

Thementisch Nr. 2/2016 „ÖPNV und BVG“:

Informationen „Öffentliche Verkehrsmittel und Teilhabe“

Auszug aus dem Parallelbericht zur Allianz der deutschen Nichtregierungsorganisationen zur UN-Behindertenrechtskonvention in Bezug auf „ÖPNV“ (hier Auszug aus Artikel 9 „Barrierefreiheit“ sowie Artikel 20 „Persönliche Mobilität“)

Artikel 9 „Barrierefreiheit“ – Auszug der relevanten Textabschnitte

Verkehr – allgemeine Aspekte: Es ist unstrittig, dass es in den vergangenen Jahren auf der Grundlage des BGG zu Verbesserungen im ÖPNV, im Bahnverkehr sowie bei der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes gekommen ist. Zu konstatieren ist aber, dass vorwiegend Belange körperlich beeinträchtigter Menschen (Rollstuhl) berücksichtigt wurden (siehe oben). Oft ist auch auf Grund mangelhafter Ausbildung das Personal im Öffentlichen Verkehrsangebot hinsichtlich der kommunikativen und sozialen Kompetenz überfordert. Für Nachfragen von Reisenden stehen die Informationsdienste der Beförderungsunternehmen häufig lediglich telefonisch zur Verfügung; hörbehinderte Menschen benötigen jedoch weitere Zugangsmöglichkeiten wie Email- oder Faxverbindungen.

Eisenbahnverkehr: Benachteiligungen behinderter Reisender sind alltäglich: Nur 50 Prozent der 5.400 Bahnhöfe sind derzeit barrierefrei nutzbar, es werden Züge eingesetzt, in denen rollstuhlnutzende Reisende nicht befördert werden können¹ oder bei denen die Behindertentoilette vom Start an verstopft und somit nicht nutzbar sind; es fehlen visuelle Kontraste als Orientierungshilfe²; an Bahnhöfen ohne Personal wird gar keine Ein- und Ausstiegshilfe angeboten; Reisende mit Behinderungen berichten immer wieder von Diskriminierungen durch das Bahn-Personal³.

Das zweite Programm der Deutsche Bahn AG (zur Realisierung von Barrierefreiheit) wurde im April 2012 der Öffentlichkeit präsentiert.⁴ Darin werden drei Dissenspunkte zwischen der Deutschen Bahn und Vertretungen von Behindertenverbänden benannt:

- Die Deutsche Bahn AG hat sich verpflichtet, bei wesentlichen Umbaumaßnahmen an Bahnhöfen mit täglich mehr als 1.000 Reisenden Barrierefreiheit herzustellen. Darin sehen die Vertretungen der Behindertenverbände einen Systembruch, da ansonsten bei wesentlichen Umbaumaßnahmen im öffentlichen Bereich immer Barrierefreiheit herzustellen ist unabhängig von der Zahl der nutzenden Personen.
- In der Regel können behinderte Reisende den Mobilitätsservice der Bahn nur zwischen 6.00 und 22.00 Uhr in Anspruch nehmen, teilweise noch eingeschränkter. Das stellt eine nicht hinnehmbare Diskriminierung gegenüber anderen Reisenden dar.
- Informationen werden nicht durchgängig nach dem Zwei-Sinne-Prinzip angeboten, was insbesondere für Menschen mit sensorischen Behinderungen die diskriminierungsfreie Nutzung der Bahn erschwert.

¹ http://www.kobinet-nachrichten.org/cipp/kobinet/custom/pub/content,lang,1/oid,30168/ticket,g_a_s_t

² Verbesserung von Visuellen Informationen im öffentlichen Raum, Kontrast, Helligkeit, Farbe und Form. Herausgeber Bundesministerium für Gesundheit 1996, http://www.pro-retina.de/dateien/ea_handbuch_fuer_planer_und_praktiker.pdf

³ http://www.kobinet-nachrichten.org/cipp/kobinet/custom/pub/content,lang,1/oid,30237/ticket,g_a_s_t

⁴ S. http://www.deutschebahn.com/de/presse/presseinformationen/pi_k/2454512/h20120427.html und http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/services/mobilitaet_service/barrierefrei_-_neu/mdb_85159_2__programm_der_db_stand_20-06-2012_.pdf

Flugverkehr: Seit 2008 gilt zwar die EU-Flugverordnung⁵, die Menschen mit Behinderungen die diskriminierungsfreie Teilhabe am Flugverkehr ermöglichen sollte, es bestehen aber nach wie vor erhebliche Defizite.⁶ Trotz diverser Verbesserungen bei der Bereitstellung von Hilfen im Flugverkehr bestehen erhebliche Probleme für Menschen mit Behinderung bei der Nutzung der Angebote der Fluggesellschaften und Flughäfen. Insbesondere in den Flugzeugen selbst ist Barrierefreiheit nicht gegeben. So können die Bordtoiletten von vielen Menschen mit Behinderungen (vor allem Rollstuhlbenutzer*innen) nicht benutzt werden. Erhebliche Probleme sind auch bei seh- und hörbeeinträchtigten Menschen zu beobachten (beispielsweise bei Mitnahme tierischer Assistenz oder unverständlichen Lautsprecher-Durchsagen im Flughafen oder Flugzeug Immer wieder kommt es auch zu Flugverweigerungen, weil angeblich zu viele behinderte Gäste an Bord sind⁷ oder keine Begleitperson mitgebracht wurde. Außerdem bestehen Barrieren in nicht zugänglichen Bordinformationen und Bordfilmen, keinen akustischen Informationen zu Bordmagazinen über die Kanäle und keine Audiodeskriptionen zu Spielfilmen.

Forderungen der BRK-Allianz:

- **Die bestehenden rechtlichen Regelungen, insbesondere der Bundes- und Landesgleichstellungsgesetze, sind zu evaluieren und fortzuentwickeln, damit die durch die UN-BRK vorgegebenen Anforderungen der Barrierefreiheit innerhalb verbindlicher Fristen auf allen Ebenen (Bund, Länder und Kommunen) umgesetzt werden. Dabei sind die unterschiedlichen Ansprüche an Barrierefreiheit zu berücksichtigen, insbesondere auch die von Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen. Beschwerdestellen, Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten sind auszubauen. Ferner sind Anreizsysteme zu schaffen.**
- **Der ÖPNV sowie der öffentliche Raum ist umfassend barrierefrei umzubauen (Ausschilderung in einfacher Sprache, Piktogramme, Hell-Dunkel-Kontraste und symbolhafte Kennzeichnung, Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips);**
- **Die Deutsche Bahn AG und andere Eisenbahnbetreiber sind dazu zu verpflichten:**
 - nur Züge einzusetzen, die auch von Reisenden mit Behinderungen genutzt werden können.
 - ihr Personal bezüglich eines menschenrechtlichen Verständnisses von Behinderung zu schulen.
 - alle Informationen nach dem 2-Sinne-Prinzip zugänglich zu machen.
 - bei allen Neubauten und wesentlichen Umbaumaßnahmen Barrierefreiheit herzustellen.
- **Der Mobilitätsservice muss dazu verpflichtet werden, Reisende mit Behinderungen an den Bahnhöfen ihrer Wahl jederzeit Ein- und Ausstiegshilfe zu gewähren.**
- **Bei der barrierefreien Gestaltung der Innenräume der Flugzeuge sind international verbindliche Standards zu schaffen.**
- **Eine gesetzliche Regelung für den barrierefreien Katastrophenschutz, neue Ausarbeitung der Katastrophenschutzpläne sowie des barrierefreien Zugangs zur europaweiten Notrufnummer 112 und der nationalen Notrufnummer 110 in allen Bundesländern, auch für Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen und Hör- und Sprachbeeinträchtigungen sind zu schaffen.**
- **Partizipative Forschungsprojekte zur Erweiterung des Grundlagenwissens über Barrierefreiheit sind zu vergeben. Insbesondere sind Kriterien für Menschen mit kognitiver Beeinträchtigung zu entwickeln.**
- **Aus- und Fortbildungscurricula von einschlägigen Berufen sind im Sinne von Barrierefreiheit und Universellem Designs zu ergänzen.**

⁵ VERORDNUNG (EG) Nr. 1107/2006 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität

⁶ vgl. den Projektbericht zur Vorbereitung von Zielvereinbarungen für Flugreisen unter <http://www.isl-ev.de/de/aktuelles/projekte/680-zielvereinbarungen-zur-barrierefreiheit.html>

⁷ Eine Flugverweigerung von Air Berlin schlug Wellen, s. <http://de.ria.ru/society/20121013/264698433.html>

- Eine Fachstelle für Barrierefreiheit, wie zum Beispiel das „BKB Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit“ ist dauerhaft einzurichten.
- Die Vergabe öffentlicher Mittel ist strikt an die Einhaltung von Barrierefreiheit zu knüpfen.
- Private Rechtsträger, die Einrichtungen und Dienste für die Allgemeinheit bereitstellen, müssen per Gesetz zur Barrierefreiheit verpflichtet werden.

Artikel 20 - Persönliche Mobilität

Die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen⁸ gehört zu den zentralen Voraussetzungen einer selbstbestimmten und gleichberechtigten Teilhabe. Sie muss nicht nur abgesichert werden durch den ÖPNV (⇒ vgl. dazu die Ausführungen zu Artikel 9 in diesem Bericht)⁹, sondern auch durch das Angebot an Fahrdiensten vor Ort, die Versorgung mit modernen und preiswerten Hilfs- und Heilmitteln, die umfassenden barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Raumes sowie die Verfügbarkeit von Assistenz (persönliche, tierische, technische) und den Einsatz assistiver Technologien. Jedoch sind viele Hilfen zur persönlichen Mobilität rechtlich und faktisch vom Einkommen und Vermögen abhängig und benachteiligen und diskriminieren damit Menschen mit Behinderungen in erheblichem Maße.

Fahrdienste für Menschen mit Behinderungen, die den ÖPNV nicht nutzen können, sind beinahe ausschließlich im großstädtischen Bereich zu finden, so dass Menschen mit Behinderungen im ländlichen Raum in ihrer Mobilität besonders eingeschränkt sind. Die Nutzung solcher Fahrdienste durch betroffene Menschen ist in der Anzahl öffentlich unterstützter Fahrten wie auch in der zeitlichen Verfügbarkeit beschränkt. Das Angebot der Fahrdienste ist eine freiwillige soziale Leistung der jeweiligen Kostenträger und steht damit bei Einspardiskussionen immer wieder zur Disposition.

Menschen mit Behinderungen können Zuschüsse zum Kauf eines Autos und die behinderungsbedingten Umbauten beantragen. Wenn Menschen mit Behinderungen auf ein Auto angewiesen sind, um ausgebildet zu werden oder erwerbstätig zu sein, erhalten sie diese **Kfz-Hilfen** in der Regel problemlos.¹⁰ Für alle anderen Menschen mit Behinderungen besteht zwar die Möglichkeit einer entsprechenden Bezuschussung durch die Sozialhilfe, meistens wird diese aber nicht gewährt. Eine besondere Härte stellt diese Praxis für Mütter mit Behinderungen dar, die nicht erwerbstätig, aber auf ein Auto angewiesen sind.¹¹

Für die persönliche Mobilität ist auch die bedarfsdeckende Versorgung mit **Heil- und Hilfsmitteln** entscheidend. Hier entstehen Probleme unter anderem aufgrund unklarer Zuständigkeiten bei vielen

⁸ Bedeutsame Einschränkungen in ihrer persönlichen Mobilität erleben taublinde Menschen (doppelt sinnesbeeinträchtigte) tagtäglich. Ihre Belange – Begleitung und kommunikative Assistenz – werden rechtlich und faktisch nicht berücksichtigt.

⁹ Im Staatenbericht wird unter Art. 20 ausführlich zum ÖPNV berichtet. Diese falsche Zuordnung wollen wir hier nicht wiederholen und haben unsere Ausführungen zum ÖPNV dem Artikel 9 zugeordnet.

¹⁰ Näheres regelt die Kraftfahrzeughilfverordnung, s. <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/kfzhv/gesamt.pdf>

¹¹ Positionspapier zum Thema Elternschaft von Menschen mit Behinderung des Fachausschusses „Freiheits- und Schutzrechte, Frauen, Partnerschaft, Familie, Bioethik“ des Inklusionsbeirates beim Koordinierungsmechanismus

verschiedenen potentiellen Kostenträgern¹². Problematisch ist es auch, wenn sich die Leistungspflicht der Kostenträger nur auf den Ausgleich der sogenannten Grundbedürfnisse bezieht. Danach wird für den Bewegungsradius eine Entfernung zugrunde gelegt, die ein nicht behinderter Mensch zu Fuß bewältigt. In ländlichen Gebieten jedoch haben solche Festlegungen nichts mit der Lebensrealität zu tun.¹³ Entsprechend werden Kosten für einen Ersatzrollstuhl nur noch in Ausnahmefällen übernommen werden¹⁴, was im Einzelfall immer wieder zu besonderen Härten führt.

Forderungen der BRK-Allianz:

- **Aufbau und Unterhalt von Fahrdiensten, insbesondere im ländlichen Raum, sind regelhaft öffentlich zu fördern.**
- **Die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen ist nicht nur in Bezug auf die berufliche Tätigkeit sicherzustellen, sondern muss auch für die Teilhabe an der Gesellschaft/Gemeinschaft öffentlich gefördert werden.**
- **Eine am individuellen Bedarf ausgerichtete Hilfs- und Heilmittelversorgung einschließlich des Einsatzes von Assistenzhilfen sowie entsprechender Technologien ist zu gewährleisten.**

Hilfreiche Links:

VBB: Barrierefreie Auskunft – mit Aufzugsstörungen

<http://www.vbb.de/de/article/fahrplan/barrierefrei-reisen/barrierefreie-routenauskunft/8176.html>

VBB Bus&Bahn-Begleitservice

Beim Bus&Bahn-Begleitservice handelt es sich um einen kostenlosen Begleitservice von der Haustür bis zum Zielort und wieder zurück. Begleitet wird im gesamten Stadtgebiet von Berlin (inklusive Flughafen Schönefeld).

Begleitzeiten und Anmeldung

Begleitfahrten sind **Mo-Fr von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr möglich**, die Anmeldung ist bis zum Vortag erforderlich:

- Telefonisch unter der Hotline 030-34649940 (Montag bis Freitag von 9:00 - 16:00 Uhr) oder
- im Internet direkt bei: <http://www.vbb.de/de/article/fahrplan/barrierefrei-reisen/bus-und-bahn-begleitservice/1800.html>

¹² Gesundheit für Menschen mit Behinderung. Zwischen Ansprüchen der UN-Konvention, Kostendämpfung und Wirklichkeit. „Teilhabe braucht Gesundheit“. Tagungsreihe 2010-2011, hrsg. vom Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, Berlin, S. 269

¹³ Felix Welti: Hilfsmittel zum Behinderungsausgleich: Rechtlicher Rahmen und Reformbedarf. Rehabilitation 2010; 49: S. 37-45

¹⁴ S. <http://www.rehadat.de/rehadat/Reha.KHS?State=341&Db=4&Dok=0&OptDisp=false&Index=-1&Reset=0&SUC=&AKT=L+8+KR+310/08&SORT=R09&cbMark=1&rOutput=1&cb0=true&cb5=true&cb1=true&cb6=true&cb2=true&cb7=true&cb3=true&cb8=true&cb4=true&cb9=true>

Berlin für Blinde

Audioguide für blinde und/oder sehbehinderte Berlinbesucher

<http://www.berlinfuerblinde.de/mobilitaet/bvg.html>

Mobidat - Mobilität für alle

Online-Datenbank zur Barrierefreiheit Berliner Einrichtungen und Infoportal

<http://www.mobidat.net/berlinbesuch/anreise/bahn/anreise-mit-der-bahn/>

Auszüge aus dem Nahverkehrsplan Berlin 2014-2018

II.2.1 Erschließungsstandards

Die Erschließungsstandards bilden die räumliche Erreichbarkeit des ÖPNV (einheitliche Standards für alle Verkehrsmittel) zu unterschiedlichen Verkehrszeiten ab. Siedlungsflächen gelten dann als vom ÖPNV erschlossen, wenn der Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle, an der in Haupt- (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ) mindestens ein 20-Minuten-Takt angeboten wird, die in Tabelle 4 aufgeführten Werte (Luftlinie) nicht überschreitet. Dabei ist der Zielwert der grundsätzlich anzustrebende Wert. Mit dem Toleranzwert wird berücksichtigt, dass bei einigen Siedlungsbereichen eine Überschreitung des Zielwertes und mithin eine größere Luftlinienentfernung zur Haltestelle akzeptiert wird, wenn die Einhaltung des Zielwertes beispielsweise aufgrund der Lage zu Gewässern und Wäldern, der Befahrbarkeit von Straßen oder einer sehr geringen Bevölkerungsdichte wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Der Schwellenwert für eine hohe Nutzungsdichte liegt bei 7.000 Einwohnern je km².

Tabelle 4: Erschließungsstandards Tags/Nachts

Gebiete	Zielwert	Toleranzwert
Tagesverkehr		
Hohe Nutzungsdichte	300 m	400 m
Niedrige Nutzungsdichte	400 m	500 m
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	80 %	96 %
<i>erfüllt für Anteil der Gesamtbevölkerung*</i>	86,4 %	95,5 %
Nachtverkehr		
Hohe Nutzungsdichte	400 m	./.
Niedrige Nutzungsdichte	500 m	./.
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	80 %	./.
<i>erfüllt für Anteil der Gesamtbevölkerung*</i>	82,6 %	

* laut Monitoring, dort Kapitel 4.5

II.2.3 Verbindungsstandards

Die Verbindungsstandards dienen zur Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt sowie wichtiger Stadtteilzentren. Sie legen maximale Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten für die Verbindung zu den Zentren verschiedener Kategorie fest (Tabelle 8). Die Hierarchisierung der Zentren entspricht dem Stadtentwicklungsplan Zentren (StEP Zentren).

Tabelle 8: Verbindungsstandards für Zentren

Ziele	Maximale Zeit zur Anfahrt	Maximale Zahl der Umstiege	Erfüllungsgrad
Zentrumsbereiche - City West (Zoo/Kurfürstendamm) - Mitte (Potsdamer Platz/Alexanderplatz)	60 min	2 x	95 % aller Haltestellen
Hauptzentrum	40 min	1 x	
Stadtteilzentrum	30 min		
Ortsteilzentrum		Umsteigefrei	

Bezirk Marzahn-Hellersdorf	
Zentren	
Stadtteilzentren	Elsterwerdaer Platz Helle Mitte Marzahner Promenade
Ortsteilzentren	Havemannstraße Helene-Weigel-Platz Hellersdorf Süd Mahlsdorf (Hönower Straße) Mahlsdorf-Süd (Hultschiner Damm) Mehrower Allee
Fachmarkttagglomerationen	
Alt Mahlsdorf Märkische Spitze	

II.3.1 Barrierefreiheit

Das novellierte PBefG enthält die Forderung, bis zum 1.1.2022 eine vollständig barrierefrei nutzbaren ÖPNV herzustellen (§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG). Dieses war bereits im NVP 2006- 2009 ein wesentliches verkehrliches und soziales Ziel des Landes Berlin. Bei Umgestaltung, Neubau und Neubeschaffung sowie dem sukzessiven Ersatz bzw. Umbauprogramm von ÖPNV-Anlagen und bei Grundsanierung wird daher generell eine barrierefreie Ausgestaltung entsprechend der in Kapitel I.3.3 gesetzten Definition von Barrierefreiheit gefordert. Ebenso müssen neu beschaffte Fahrzeuge barrierefrei nutzbar sein. Neu zu genehmigende Linien müssen generell fahrzeugseitig eine barrierefreie Nutzbarkeit gewährleisten.

Innerhalb der Geltungsdauer dieses Nahverkehrsplans bis 2018 kann ein vollständig barrierefreier ÖPNV jedoch nicht hergestellt werden, da dies die vorhandenen Finanzressourcen übersteigt. Die NVP-Fortschreibung setzt daher Schwerpunkte:

- weitere Ausrüstung von S- und U-Bahnhöfen mit Aufzügen und Blindenleitsystemen;
- Vorgaben zum Einsatz niederfluriger Straßenbahnen (Mindesttakte auf nicht komplett mit barrierefreien Fahrzeugen befahrenen Linien);
- weiterer barrierefreier Haltestellenausbau bei Straßenbahn und Bus.

Rahmenvorgaben und Maßnahmen zur Barrierefreiheit werden im NVP nicht isoliert behandelt, sondern sind als Querschnittsthema folgendermaßen thematisch integriert worden. Generell geht es dabei auch um barrierefreie Infrastruktur und barrierefreie Information und Vertrieb.

Grundsätzliche Anforderungen an barrierefreie Ausstattung

An die barrierefreie Gestaltung von Bahnhöfen und Haltestellen werden die folgenden grundlegenden Anforderungen gestellt, Abweichungen sind mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung (LfB) abzustimmen:

- kurze, direkte, stufenlose und hindernisfreie Wegeverbindungen zur und innerhalb der Station;
- stufenloser Zugang zum Bahnsteig und zum Haltestellenbord durch Bordabsenkungen (Bus, Straßenbahn) und Aufzüge (bei Neubauten in der Regel mit einer Kabinengröße von 210 x 140 cm) bzw. Rampen (Bahnhöfe von Regional-, S- und U-Bahn);
- Ausstattung mit Blindenleitsystemen sowie visuelle Gestaltung mit guten Kontrasten und ausreichender Ausleuchtung;

- barrierefrei zugängliche und nutzbare Liniennetzpläne, Fahrpläne, statische, dynamische sowie akustische Informationen (siehe Kapitel II.3.3.3) sowie Vertriebs Einrichtungen (siehe Kapitel II.5).

Generell sollen mindestens die technischen Anforderungen der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) herausgegebenen VDV-Mitteilung „Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV“ für den Betrieb nach EBO, BOStrab und BOKraft erfüllt sein, soweit nicht auf andere konkrete Normen und Empfehlungen verwiesen wird. Im SPNV ist die TSI PRM (Technische Spezifikation Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen, 2008/164/EG i. V. m. 2012/464/EU) für Stationen und Fahrzeuge zu beachten. Die EU-Busrichtlinie (2001/85/EG) findet entsprechende Beachtung.

Die Gestaltung und Zugänglichkeit aller Fahrgastinformationen orientiert sich an der VDV-Mitteilung „Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV“ sowie der DIN 32975 „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“.

Tabelle 11: Standards zur Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen

Merkmal/Haltestellenkategorie	Regional-/S-Bahn		U-Bahn		Straßenbahn		Bus	
	Bahnhof	mit hoher verkehrlicher Bedeutung	Bahnhof	mit hoher verkehrlicher Bedeutung	Haltestelle	mit hoher verkehrlicher Bedeutung	Haltestelle	mit hoher verkehrlicher Bedeutung
Die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit soll grundsätzlich bei allen Bahnhöfen und Haltestellen sowie den jeweiligen Ausstattungsmerkmalen gewährleistet werden.								
Aufenthalt und Service								
Sitzgelegenheit mit Witterungsschutz	X	X	X	X	E	X	E	X
Geschlossener Warteraum	E	E						
Mülleimer	X	X	X	X	X	X	X	X
Toiletten	E	X		E		E		E
Information und Vertrieb								
Wegweisung zur Haltestelle	X	X	X	X	E	E	E	E
Wegweisung zu Bahnsteigen, Ausgang, Anschlusslinien etc.	X	X	X	X	E	X		E
Dynamische Zielanzeige mit aktueller Wartezeit	X	X	X	X	E	X	E	X
Lautsprecheransagen und Uhr	X	X	X	X		E		E
ÖPNV-Liniennetzplan	X	X	X	X	X	X	X*	X
Umgebungsplan/Ortsplan/Haltestellenplan	X	X	X	X	E	X	E	X
Fahrscheinverkauf durch Personal	E	E		E				
Fahrausweisautomat mit ges. VBB-Angebot	X	X	X	X	**	**		E
Sicherheit								
Beleuchtung	X	X	X	X	X	X	X	X
Personal vor Ort	E	E	E	E				
Notrufmöglichkeit (Telefonzelle/Notrufsäule)	X	X	X	X		E		E
Angabe der Unternehmensrufnummer	X	X	X	X	X	X	X	X
Videoüberwachung	E	E	E	E				
Verknüpfung								
Taxihalteplatz	E	X	E	X		E		E
Carsharing/Mietwagenangebote		E		E				

X Standardausstattung
 E im Einzelfall zu prüfen
 X* bei Platzmangel oder geringer verkehrlicher Bedeutung verzichtbar
 ** Automaten mit eingeschränktem Angebot befinden sich in den Fahrzeugen

Bahnhöfe und Haltestellen mit hoher verkehrlicher Bedeutung weisen wichtige Umsteigebeziehungen, hohe Nachfrage oder Lage an wichtigen öffentlichen Einrichtungen, Institutionen, Geschäftszentren etc. auf. Im Einzelfall ist die Zuordnung durch Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger abzustimmen.

Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

Vorgaben zur Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen mit DFI-Anzeigern sind in Kapitel II.3.3.1 dargestellt. Das laufende Programm zur Ausstattung wichtiger Bus- und Straßenbahnhaltestellen mit Anzeigern des Dynamischen Auskunftssystems (DAISY) ist fortzuführen. Regionalzüge, S- und U-Bahnen sind auf Bahnhöfen außerdem akustisch anzukündigen. Bei Bussen und Straßenbahnen sind für Haltestellen, an denen mehrere Linien verkehren, sowie bei Linien mit unterschiedlichen Endhaltepunkten während der Laufzeit des Nahverkehrsplans verschiedene Alternativen zur akustischen Information („Sprechende Haltestelle“, fahrzeugseitige Außenansage, Ansage per Smartphone) zu prüfen und Handlungsempfehlungen zu benennen. Per DFI-Anzeiger sind jeweils die Liniennummer, das Fahrtziel und die verbleibende Zeit bis zur Ankunft anzugeben. Zwischenbahnhöfe und Haltestellen sind zu nennen, soweit sie zur eindeutigen Erkennung des Fahrtverlaufs nötig sind. Neue Anlagen sind entsprechend der DIN 32975 zu gestalten.

Ausbau von Bahnhöfen

Regionalbahnhöfe

Zum 31.12.2013 sind bereits 19 der 21 Berliner Regionalbahnhöfe (90 %) barrierefrei bzw. rollstuhlgerecht zugänglich; 15 (71 %) davon sind mit Blindenleitsystemen ausgestattet. Nur der Bahnhof Karlshorst wird wegen der bevorstehenden Abbestellung im Zusammenhang mit dem Neubau der Regionalbahnhöfe Köpenick und Ostkreuz nicht mehr barrierefrei ausgerüstet werden.

S-Bahnhöfe

Von den 132 Berliner S-Bahnhöfen sind mit Stand Ende 2013 118 Bahnhöfe (89 %) mit Aufzügen oder Rampen und 117 Bahnhöfe (89 %) mit Blindenleitsystemen ausgestattet.

U-Bahnhöfe

Der barrierefreie Ausbau von U-Bahnhöfen mit dem Einbau von Aufzügen und Blindenleitsystemen liegt in Verantwortung der BVG. Bahnhofsneubauten werden barrierefrei errichtet. Bei der Grundinstandsetzung bestehender Bahnhöfe erfolgt zugleich ein barrierefreier Ausbau. Außerdem werden im Zusammenhang mit Aufzugseinbauten U-Bahnhöfe generell auch mit Blindenleitsystemen ausgestattet. Mit Stand zum 31.12.2013 sind 103 von 173 U-Bahnhöfen (60 %) über Aufzüge oder Rampen zugänglich. 111 U-Bahnhöfe (64 %) sind mit Blindenleitsystemen ausgestattet. Entsprechend der Vorgaben der 2009 und 2013 aufgestellten Prioritätenlisten der „AG Bauen und Verkehr – barrierefrei“ sollen in der Laufzeit des NVP 2014-2018 weitere U-Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut werden (siehe Tabellen im Anhang A2). Zusätzlich werden im Rahmen von Grundsicherungen bei der U-Bahn weitere Aufzugsvorhaben umgesetzt. Nach aktueller Planung werden 2016 ca. 69 % der U-Bahnhöfe über Aufzüge oder Rampen zugänglich sein. Die BVG hat sich das Ziel gesetzt, ab 2020 die barrierefreie Zugänglichkeit aller U-Bahnhöfe zu gewährleisten.