

# Barrierefreier ÖPNV in der Landeshauptstadt Dresden, Stand 1/2019

## 1. Grundlagen

Das Ziel des barrierefreien ÖPNV ist die selbständige, komfortable und sichere Erreich- und Benutzbarkeit der Verkehrsmittel und Haltestellen des ÖPNV für alle Menschen. Die schrittweisen Verbesserungen für einen barrierefreien ÖPNV werden in der Landeshauptstadt Dresden seit Jahren in unterschiedlichen Arbeitsgruppen zwischen den Verbänden, Verkehrsunternehmen und Institutionen behandelt. Die bisher umgesetzten Maßnahmen zeigen inzwischen insbesondere bei der Straßenbahn, aber zunehmend auch beim Bus Erfolge. Dabei wird der städtische ÖPNV, also Straßenbahn, Bus und Sonderverkehrsmittel, einbezogen.

Die Landeshauptstadt Dresden hat einen Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention erstellt und bereits einmal fortgeschrieben, dessen aktuelle Fassung vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden am 22./23. Juni 2017 beschlossen wurde (V1492/16). Dieser enthält auch ein Handlungsfeld Mobilität und Barrierefreiheit, dessen Aussagen zum ÖPNV in der AG barrierefreier ÖPNV erarbeitet wurden. Das ist die Grundlage für das Konzept barrierefreier ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden.

Die Barrierefreiheit im ÖPNV wird durch das Zusammenspiel folgender Faktoren bestimmt:

- Haltestelle (Bordhöhe, Warteflächenbreite, Bodenindikatoren),
- Haltestellenumgebung (fußläufige Erreichbarkeit, Anfahrbarkeit für die ÖPNV-Fahrzeuge),
- Fahrzeug (Niederflurigkeit, Fußbodenhöhe, Türkonstruktion, Platzkapazität, ggf. Rampen, Farbgebung der Haltestangen),
- Information (z. B. an Haltestellen, in Fahrzeugen, aber auch Fahrscheinerwerb).

## 2. Haltestellen

### 2.1 Zielkonzept und Ausbauparameter

Der zukünftige Ausbaustandard (Zielkonzept) der Straßenbahn- und Bushaltestellen in der Landeshauptstadt Dresden wird in 3 Stufen eingeteilt. Diese richten sich nach der verkehrlichen Bedeutung der jeweiligen Haltestellen.

Der Ist-Zustand der Haltestellen wird in die 3 Gruppen barrierefrei, eingeschränkt barrierefrei und nicht barrierefrei eingeordnet.

Der Handlungsbedarf ergibt sich dann aus dem Vergleich zwischen Ist-Zustand und Zielkonzept für jede Haltestelle.

Das Zielkonzept beinhaltet folgende Kenngrößen:

- Haltestellen Stufe 1:
  - hohe verkehrliche Bedeutung (gesamtes Straßenbahnnetz, Bus hochwertig – d. h. in der Regel Linien mit 10-Minuten-Grundtakt –, ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Hauptverkehrszüge),
  - wichtige Ziele für mobilitätseingeschränkte Menschen,
  - Schulbushaltestellen, wenn diese allein die ÖPNV-Erschließung einer Schule darstellen
- Haltestellen Stufe 2:
  - mittlere verkehrliche Bedeutung (Bus mittleres Angebot – d. h. in der Regel Linien mit 20- oder 30-Minuten-Grundtakt, Sammel-/Erschließungsstraßen),
- Haltestellen Stufe 3:
  - geringe verkehrliche Bedeutung (Bus Grundangebot – d. h. in der Regel Linien mit geringerem Angebot als 30-Minuten-Grundtakt –, geringe Nutzung, Sonderhaltestellen wie SEV, Schulbushaltestellen),

Die Ausbauparameter für die jeweiligen Stufen sind in der Tabelle 1 aufgelistet. Dabei wird auch die Haltestellenumgebung einbezogen.

*Tabelle 1: Ausbauparameter der ÖPNV-Haltestellen in der Landeshauptstadt Dresden*

Parameter	Stufe 1 Straßenbahn, Bus hochwertig	Stufe 2 Bus mittlere Bedeutung	Stufe 3 Bus geringe Bedeutung
Bordhöhe	Straßenbahn: 23 cm Bus (Ziel): 23 cm; wenn parallele Anfahrt nicht umsetzbar 20 cm	23 cm; ggf. 20 cm, mindestens 18 cm bei Überstreichen der Wartefläche; bei grundhaftem Ausbau 23 cm anstreben	Ziel: 20 cm; wenn nicht möglich $\geq 15$ cm (bei Rampenneigung $>8\%$ qualifizierte Hilfe durch Fahrer nötig)
Länge barrierefreier Ausbau	Straßenbahn: i. d. R. 45 m Bus: i. d. R. 20 m	i. d. R. 20 m, in Abhängigkeit vom Fahrzeugeinsatz 12 m	i. d. R. 12 m
Bord	Formstein	Formstein	Formstein/normaler Bordstein
Lage/Anfahrt	geradlinige/parallele Anfahrt als Vorzugslösung	Möglichkeit der geradlinigen/parallelen Anfahrt prüfen	keine Planungsvorgabe
Breite	mindestens 2,50 m	mindestens 2,50 m	mindestens 2,50 m

Bodenindikatoren	Straßenbahn (einschl. kombinierte Haltestellen Strab/Bus): <ul style="list-style-type: none"> <li>Leitstreifen und Kontraststreifen, außer angehobene Fahrbahn bzw. Radfahrbahn</li> <li>Auffindestreifen auf Gehbahn bei Haltestellenkaps und angehobene Fahrbahn/ Radfahrbahn</li> </ul> Bus: Auffindestreifen und Leitstreifen	Auffindestreifen und Leitstreifen	Auffindestreifen und Leitstreifen bei Linienverkehr, Verzicht auf Bodenindikatoren bei Haltestellen ohne Linienverkehr
Erreichbarkeit	barrierefreie Anbindung an das öffentliche Wegenetz	barrierefreie Anbindung an das öffentliche Wegenetz	barrierefreie Anbindung an das öffentliche Wegenetz bzw. zur Fahrbahn (wenn kein Wegenetz vorhanden)

Für die Darstellung des Ist-Zustandes der Haltestellen gelten die Parameter der Tabelle 2.

*Tabelle 2: Parameter für barrierefreie, eingeschränkt barrierefreie und nicht barrierefreie Haltestellen*

	barrierefrei		eingeschränkt barrierefrei	nicht barrierefrei
	ohne Rampe	mit Rampe <sup>1)</sup>	mit Rampe <sup>2)</sup>	
Bordhöhe	23 cm	18-22 cm	>= 15 cm <=18 cm	Ein Kriterium eingeschränkt barrierefrei nicht erfüllt
nutzbare Breite	1,50 m	2,50 m	2,50 m	
Bodenindikatoren	Auffindestreifen und Leitstreifen		Auffindestreifen oder Leitstreifen	

<sup>1)</sup> Für Rollstuhlfahrer bei Einsatz einer Rampe ohne weitere Hilfe durch das Fahrpersonal

<sup>2)</sup> Für Rollstuhlfahrer bei Einsatz einer Rampe und qualifizierter Hilfe durch das Fahrpersonal

## 2.2 Datengrundlagen zur Beurteilung der Barrierefreiheit von Haltestellen

Zur Bewertung der Barrierefreiheit im Ist-Zustand wurden Daten für die einzelnen Haltestellen hinsichtlich Bordhöhe und Warteflächenbreite sowie Blindenleitsystem erhoben.

### Bordhöhe und Warteflächenbreite

In den Katasterdaten sind die Einzelmaße für Bordhöhen und- Warteflächenbreiten erfasst, die Auswertung hinsichtlich der Barrierefreiheit ist wie folgt klassifiziert:

- Zugang ohne Einschränkungen: ohne erforderliche Nutzung einer fahrzeuggebundenen Rampe
- Zugang mit Rampe, selbständig: barrierefreier Zugang mit Nutzung einer fahrzeuggebundenen Rampe
- Zugang mit Rampe und qualifizierter Hilfe: eingeschränkt barrierefreier Zugang mit Nutzung einer fahrzeuggebundenen Rampe, Rampenneigung erfordert qualifizierte Hilfe des Fahrpersonals
- kein Zugang: Zugang für Rollstuhlnutzer auch mit fahrzeuggebundener Rampe nicht möglich

### Bodenindikatoren

In den Katasterdaten sind Art und Ausführung von Auffindestreifen und Leitstreifen einzeln dokumentiert. Die Auswertung ist wie folgt differenziert:

- Leitstreifen und Auffindestreifen nach geltendem Ausführungsstandard\* vorhanden (bei Haltestellen mit Ausbauparametern Stufen 1 und 2 erforderlich)
- nur Auffindestreifen vorhanden, entspricht in Ausführung geltendem Standard\* (für Haltestellenausbaustufe 3 ausreichend)
- Leitstreifen und Auffindestreifen vorhanden, Abweichung vom geltenden Standard\* hinsichtlich der Art der Ausführung (bei Stufen 1 und 2)
- nur Auffindestreifen, Abweichung vom geltenden Standard\* (Stufe 3)
- nur Auffindestreifen, Abweichung vom geltenden Standard\* (Stufen 1 und 2)
- nur Leitstreifen vorhanden
- kein Blindenleitsystem vorhanden

\*Die Abweichungen vom geltenden Standard betreffen die bauliche Ausführung von Leit- bzw. Auffindestreifen. Das bedeutet in der Regel Rillenplatten oder Kleinpflaster anstatt Rippenplatten gemäß DIN 32984.

Für die Straßenbahnhaltestellen wurden Daten der DVB AG genutzt.

### **2.3 Barrierefreiheit der Haltestellen in der Landeshauptstadt Dresden (Stand Juni 2018)**

Die 425 Haltesteige der Straßenbahn (ohne kombinierte Straßenbahn/Bus-Haltesteige) in der Landeshauptstadt Dresden können folgendermaßen zugeordnet werden:

- vollständig barrierefrei: 258 (60 %),
- eingeschränkt barrierefrei (mit Rampennutzung): 161 (38 %),
- nicht barrierefrei: 6 (2 %).

Für die 108 kombinierten Straßenbahn/Bus-Haltesteigen ergibt sich folgendes Bild:

- vollständig barrierefrei: 74 (69 %),
- eingeschränkt barrierefrei (mit Rampennutzung): 34 (31 %),
- nicht barrierefrei: 0.

Die bisher 1168 Bussteige, die zugeordnet werden konnten, teilen sich folgendermaßen auf:

- vollständig barrierefrei: 395 (34 %),
- eingeschränkt barrierefrei: 129 (11 %),
- nicht barrierefrei: 644 (55 %).

## 2.4 Prioritäten Haltestellenausbau

Durch die hohe Anzahl an Haltesteigen insbesondere beim Busverkehr, die nicht barrierefrei sind, ergibt sich ein großer Handlungsbedarf. Um diesen zu strukturieren, ist eine Prioritätensetzung notwendig. Dazu eignet sich eine Einteilung entsprechend der Zugangsmöglichkeiten und der Ausbaustufe (Bedeutung der Haltestelle).

- Priorität 1: Ausbau/Verbesserung bis 2022, höchste Priorität,
- Priorität 2: Ausbau nach 2022, hohe Priorität,
- Priorität 3: Ausbau nach 2022, mittlere Priorität,
- Priorität 4: Ausbau nach 2022, geringe Priorität.

Die höchste Priorität 1 sollen die Haltesteige aufweisen, die bisher weder einen barrierefreien noch einen teilweise barrierefreien Zugang ermöglichen.

Bei Straßenbahnhaltestellen sind die Aufwendungen für eine vollständige Barrierefreiheit vergleichsweise umfangreich und häufig mit dem Umbau des gesamten Straßenraumes verbunden. Die sechs nicht barrierefreien Haltesteige betreffen die drei Haltestellen Bahnhof Neustadt/Hansastraße, Stauffenbergallee und S-Bahnhof Niedersedlitz. Da sich der barrierefreie Zugang zum Bahnhof Neustadt am Schlesischen Platz befindet, die dortige Haltestelle Bahnhof Neustadt barrierefrei ist und die Linie 3 an beiden Haltestellen Bahnhof Neustadt hält, wird für die Haltestelle Bahnhof Neustadt/Hansastraße kein dringender Handlungsbedarf gesehen. Zudem ist der Halstellenausbau Bestandteil der Planung zur mittelfristigen Gleiserneuerung. Die Haltestelle Stauffenbergallee wird gegenwärtig in Verbindung mit der komplexen Umgestaltung des Knotenpunktes geplant. Für die Haltestellen S-Bahnhof Niedersedlitz gibt es eine Planung in Verbindung mit der Aufwertung des Vorplatzes. Bei den eingeschränkt barrierefreien Straßenbahnhaltestellen wird bis zum Umbau die in den Fahrzeugen mitgeführte Rampe genutzt. Der schrittweise Umbau zu vollständig barrierefreien Zugängen im Rahmen komplexer Baumaßnahmen wird fortgesetzt. Das betrifft gegenwärtig beispielsweise die Planungen zur Großenhainer Straße, Wehlener Straße – Alttolkewitz – Österreicher Straße, Königsbrücker Straße Süd und Gerokstraße – Blasewitzer Straße – Loschwitzer Straße. Das gilt auch für kombinierte Haltestellen Straßenbahn/Bus. So werden die Bauarbeiten für die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen S-Bahn Station Strehlen mit neuer Straßenbahn, die Haltestelle Wasaplatz und die Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße fortgesetzt. Die Planung für die Haltestelle Liststraße wurde zur Planfeststellung eingereicht.

Hinsichtlich des Busverkehrs sind die Haltesteige detailliert aufgeschlüsselt worden. Die Tabelle 3 enthält die Zugangsmöglichkeiten anhand Bordhöhe und Warteflächenbreite, unterteilt nach der Ausbaustufe laut Zielkonzept. Diese wurden den 4 Prioritätsstufen zugeordnet, wobei die Zahlen in den Prioritätsfeldern die Anzahl der jeweiligen Bushalteplätze gemäß Kataster-Auswertung repräsentieren. Bei einem Umbau der Haltestellen sind die jeweils notwendigen Bodenindikatoren mit zu errichten.

*Tabelle 3: Anzahl Bussteige gemäß gegenwärtigem barrierefreiem Zugang und Verkehrsbedeutung (Stand Datenerfassung: August 2018)*

Zugang	Verkehrsbedeutung (Ausbaustufe)			Summe
	1	2	3	
nicht barrierefrei (kein Zugang)	<b>161</b> Priorität 1	<b>268</b> Priorität 2	<b>215</b> Priorität 2	<b>644</b>
eingeschränkt barrierefrei (Zugang mit Rampe und qualifizierter Hilfe)	<b>63</b> Priorität 3	<b>46</b> Priorität 3	<b>20</b> Priorität 4	<b>129</b>
barrierefrei (mit Rampe selbstständig)	<b>262</b> (kein mittelfristiger Handlungsbedarf)			<b>395</b>
barrierefrei (ohne Einschränkungen)	<b>133</b> (kein Handlungsbedarf)			

Die Priorität 1 umfasst die Haltestellen, die keine Eignung für einen barrierefreien Zugang haben (auch nicht mit qualifizierter Hilfe bei Mobilitätseinschränkung), aber eine hohe Verkehrsbedeutung/Ausbaustufe gemäß Zielkonzept sowie Verkehrssicherheitsgefährdungen aufweisen. Das betrifft nach dem verfügbaren Datenstand 161 Bussteige. Für manche dieser Haltestellen ist ein Umbau im Rahmen komplexer Baumaßnahmen vorgesehen. Durch die Vielzahl der Haltesteige in der Priorität 1 ist eine weitere Unterteilung erforderlich. Dafür wurden 36 Haltesteige mit hoher verkehrlicher Bedeutung ausgewählt, die mittelfristig nicht im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen umgebaut werden. Deren barrierefreier Ausbau ist mit einem Sonderprogramm barrierefreie Bushaltestellen vorgesehen.

Um zusätzliche Verbesserungen hinsichtlich der Barrierefreiheit bis 2022 zu erreichen, sind vereinfachte Maßnahmen für Bushaltestellen vorgesehen. Diese beinhalten eine Teilanhebung des Haltestellenbereiches bzw. ein Nachrüstprogramm für Auffindestreifen.

Eine Teilanhebung des Haltestellenbereiches kann die Zugänglichkeit bei Mobilitätseinschränkungen mit vergleichsweise geringen Planungs- und Bauleistungen verbessern. Ob bzw. wie das möglich ist, soll mit einem Test an drei Haltestellen geprüft werden. Wenn der Test erfolgreich verläuft, sollen vornehmlich weitere Haltestellen mit hoher Bedeutung, die keine mittelfristige Bauerwartung aufweisen, durch diese vereinfachten Maßnahmen verbessert werden.

Eine weitere aufwands- und zeitgünstige Verbesserung der Erreichbarkeit von Bushaltestellen ist eine Nachrüstung von Haltestellen mit Auffindestreifen. Das soll für Bushaltestellen, die keinen Auffindestreifen aufweisen und in den nächsten Jahren nicht umgebaut werden, gelten. Das betrifft nach derzeitigem Datenbestand insgesamt 527 Halteplätze (siehe Tabelle 4). Voraussetzung dafür ist eine geeignete Oberfläche (gebunden, z. B. Pflaster oder Asphalt). Die dafür geeigneten Haltestellen sind zu ermitteln und anschließend mit Auffindestreifen zu versehen. Sollte eine Priorisierung notwendig werden, ist diese anhand der Ausbaustufe vorzunehmen.

*Tabelle 4 Nachrüstprogramm Bodenindikatoren*

Haltestellen Bus mit infrage kommender Nachrüstung für Bodenindikatoren, Vor-Ort-Prüfung erforderlich (kein Auffindestreifen vorhanden und kein mittelfristiger Haltestellenausbau vorgesehen):	
Ausbaustufe 1	67
Ausbaustufe 2	287
Ausbaustufe 3	209

### **3. Fahrzeuge**

Straßenbahn- und Busfahrzeuge im Linienverkehr sollen vollständig barrierefreie Haltestellen anfahren können. Sie ermöglichen einen selbständigen Zugang für alle Fahrgäste ohne Anmeldung und i. d. R. ohne Hilfe des Fahrers. Bei eingeschränkt barrierefreien Haltestellen wird ein Zugang ohne Anmeldung und mit Hilfe des Fahrers ermöglicht. Dazu sind folgende fahrzeugtechnischen Voraussetzungen sicherzustellen:

- Gewährleistung Restspaltbreite und Reststufenhöhe gemäß DIN 18040, Teil 3 bei vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestellen,
- Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen bei allen Fahrzeugen,
- Ausreichend Platz für Rollstühle/Multifunktionsflächen
  - Straßenbahn: mindestens zwei Bereiche mit jeweils zwei Plätzen je 1,30 m x 0,80 m und verbesserte Orientierung/Ausweisung,
  - Gelenkbus und Standardbus: Aufstell-/Multifunktionsfläche  $\geq 1,30 \text{ m} \times 1,60 \text{ m}$ , davon mindestens ein Rollstuhlplatz,
  - Fahrzeuge kleiner als Standardbus: ein Platz.

### **4. Information**

Die Information durch die Verkehrsunternehmen und den VVO ist barrierefrei nutzbar. Zu den aktuell verfügbaren Verbindungen sind spezielle Auskünfte für Menschen mit Behinderungen bereit zu stellen. Für Blinde sind zusätzlich spezielle Informationsmöglichkeiten anzubieten. Grundsätzlich ist bei der Information das 2-Sinne-Prinzip anzuwenden.