

**Statusbericht 2023**

**Barrierefreier ÖPNV im Kreis Soest**

# Inhalt

<b>1. Vorwort</b> .....	3
<b>2. Aussagen zur Barrierefreiheit aus dem Nahverkehrsplan 2018-2022</b> .....	3
<b>2.1 Leitsätze des Kreises Soest zur Barrierefreiheit</b> .....	4
<b>2.2 Haltestellen</b> .....	5
<b>2.3 Fahrzeuge</b> .....	7
<b>2.4 Fahrgastinformation und Vertrieb</b> .....	8
<b>3 Status Quo</b> .....	9
<b>3.1 Haltestellen</b> .....	9
<b>3.2 Fahrzeuge</b> .....	11
<b>3.3 Fahrgastinformation und Vertrieb</b> .....	12
<b>3.4 Projekte</b> .....	13
<b>3.5 Arbeitskreis Barrierefreiheit im ÖPNV</b> .....	16
<b>3.6 Sonstiges</b> .....	17
<b>4 Ausblick</b> .....	17

# 1. Vorwort

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01. Januar 2013 wurde der Barrierefreiheit im ÖPNV eine große Bedeutung zugemessen. Ziel des Gesetzes (§ 8 Abs. 3 Satz 3) ist es, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen hat und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bis zum 01. Januar 2022 vollständig barrierefrei gestaltet wird.

Mit diesem Statusbericht wird der derzeitige Stand und die bisher erfolgten Maßnahmen der Barrierefreiheit im ÖPNV dargestellt und ein Ausblick auf die weiteren Entwicklungen gegeben.

## 2. Aussagen zur Barrierefreiheit aus dem Nahverkehrsplan 2018-2022

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG; § 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, wie beispielsweise hochbetagte Nutzerinnen und Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen oder Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung.

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

Das PBefG präzisiert die Anforderungen an den aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP) in § 8 Absatz 3. Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen.

Der NVP muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Der Aufgabenträger, in diesem Fall der Kreis Soest, ist jedoch vordergründig für die Planung, nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich daher auch kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.

Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

- die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge,
- die Straßenbulasträger (Städte, Kreis, Land und Bund) für die Haltestellen,
- die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation (im Schienenpersonennahverkehr ist dies der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)),
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten.

Der Aufgabenträger formuliert über den NVP seine Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformation und die Personalschulung.

„Barrierefreiheit“ bleibt weiterhin ein kontinuierlicher Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln. Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Dies wird in Kapitel 4.3 des NVP näher ausgeführt. Der Anspruch ist, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzerinnen und Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegeketten durchgängig und lückenlos barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung sind.

Der aktuelle Nahverkehrsplan für den Kreis Soest wurde unter Berücksichtigung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV am 22.03.2018 beschlossen und berücksichtigt alle notwendigen Handlungsfelder wie Infrastruktur, Haltestellen, Fahrzeuge, Fahrzeugausstattung, Information, Kommunikation sowie Betrieb und Dienstleistung.

## **2.1 Leitsätze des Kreises Soest zur Barrierefreiheit**

Der Kreis Soest verfolgt als Leitziel für den langfristigen Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Während bei den Fahrzeugen ein hoher Standard in der Barrierefreiheit bereits erreicht ist, wird bei den Haltestellen vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel und personellen Ressourcen bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden der Umsetzungsprozess nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kreises als Besteller der Busverkehre, als Baulastträger von Haltestelleninfrastruktur an Kreisstraßen (Straßen.NRW an Landes- und Bundesstraßen) sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden als Baulastträger der weiteren Haltestelleninfrastruktur,
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die im NVP aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsmedien (jeweils als Anforderungen an eine Optimallösung). Da das politisch vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum Jahr 2022 im Kreis Soest unter den aktuellen Rahmenbedingungen (noch) nicht erreicht werden kann, gilt es darüber hinaus, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen.

Folgende Leitsätze werden vom Kreis Soest formuliert:

1. Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV im Kreisgebiet für alle Fahrgäste
2. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten
3. Orientierung am Leitbild einer „vollständigen Teilhabe“ und eines „Designs für alle“
4. Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit
5. Zielsetzung: Bis 2022 in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft eine Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen schaffen
6. Weiterführende Umsetzung (der Barrierefreiheit) mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen
7. Konsequente Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Neufahrzeugen
8. Verbesserungen an bestehenden Anlagen
9. Buskap als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen (Ein Buskap ist eine Haltestelle, die bis an den Fahrbahnrand reicht oder sogar noch etwas weiter in die Fahrbahn hinein, so dass der Bus die Haltestelle fast komplett gerade anfahren kann und so ein guter Einstieg gewährleistet ist.)
10. Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“
11. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreterinnen und Vertreter

Die Leitsätze finden sich in Kapitel 4.4 des Nahverkehrsplanes wieder. Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit wurden unter 4.6 des Nahverkehrsplanes thematisiert und betreffen Haltestellen und Fahrzeuge.

## **2.2 Haltestellen**

Die Qualitätsstandards für die Haltestellen beschreiben die Anforderungen an die erforderliche Ausstattung. Bei der baulichen Gestaltung sind die sich aus den

Themenfeldern Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit, Komfort und Verknüpfung resultierenden Anforderungen zu beachten. Hier soll insbesondere das Thema Barrierefreiheit beleuchtet werden.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten je nach Kategorie grundsätzlich für alle Haltestellen im Kreisgebiet. Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger oder von ihm beauftragte Dritte zuständig.

Folgende Aspekte zum Thema Barrierefreiheit sind daher bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung:

- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege
- Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion
- Kontrastierende, taktile und akustische Leit- und Orientierungssysteme für blinde sowie seh- und hörbehinderte Menschen
- Orientierungshilfe für Menschen mit kognitiven Einschränkungen
- Erhöhung des Einstiegsbereichs an den Haltestellen, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel der Rollstuhlrampen der Fahrzeuge möglichst gering zu halten
- Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzende
- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung
- Geeignete akustische und visuelle Fahrgastinformation
- Richtungshaltestellen sollten dicht gegenüber liegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sollten (soweit möglich) Querungshilfen angelegt sein.

Die Standards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden differenziert nach der Bedeutung und Funktion einer Haltestelle. Im Nahverkehrsplan sind daher die Kategorien I bis IV festgelegt worden.

Im Nahverkehrsplan wurden außerdem Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ benannt und begründet.

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, aus Sicht des Aufgabenträgers verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 100 Ein- und Aussteigende pro Schulwerktag),
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für die Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus“ an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),

- die Haltestelle aufgrund der topografischen und / oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegsänderungen zukünftig nicht mehr angefahren wird.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltestellen wurden im Nahverkehrsplan folgende Grundsätze formuliert:

- Von einem Anheben der Haltestellenplattform / -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen).
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochboard ausgebaut werden.
- An Gehwegen, die im Bereich der Tür 2 eine Breite von unter 1,5 m aufweisen (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) und / oder die durchgängig keine Mindestbreite von 0,90 m besitzen, sollten Haltestellen ohne niederflurgerechten Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist).
- Durch die Errichtung von Wartehallen darf die Haltestellennutzung für Rollstuhlfahrende nicht unmöglich gemacht werden. Auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrende unmöglich machen und die Haltestelle alternativ nicht kleinräumig verlegbar ist.

Grundsätzlich sollte anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische „barrierearme“ Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i.d.R. einer Lösung ohne Ausbau vorgezogen werden.

Im NVP wurde auch eine Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen je Ortschaft und Kommune festgelegt, welche angestrebt werden soll. Dies wird im Bericht später nochmals in einer Abbildung veranschaulicht.

## **2.3 Fahrzeuge**

Die Qualitätsstandards für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge im Kreisgebiet beschreiben die erforderliche Ausstattung, das Alter, den Zustand und das Erscheinungsbild. Dabei spielen neben Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb und Sicherheit auch das Thema Barrierefreiheit eine wichtige Rolle.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Fahrzeuge gelten grundsätzlich für alle im Kreis Soest eingesetzten Fahrzeuge, so im Weiteren nicht explizit Ausnahmen formuliert werden. Für die Einhaltung der Anforderungen sind die jeweiligen Konzessionsinhabenden und Betriebsführenden zuständig.

Hier werden die Fahrzeuge in vier Kategorien eingeteilt. Die Kategorien I und II umfassen die ÖPNV-Achsen und die Hauptverbindungen und StadtBus-Systeme.

Folgende Ausstattungsstandards sind für Fahrzeuge im Linienbetrieb zum Thema Barrierefreiheit vorgesehen:

- Barrierefreie Ausstattung gemäß EU-Vorgaben
- gut erreichbare Haltestangen und Griffe in unterschiedlichen Höhen
- Hilfen zum Einstieg und Beleuchtung (keine Mittelgeländer im Einstiegsbereich)
- gut erreichbare Haltewunschtasten, Signaltasten (innen und außen) für Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollstuhl
- Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Kneelingfunktion
- Sonderfläche für mindestens zwei Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder oder Ähnliches, mit Klappsitzen
- Hardware mit Bluetooth-Schnittstelle für die mobil info App

## **2.4 Fahrgastinformation und Vertrieb**

Öffentlicher Nahverkehr ist insbesondere für Erstnutzende eine erklärungsbedürftige Dienstleistung, so dass der Information der Fahrgäste eine wichtige Aufgabe zukommt. Dabei ist es wichtig, dass diese Informationen auch Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen zur Verfügung stehen.

- Deshalb ist das gesamte Internetangebot barrierefrei auszugestalten.
- Die Fahrplanauskunft per Internet ist bereitzustellen und laufend zu aktualisieren.
- Informationen zu aktuellen Änderungen (z. B. Zusatzverkehr zu Großveranstaltungen) sind innerhalb von 24 Stunden in das System einzupflegen.
- Informationen über kurzfristige Betriebsstörungen sind auf den Websites der Verkehrsunternehmen laufend aktuell darzustellen.
- Zur individuellen Planung müssen detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen abrufbar sein.
- Die kreisweite Informations-App „mobil info“ mit automatisierten Informationen, im Sinne der Barrierefreiheit auch mit akustischer Ansage, soll etabliert und weiterentwickelt werden.

Printmedien sind eindeutig, klar und verständlich zu formulieren. Sie sollen übersichtlich, anschaulich und gut lesbar sein und ein wiedererkennbares Design haben.

Die barrierefreien Mobilitätsketten sind von barrierefreien Informationen zu begleiten. Die Bereitstellung barrierefreier Informationen bezieht sich grundsätzlich auf zwei Aspekte:

- barrierefreie Information zum Mobilitätsangebot und
- barrierefreie Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit der Infrastruktur (umfassende Information auch für Begleitpersonen zur Planung des Weges).

Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sollen sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Fahrgast bereitgestellt werden („Zwei-Sinne-Prinzip“). Die Bereitstellung kann dabei auch über verschiedene Medien bzw. Kanäle erfolgen.

Die Informationssysteme im ÖPNV sind möglichst einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und eine lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sollen

auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterentwickelt werden.

Für Informationsdarstellungen sind nachfolgende Anforderungen zu beachten.

- Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften und Vermeidung von Anglizismen.
- Akustische Informationen: ausreichende, dynamisch anpassbare Lautstärke und differenzierbarer Sprachklang für außerordentliche Ansagen sowie keine Dialekte und Vermeidung von Anglizismen.

Fahrplanbücher müssen ausreichend große, lesbare Schriften aufweisen.

Neue Möglichkeiten der barrierefreien Information bieten Smartphone-Lösungen, wie die App „mobil info“.

Auch die Fahrgastinformation via Internet muss sukzessive barrierefrei ausgestaltet werden. Barrierefreie Internetangebote verstehen sich als Web-Angebote, die von allen Nutzern unabhängig von ihren Einschränkungen oder technischen Möglichkeiten uneingeschränkt (barrierefrei) genutzt werden können. Dies bedeutet beispielsweise, dass Texte gut strukturiert und Schriften skalierbar müssen sein; Kontraste spielen bei der Darstellung des Angebots auf der Webseite eine wichtige Rolle, Inhalte sollten per Sprachausgabe abrufbar sein.

### **3 Status Quo**

Nachdem im vorherigen Kapitel die Aussagen aus dem gültigen Nahverkehrsplan beleuchtet wurden, soll in diesem Kapitel der Status Quo der gemachten Aussagen zusammengefasst werden.

#### **3.1 Haltestellen**

Im Rahmen der Erstellung des Berichtes wurden auch die Daten zur Barrierefreiheit der Haltestellen erhoben und ausgewertet. Hierfür wurden die Kommunen angeschrieben, die Regionalverkehr Ruhr-Lippe beteiligt und Stichproben der Haltestellen durchgeführt.

Anzumerken ist, dass für den Ausbau von Haltestellen die Straßenbaulastträger verantwortlich sind, die bei Um- und Neubauten den Aspekt der Barrierefreiheit mit berücksichtigen. Gerade die wichtigen Haltestellen wurden bereits barrierefrei umgebaut und gestaltet.

Im gesamten Kreisgebiet gibt es insgesamt 1.481 Haltepunkte, die sich ungleichmäßig auf die 14 Kommunen verteilen.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans im Jahr 2018 wurden auch Aussagen und Ziele zu den Anforderungen der Haltestellen getroffen.

Eines der Ziele war der barrierefreie Ausbau von 128 Haltestellen verteilt auf die kreisangehörigen Kommunen. Dabei wurde eine Mindestanzahl an ausgebauten Haltepunkten in Abhängigkeit der Einwohner der jeweiligen Ortschaft festgelegt. Die Aufteilung der Ortschaften erfolgt in folgende vier Kategorien:

1. mehr als 15.000 Einwohner mindestens sieben Haltestellen (in der Abbildung blau gekennzeichnet)
2. mehr als 10.000 Einwohner mindestens fünf Haltestellen (in der Abbildung rot gekennzeichnet)
3. mehr als 5.000 Einwohner mindestens drei Haltestellen (in der Abbildung orange gekennzeichnet)
4. mehr als 500 Einwohner mindestens eine Haltestelle (in der Abbildung gelb gekennzeichnet)

## Haltestellenausbau

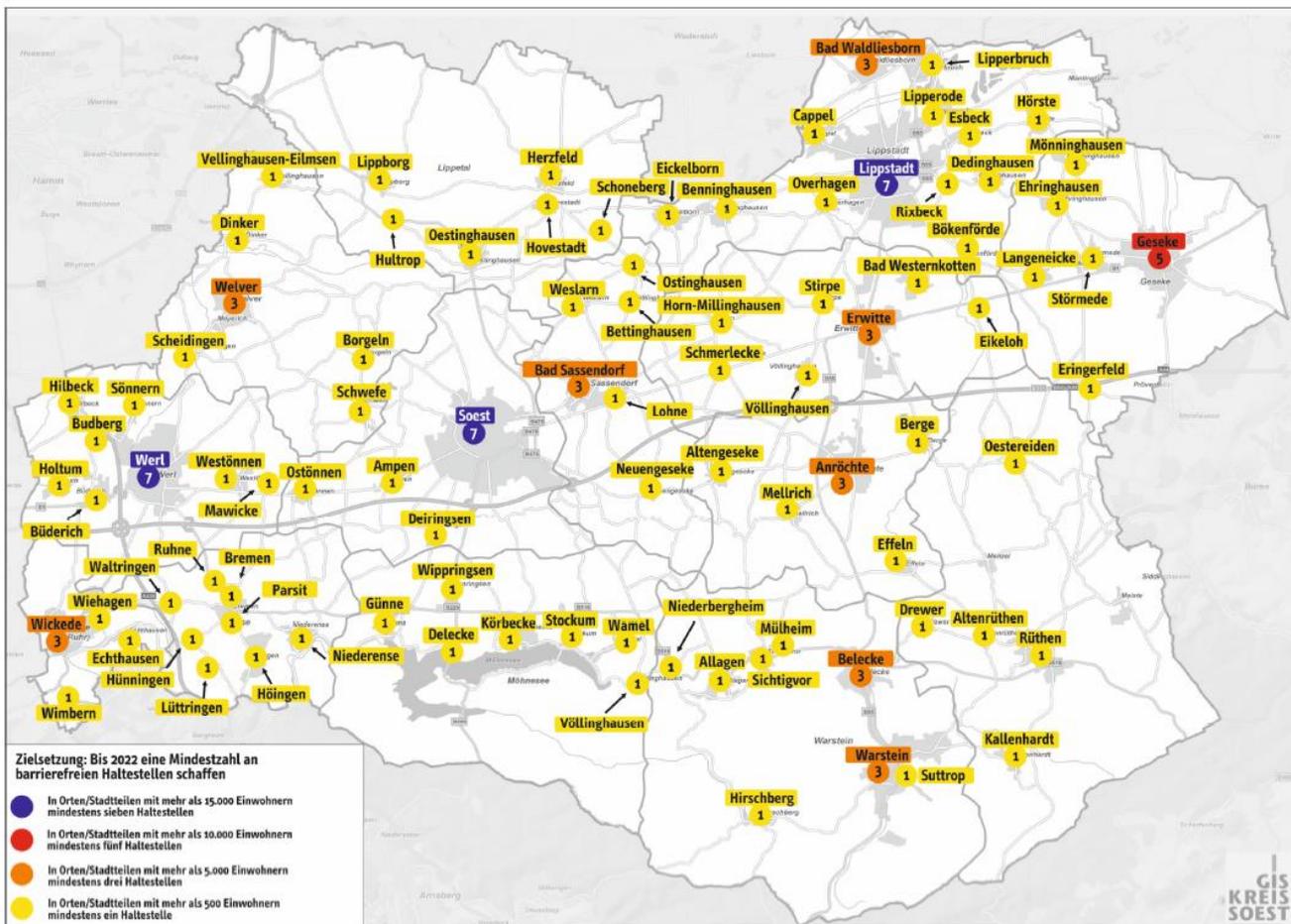


Abbildung 1: Darstellung der Mindestanzahl barrierefreier Haltestellen in den einzelnen Ortschaften und Kommunen

In der Kategorie 1 übertreffen alle Städte das Ziel um ein Vielfaches. Ähnlich verhält es sich mit der 2. Kategorie, die allein den Stadtkern Geseke betrifft. Sie übertrifft mit acht Haltestellen ebenfalls das gesetzte Ziel.

Die 3. Kategorie umfasst acht Ortschaften. Von den acht Ortschaften erfüllen sechs das gesetzte Ziel. Das restliche Kreisgebiet wird größtenteils durch die 4. Kategorie abgedeckt. Hier sind 81 Ortschaften inbegriffen, welche sich gleichmäßig über das gesamte Kreisgebiet verteilen. Von den 81 Ortschaften haben 27 eine barrierefreie Haltestelle und weitere 37 haben sogar mindestens zwei ausgebaute Haltepunkte. Ad-diert erreichen 64 Ortschaften die Mindestvorgabe, was 79 Prozent entspricht.

Von den 128 Haltestellen waren bis Mai 2022 insgesamt 85 Haltestellen ausgebaut, also ca. 66,4 Prozent. Zwar konnten bislang noch nicht alle Haltestellen barrierefrei umgestaltet werden, es wurde jedoch eine Steigerung von 32 Prozent der barrierefreien Haltestellen im Zeitraum von 2018 bis 2022 erreicht.

Insgesamt gibt es 350 barrierefreie Haltestellen im gesamten Kreisgebiet. Im Verhältnis zu allen Haltepunkten entspricht dies 23,6 Prozent. Zu beachten ist hierbei, dass es auch Haltestellen gibt, die nur sehr gering frequentiert sind.

Der Kreis Soest als ländliche Region bekennt sich deutlich zur Barrierefreiheit. Jedoch gilt es auch im Bereich der Inklusion über die Machbarkeit, Sinnhaftigkeit und Wirtschaftlichkeit nachzudenken. Daher sind die Haltestellen in ihrer Auslastung, ihrer Lage und der vorherrschenden örtlichen Gegebenheiten zu bewerten.

Ein Indikator stellt auch die Anzahl der Anfahrten je Haltestellen dar. Liegt eine Haltestelle im Taktverkehr, hat also pro Tag mindestens fünf Anfahrten, so stellt diese ein potenzielles Ausbauziel dar. Selbst dann gilt weiter zu prüfen, ob ein Ausbau machbar und wirtschaftlich ist.

Von den 1.131 nicht-barrierefreien Haltestellen liegen 286 Haltestellen im Taktverkehr. Hier sollte geprüft werden, ob und wann ein barrierefreier Ausbau umgesetzt werden kann.

### **3.2 Fahrzeuge**

Insbesondere in den Kategorien I und II erfüllen die Busse die festgelegten Qualitätsanforderungen aus dem Nahverkehrsplan in der Regel durchweg. In Bezug auf die Niederflrigkeit, also einen ebenerdigen Einstieg, kann man von einer 100%-Quote bei den Fahrzeugen ausgehen.

So gut wie alle Fahrzeuge der Konzessionäre und auch ein Großteil der Fahrzeuge der Subunternehmer sind inzwischen auch mit der Hardware „Ivanto“ ausgestattet; diese wird in Kapitel 3.3 näher beschrieben und erläutert.



Abbildung 2: Gelenkbus an einer barrierefreien Haltestelle

### 3.3 Fahrgastinformation und Vertrieb

Die Fahrgastinformation umfasst sowohl die Informationen im Internet als auch an den Haltestellen, in den Bussen sowie in den Apps. Der Kreis Soest legt in allen Bereichen großen Wert auf die Einhaltung und den Ausbau der Barrierefreiheit.

In großen Teilen wurde die Barrierefreiheit bereits realisiert. Bei der Erstellung der Internetseiten, den Funktionen der App „mobil info“ oder aber auch bei der Bedienung der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an den Haltestellen, wird auf die Barrierefreiheit geachtet. Dabei ist klar, dass eine Barrierefreiheit für wirklich alle Menschen nur schwer zu erreichen ist, da hier sehr unterschiedliche Anforderungen gegeben sind.

Die dynamische Fahrgastinformation wurde bisher an allen wichtigen Haltestellen angebracht und verfügt oftmals neben der textlichen Ausgabe auch über eine sprachliche Ausgabe, so dass dem Zwei-Sinne-Prinzip Rechnung getragen wird.

Die dynamische Fahrgastinformation ist Bestandteil der „mobil info“ App, so dass auch hier Abfahrtszeiten und Verspätungen an allen Haltestellen im Kreis Soest barrierearm abgerufen werden können.

Mit der App „mobil info“ sowie der in den Bussen verbauten Hardware „Ivanto“ ist es für alle Fahrgäste möglich, sich im Vorfeld einer Reise über Verbindungen zu informieren, Abfahrtszeiten einzusehen, gegebenenfalls ein Ticket zu kaufen, aber auch, sich während der Fahrt sowie zur Bushaltestelle hin begleiten zu lassen und über das Smartphone sowohl Haltewunsch als auch Zustiegswunsch auszulösen. Blinden und Sehbehinderten wird oftmals ermöglicht, die Tür mittels eingebautem Türfindesignal aufzufinden. Zusätzlich werden über das „Radar“ alle sich in der näheren Umgebung befindlichen Busse angezeigt, so dass insbesondere blinde und sehbehinderte Menschen eine Information darüber erhalten, welche Busse bereits an der Haltestelle eingetroffen sind oder gerade einfahren.

Die App selber ist möglichst einfach und barrierefrei gestaltet und kostenlos sowohl für Apple- als auch Android-Geräte verfügbar.



*Abbildung 3: In den Bussen eingebaute Hardware „Ivanto“ zur Kommunikation mit dem Fahrzeug*

Die Hardware wurde in der am 24.06.2021 vom Kreistag beschlossenen und geänderten Förderrichtlinie des Kreises Soest zur Gewährung von Zuwendungen für Fahrzeuge und Servicequalität im ÖPNV als Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Förderung mit aufgenommen, um eine flächendeckende Ausstattung der Linienbusse mit der Hardware zu sichern.

### **3.4 Projekte**

#### ***Allgemeines zu den Projekten***

Bereits seit dem Jahr 2007 hat sich der Kreis Soest im Bereich des ÖPNV mit dem Thema Barrierefreiheit befasst. Dies geschah und geschieht in Form verschiedenster Projekte. Als Leitbild dienen hierbei die Bedürfnisse der Menschen mit Sehbeeinträchtigungen sowie von Personen, die auf die Nutzung eines Rollstuhls oder Rollators angewiesen sind. Diese Personengruppen haben im Bereich Mobilität und ÖPNV die höchsten Anforderungen an die Barrierefreiheit der Infrastruktur. Die Projekte beschäftigen sich sowohl mit dem Thema Fußgängernavigation, als auch mit der Nutzung von Bus und Bahn durch Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen.

Die Projekte werden nachfolgend beschrieben; weitergehende Informationen hierzu finden Sie auf der Homepage

<https://www.nav4blind.de/projekte/>

### ***Das Projekt Bus verbindet – Einfach Mobil***

Im Rahmen des Projektes „Bus verbindet – einfach mobil“ wurde zum einen die App „Soester Busguide“ zur App „mobil info“ weiterentwickelt und mit neuen Funktionen ausgestattet und zum anderen auch die in Kapitel 3.3 näher beschriebene Hardware erstmals in einem Prototyp entwickelt und getestet. Aus der ersten Hardware „BusCore“ wurde im Laufe des Projektes Ivanto mit weiteren Funktionen und dem Türfindesignal, Vorgänger der heutigen Hardware. Das Projekt hat den Weg zu weiteren, auf Ivanto basierenden Projekten geebnet.

### ***Das Projekt Smart4You – Dein Butler***

Dieses Projekt wurde von März 2017 bis August 2020 durchgeführt. Gefördert wurde Smart4You durch das Land Nordrhein-Westfalen unter Einsatz von Mitteln aus dem Europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE 2014-2020). Das Hauptziel des Projektes war die Schaffung von durchgängigen Mobilitätsketten und der Erschließung von barrierefreien Tourismusangeboten in den Gemeinden Bad Sassendorf und Möhnesee sowie der Stadt Soest.

Während der Projektlaufzeit wurden verschiedene Unternehmen der Tourismusbranche im Projektgebiet zum Thema Barrierefreiheit beraten und sofern sie dies wünschten, mit Speisekarten in Blindenschrift ausgestattet. Außerdem wurden zwei virtuelle Rundgänge für die Salzwelten in Bad Sassendorf, sowie für das Landschaftsinformationszentrum in Möhnesee-Günne erstellt. Der App „mobil info“ des Kreises Soest wurden Informationssysteme für Radwege und Car-Sharing hinzugefügt. Außerdem wurden in dieser App die Bereiche Fußgängernavigation und Busauskunft weiterentwickelt. Aus bereits vorhergehenden Projekten ist durch „mobil info“ auch die Kommunikation mit Bussen möglich. Somit können Personen mit Sehbehinderung kontaktlos den Haltewunsch, den Servicewunsch und das Türfindesignal über ihr Smartphone auslösen.

### ***Das Projekt Ride4All***

Ride4All wurde von Januar 2020 bis Dezember 2021 durchgeführt. Es wurde durch eine Förderung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ermöglicht. Das Projekt wurde von einem Konsortium aus sieben Partnern durchgeführt und durch den Kreis Soest geleitet.

Das Hauptziel des Projektes bestand darin, die Nutzung eines automatisiert fahrenden Busses auf Barrierefreiheit zu prüfen und Konzepte für eine möglichst autonome Nutzung solcher Busse für Menschen mit Behinderung zu entwickeln. Hierzu wurde eine Bus-Linie zwischen dem Bahnhof Soest und dem LWL Berufsbildungszentrum eingerichtet. Während der öffentlichen Fahrten des Busses wurde geprüft, wieweit die

gesellschaftliche Akzeptanz für autonom fahrende Fahrzeuge bereits besteht und durch eine Erklärung des Systems verbessert werden kann. Weiterhin wurden durch das Team des LWL-Berufsbildungszentrums Workshops außerhalb der öffentlichen Fahrzeiten durchgeführt. Hierbei wurden die Bedürfnisse von Menschen mit verschiedensten Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen durch Test und Befragung erfasst. Aus diesen Erkenntnissen wurden im weiteren Verlauf Konzepte zur Verbesserung der Barrierefreiheit von automatisierten Fahrzeugen abgeleitet.

Zusätzlich bot dieses Projekt dem Fraunhofer Institut für offene Kommunikationssysteme die Möglichkeit, ein System zu entwickeln und zu testen, dass mit Hilfe von am Bus angebrachten Kameras erkennen soll, ob Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an der Bushaltestelle warten. Auf diese Art soll in Zukunft die Rampe eines solchen Busses automatisch ausfahren, sobald eine Person mit entsprechendem Bedarf zusteigen möchte.

### ***Das Projekt Big Bird Westfalen***

Big Bird Westfalen – ein eTarif-Pilotprojekt des Kreises Soest – war ein Teilprojekt der ÖPNV Digitalisierungsoffensive des Landes NRW. Die Idee war: Menschen sind kreuz und quer in einer Stadt, in einer Region, im ganzen Land unterwegs. Sie steigen ein, steigen aus, steigen um. Tickets, Tarife, Verbundgrenzen – all das muss sie dabei nicht mehr interessieren, denn ihre Fahrten werden über den Ein- und Ausstieg automatisch erfasst. Das geht digital über eine App. Abgerechnet wird dann ebenfalls automatisch. Zu Grunde liegt ein Tarifmodell mit einem Grundpreis und einem Preis pro gefahrenem Luftlinienkilometer. Bus- und Zugfahren wird so einfacher und attraktiver – für alle.

Im Projekt Big Bird wurden die Bausteine, die für die Umsetzung dieser Idee notwendig waren, einzeln und im Zusammenhang entwickelt, erstellt, eingebaut und natürlich auch getestet. Dabei wurde die Übertragbarkeit der Funktionen auf andere Mobilitäts-Apps stets mitgedacht.

Mit dem 27. Oktober 2022 wurde das Projekt Big Bird Westfalen offiziell beendet.

### ***Das Projekt MobiHell (Helmo)***

Dieses Projekt lief von August 2020 bis November 2022 und wurde im Anschluss daran in den Regelbetrieb überführt. MobiHell wurde durch das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes NRW im Rahmen der Förderung von digitalen Modellregionen gefördert. Unter der Projektleitung durch den Kreis Soest waren acht weitere Partner an diesem Projekt beteiligt.

Das Hauptziel des Projektes war die Zusammenführung von On-Demand-Verkehren, ÖPNV, Individualverkehren und Sharing-Systemen mit Hilfe einer barrierefreien digitalen Plattform. Hierzu wurden zum einen die verschiedenen Bedarfe für Bürgerbusse, On-Demand-Verkehre und Pendler ermittelt und zum anderen verschiedenste Sharing-Dienste und On-Demand-Lösungen integriert. Vor allem die barrierefreie Nutzung des im Modellbereich fahrenden Busses "Helmo" steht für das Thema Barrierefreiheit im Vordergrund. Der Bus bietet in den Gebieten Anröchte und Bad Sassendorf eine

bedarfsgesteuerte Fahrtmöglichkeit außerhalb von festen Fahrplanzeiten und Fahrtrouten. Die Fahrten mit Helmo können über die App „mobil info“ herausgesucht und über eine automatische Weiterleitung zur App „On-Demand SO“ gebucht werden. Beide Apps sind barrierefrei. Auf diese Art wird auch ein On-Demand-Verkehr für Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen nutzbar gemacht.



Abbildung 4: Eingesetztes Fahrzeug bei MobiHell, Foto RLG

### 3.5 Arbeitskreis Barrierefreiheit im ÖPNV

Es findet ein regelmäßiger Arbeitskreis zur Barrierefreiheit im ÖPNV statt. Hierbei kommen Vertreter/Vertreterinnen der Behinderten-Arbeitsgemeinschaft Kreis Soest (BAKS) und der Behinderten Initiative Lippstadt (BIL) mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus dem Kreis Soest zusammen, um aktuelle Themen in diesem Bereich zu erörtern und einen Austausch zu ermöglichen.

Im Oktober 2022 erfolgte zusätzlich ein Termin mit den im Kreis Soest ansässigen konzessionierten Verkehrsunternehmen am Betriebshof der RLG in Soest. Hierbei wurden nochmals die besonderen Belange von Menschen mit Behinderungen thematisiert und im gegenseitigen Austausch erörtert. Gleichzeitig gab es die Möglichkeit, sich Fahrzeuge und den derzeitigen Stand der Barrierefreiheit anzusehen.

### **3.6 Sonstiges**

#### ***Assistenzhunde in den Beförderungsbedingungen***

Im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Arbeitskreissitzungen „Barrierefreiheit im ÖPNV“ kam das Thema auf, dass nur die Blindenführhunde in den Beförderungsbedingungen des Nahverkehrs explizit zur Beförderung zugelassen sind; weitere Assistenzhunde jedoch nicht beinhaltet. Dies wurde bemängelt, da die Mitnahme von anderen Assistenzhunden als den Blindenführhunden im Nahverkehr nicht zwingend zugelassen werden muss. Daraufhin hat der Kreis Soest mit einem Schreiben an die Tarifgemeinschaft Münsterland – Ruhr-Lippe GmbH die Problematik der Assistenzhunde thematisiert mit der Bitte, darauf hinzuwirken, dass auch alle weiteren Assistenzhunde in die Beförderungsbedingungen explizit mit aufgenommen werden sollten.

Nach einigem Schriftwechsel wurde erreicht, dass im LAK Nahverkehr am 14.09.2021 eine Ergänzung der Ziffer 9.3, Satz 4 der Beförderungsbedingungen NRW beschlossen wurde: „Assistenzhunde, insbesondere Blindenführhunde, die einen Menschen mit Behinderung begleiten, sind immer zur Beförderung zugelassen.“ Die Änderung wurde zum 01.08.2022 umgesetzt und ist ein weiterer Schritt in die richtige Richtung.

#### ***Fahrzeugförderung mit Pflichtmerkmal Ivanto***

Die Förderrichtlinie des Kreises Soest zur Gewährung von Zuwendungen für Fahrzeuge und Servicequalität im ÖPNV gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW vom 24.10.2011 wurde im Jahr 2021 an die aktuellen Entwicklungen angepasst und durch Kreistagsbeschluss vom 24.06.2021 beschlossen. In dieser Förderrichtlinie wurde erstmals verankert, dass die Hardware „Ivanto“ Voraussetzung für eine Förderung der Linienbusse ist. Damit wird sichergestellt, dass die Verkehrsunternehmen nur dann eine Förderung erhalten, wenn Sie auch die entsprechende Hardware in ihren Bussen verbaut hat. Der Nutzen und die Funktion der Hardware mit der entsprechenden App „mobil info“ wurde in Kapitel 3.3 näher beschrieben.

## **4 Ausblick**

Der Kreis Soest ist als Aufgabenträger weiterhin dem Ziel der Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV sowie in der Mobilität verpflichtet. Daher gilt es in regelmäßigen Abständen den Stand der Barrierefreiheit zu prüfen und zu dokumentieren. Insofern soll dieser Statusbericht zunächst in einem Abstand von drei Jahren fortgeschrieben werden.

Des Weiteren hat dieser Bericht aufgezeigt, dass es trotz aller Fortschritte noch genug für die Barrierefreiheit zu tun gibt. Der Umbau in der Infrastruktur und bei der Ausstattung der Fahrzeuge ist gemeinsam mit den Baulastträgern und den Verkehrsunternehmen fortzusetzen. Besonders im Bereich der Information und Kommunikation bedarf es zukünftig weiterer Anstrengungen. Diese Punkte sind im Rahmen der Fortschreibung des NVP des Kreises Soest ab dem 2. Halbjahr 2023 aufzugreifen. Der NVP wird weiterhin in einem Extrakapitel die Barrierefreiheit beleuchten, die Leitsätze und Qualitätsstandards gegebenenfalls aktualisieren und Prioritäten neu setzen.

Der aktuelle Prozess des „Masterplans nachhaltige Mobilität im Kreis Soest“ hat zudem gezeigt, dass das Thema Barrierefreiheit auch für den Kreis Soest breiter zu fassen ist als nur im Rahmen des ÖPNV. Die postulierte Mobilitätswende soll die umweltfreundlichen Verkehrsmittel miteinander vernetzen und insgesamt attraktiver machen – für alle Bevölkerungsgruppen. Dadurch ist es erforderlich, in verschiedenen Projekten, etwa bei Sharing-Angeboten oder auch bei Planungsabsprachen zu Rad- und Fußverkehr, Barrierefreiheit mitzudenken. Dies wird eine Daueraufgabe sein, zu der der Kreis Soest in seinem Rahmen beitragen wird.