. Hier sind auch der Fahrausweisautomat (ab Juni 2012 am Bahnsteig) und das behindertengerechte WC installiert. Beim VT 628 sollte der Einstieg am Anfang des Zuges gewählt werden, damit der Triebfahrzeugführer schnell helfen kann. Ist weiteres Personal an Bord, hilft dieses natürlich auch beim Ein- und Aussteigen. Auch hier befinden sich Mehrzweckbereiche, die für die Nutzung durch Rollstuhlfahrer in Frage kommen. Beim Halt der LINT- Fahrzeuge am Bahnsteig besteht die Möglichkeit, die Rampe durch die Anforderungstaste außen links neben der Tür anzufordern. Während der Fahrt kann dem Fahrer über die Betätigung des neben der Behindertenrampe befindlichen Anforderungsknopfes signalisiert werden, dass die Rampennutzung gewünscht wird. Der jeweilige Triebfahrzeugführer oder das Personal wird beim Einstieg behilflich sein und sich nach dem gewünschten Ausstiegsort erkundigen. Es ist zudem eine direkte Kommunikation mit dem Triebfahrzeugführer über einen Notrufknopf an der Tür möglich.

2.2 Barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigen bzw. Bahnsteigzugängen

Die Bahnsteige entlang der SPNV- Strecke Bremerhaven-Wulsdorf - Buxtehude sind im Netz der evb 1993 neu errichtet und im Jahr 2003 für den Verkehr mit Doppeltraktion auf 100m Länge verlängert worden.

Alle vorgenannten Bahnsteige besitzen eine für den Nahverkehr übliche Kantenhöhe von 55 cm über Schienenoberkante. Eine Ausnahme bildet Bremervörde, hier beträgt die Kantenhöhe 38 cm. Die Bahnsteige sind ebenerdig ohne Treppenanlagen oder Aufzüge erreichbar. Teilweise vorhandene Rampen in den Zuwegungen sind barrierefrei ausgebildet (Neigung $\leq 6\%$).

Auf einigen Betriebsstellen erfolgt der Bahnsteigzugang höhengleich über öffentliche Straßen und Wege, die die Eisenbahnstrecke als Bahnübergang kreuzen. Sowohl Bahnsteigzugänge als auch in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig gelegene Bahnübergänge sind technisch gesichert.¹ Bis auf die Ausnahmen Frelsdorf und Ruschwedel existieren Halbschrankenanlagen. In Frelsdorf sind diese in Planung.

¹ Die Bahnsteigzugänge in Harsefeld, Geestenseth und Hesedorf sind nicht-technisch gesichert.

Höhengleiche Kreuzungen mit Fuß- und Radwegen erhalten bei Neueinrichtungen und Umbau Umlaufsperrern gemäß den Regelmaßen der DIN 18024 (Bauliche Maßnahmen für behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich).

Auf der Moorexpress-Strecke Stade - Heselorf - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck findet kein bestellter SPNV statt. Hier existieren außer den Bahnsteigen Bremervörde und Heselorf, die zur Personenzugstrecke gehören, und dem neu erbauten Bahnsteig in Hüttenbusch keine behindertengerechten Zugangsmöglichkeiten im evb-Netz. Ein Bahnsteigkonzept für diese Bahnsteige existiert seit 2004. Ein barrierefreier Zugang ist sowohl an die Umrüstung/den Neubau der auf der Strecke befindlichen Bahnsteige und den Einsatz anderen Fahrzeugmaterials gebunden.

3. Konkrete Maßnahmen

3.1. Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) als Ausgangspunkt

Die Verkehrsträger werden durch die Gesetzgebung verpflichtet, schrittweise Barrierefreiheit herzustellen und bei der Neuanschaffung von Verkehrsmitteln sowie beim Neubau und umfassenden Umbauten von Anlagen Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Ein Kernpunkt des am 01.05.02 in Kraft getretenen BGG ist die Durchsetzung einer generellen Barrierefreiheit in allen gestalteten öffentlichen Bereichen.

Diesen Gedanken führt die UN-Behindertenrechtskonvention weiter; Deutschland hat im Jahr 2011 den Nationalen Aktionsplan zur Umsetzung dieser Konvention mit dem Leitgedanken der Inklusion beschlossen.

3.2. Maßnahmenplanungen der evb

3.2.1. Maßnahmenplanungen im Nahverkehr

Die Maßnahmenplanungen zeigen wichtige Meilensteine auf dem Weg zu einem barrierefreien Reisen in Anlehnung an § 2 Abs. 3 EBO und Art. 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze auf. Sie verstehen sich gleichzeitig als Weiterentwicklung und Wege zur Umsetzung des Selbstverständnisses der evb und sind Gegenstand eines Veränderungsprozesses, der gemäß den gesetzlichen und von Interessenverbänden geforderten Rahmenbedingungen flexibel zu gestalten ist, um den spezifischen Bedürfnissen von behinderten Menschen Rechnung tragen zu können. Dabei ist die evb als kommunales Unternehmen bemüht, im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten und Handlungsspielräume unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte zu agieren.

Infolge der Regionalisierung des Personennahverkehrs werden die Leistungsanforderungen von den Aufgabenträgern (Bestellern), im Land Niedersachsen die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), bestimmt, so dass die Anforderungen an eine entsprechende Barrierefreiheit in deren Zuständigkeit liegt.

Siebzig Prozent der Züge sind seit Dezember 2011 mit eigenen Fahrgastbetreuern besetzt. Dieses Personal ist auch dafür zuständig, für ein problemloses Ein- und Aussteigen von mobilitätseingeschränkten Personen zu sorgen. In Zügen, in denen keine Begleiter an Bord sind, sorgt der Triebfahrzeugführer für Hilfe.

Die mit dem Einsatz von älteren Fahrzeugen (VT 628) verbundenen Probleme wurden weit überwiegend durch den Einsatz neuerer Fahrzeuge ausgeräumt.

Im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ist das Kriterium einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit ein wichtiges Argument. Adressat dieser Forderungen ist zunächst der Besteller, der sowohl beim Abschluss von Verkehrsverträgen als auch bei Ausschreibungen die Standards der gewünschten Fahrzeuge definiert. Die LNVG als Besteller vermietet ihre Fahrzeuge aus einem landeseigenen Pool, durch den einheitliche Farbgebung, Ausstattung u. ä. sichergestellt sind.

3.2.2. Maßnahmenplanungen im Bereich der Haltepunkte

Sämtliche Bahnsteiganlagen der evb befinden sich im Land Niedersachsen. Alle Bahnsteige des Netzes im bestellten Personenverkehr der evb sind behindertengerecht. Änderungen der Bahnanlagen bedürfen der planrechtlichen Würdigung gemäß § 18 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz). Die Niedersächsische Bauordnung (NBauO) regelt zudem die Notwendigkeit einer zusätzlichen baurechtlichen Würdigung von Maßnahmen an Bahnsteigen und deren Zugängen. So wird u. a. mit § 48 Abs. 2 der Niedersächsischen Bauordnung sichergestellt, dass Bahnsteige von öffentlichen Personenverkehrsanlagen barrierefrei erreichbar sind und Höhen erhalten, die auf die bei der betreffenden Bahn verkehrenden Fahrzeuge abgestimmt sind.

Sollten im Zuge zukünftiger Entwicklungen neue Haltepunkte hinzukommen, werden diese ebenfalls für die Nutzung mobilitätseingeschränkter Reisender eingerichtet. Dabei besteht die Notwendigkeit, diese durch die Öffentliche Hand zu kofinanzieren.

3.3. Ausgewählte Projekte der evb

3.3.1. Umbaumaßnahmen Bahnhof Bremervörde

In Bremervörde wurden der Bahnhofsvorplatz und das Bahnhofsgebäude neu gestaltet. Ziel der von der evb initiierten Maßnahmen war eine deutliche Aufwertung des Bahnhofsgebäudes in optischer und funktionaler Hinsicht. Das Gebäude spricht die Fahrgäste wieder als attraktives Dienstleistungs- und Aufenthaltsgebäude an. Ein Verweilen im Bahnhof Bremervörde ist nun in einem angenehmen Umfeld möglich.

Dabei wurden u.a. folgende Veränderungen umgesetzt:

- Neue Gliederung und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes, um eine bessere Orientierung zu ermöglichen, das Sicherheitsempfinden zu erhöhen und die Zugänglichkeit zu verbessern,
- Leitsystem für Sehbehinderte,
- behindertengerechte Zugänglichkeit durch Absenkung der Borde,

- Verbesserung der Orientierung durch übersichtliche Beschilderung und verbesserte Fahrgastinformation,
- stufenlose Zugänglichkeit des Bahnhofsgebäudes durch Anheben der Platzpflasterung (vgl. Foto),
- verbesserte Beleuchtung des Bahnhofsumfeldes,
- Installation eines behindertengerechten WC`s,
- verbesserte Lenkung der Fahrgäste unter Einbeziehung des Bahnhofsgebäudes und der dort vorgesehenen Dienstleistungsangebote.

Durch die Stadt Bremervörde wurden zudem neue P+R- Plätze geschaffen, die eine Neustrukturierung und verbesserte Nutzung bestehender Freiflächen und Stellplätze möglich machen. So werden in kürzest möglicher Entfernung zum Bahnhof und Bahnsteig behindertengerechte Stellplätze angeboten. Auch nahe gelegene Kurzzeitparkplätze stehen nun ausreichend zur Verfügung.

3.3.2. evb- Internetauftritt

Um auch behinderten Menschen die Nutzung der evb- Internetseiten zu ermöglichen, wurden technische Barrieren soweit wie möglich beseitigt, denn das im Einsatz befindliche Content Management System unterstützt die Erzeugung barrierefreier Internetseiten.

Auf diese Weise können auch Nutzer mit Einschränkungen, wie zum Beispiel Sehschwierigkeiten oder blinde Menschen, ungehindert den Internetauftritt besuchen.

Über „Strg +“ sind die Seiten leicht zu vergrößern und dank einfacher Navigation und sinnvoller Verlinkungen kann man sich leicht durch das Informationsangebot bewegen.

Zudem sind sie kontrastreich gestaltet und die meisten Bilder sind benannt.

4. Anlagen zum Programm der evb

Wie bereits beschrieben, werden die Standards zur barrierefreien Fahrzeuggestaltung vom Besteller, der LNVG, über ihren Fahrzeugpool festgelegt, die darüber hinaus auch auf weitere Einzelmerkmale wie Ausstattung, Farbgebung usw. Einfluss hat.

Anforderungen für barrierefreies Reisen betreffen vor allem folgende Personengruppen:

- Menschen mit Rollstuhl
- Körperbehinderte Menschen, z. B. kleinwüchsige oder gehbehinderte Menschen mit Gehhilfen
- Allergiker
- Menschen mit organischen Störungen (Hygieneaspekt und subjektive Sicherheit)
- Menschen mit motorischen Störungen
- sehbehinderte und blinde Menschen
- schwerhörige und gehörlose Menschen
- Menschen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. ältere Menschen, Eltern mit Kindern und Kinderwagen, Personen mit Schwergepäck)

- Menschen mit Lernbehinderungen, geistigen Behinderungen und Orientierungsschwierigkeiten sowie psychisch behinderte Menschen

4.1. Informationshandhabung bzw. –verarbeitung an den Haltepunkten und in den evb- Fahrzeugen

Haltepunkte

Informationen werden akustisch und visuell unterschieden.

Nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ werden nach Möglichkeit akustische und visuelle Informationen kombiniert. Visuelle Anzeigen am Bahnsteig gibt es auf der Strecke der evb nur an den DB-Haltepunkten Bremerhaven Hbf und Buxtehude.

An einigen Haltepunkten auf der Infrastruktur der DB zwischen Bremerhaven und Cuxhaven sind einfache, neue Fahrgastinformationssysteme aufgebaut worden, die über den jeweils nächsten Zug und mögliche Störungen in Echtzeit informieren.

Auf den Displays der „großen“ Anzeigen in Bremerhaven und Buxtehude befinden sich Angaben zum Zielbahnhof, dem Streckenverlauf sowie der Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit. Auch Verspätungen werden angezeigt.

Alle visuellen Anzeigen sowie bis auf Bremervörde auch alle akustischen Informationen fallen in den Verfügungsbereich der DB AG, wodurch ein störungsfreier Ablauf nicht immer gewährleistet werden kann. Die Qualität der akustischen und visuellen Wahrnehmung steht in Abhängigkeit der umgebenden sowie der individuellen Verhältnisse. Entscheidend ist hier der Umgebungs-Geräuschpegel sowie der Leseabstand.

Fahrzeuge

Visuelle Anzeigen befinden sich in allen LINT-Triebwagen. Darin wird jeweils die nächste Station angezeigt. Akustische Informationen bekommt der Fahrgast an den Haltepunkten in Bremerhaven Hbf, Bremerhaven-Wulsdorf, Bremervörde und Buxtehude. Zudem werden die Haltepunkte in den LINT- Triebwagen vom Band, in den VT 628 vom Triebfahrzeugführer angesagt.

4.2. Technische Daten des CORADIA LINT

Fahrzeugbreite	2.750 mm
Fahrzeuglänge über Kupplung	41.890 mm
Maximale Fahrzeughöhe	4.340 mm
Einstiegshöhe (über SO)	580 mm
Fußbodenhöhe (über SO)	
-- im Niederflurbereich	598 mm
-- im Hochflurbereich	1.160 mm
-- im Mittelflurbereich	1.038 mm
Spurweite	1.435 mm
Minimaler befahrbarer Radius im Betrieb	125 m

Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bei der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb)

Minimaler befahrbarer Radius in der Werkstatt	100 m
Längsdruckfestigkeit	1.500 kN
Radsatzfolge	Bx´ (2) By´
Installierte Motorleistung	630 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	ca. 130
Stehplätze	ca. 100
Eigengewicht	ca. 63,5 t
Maximale Radsatzlast bei Höchstlast	ca 18