

# Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Plenum)

<b>Vorlagentyp:</b>	Drucksache Land	<b>Verweis:</b>	(zu Drs. 21/147)
<b>Dokumententyp:</b>	Mitteilung	<b>Urheber:</b>	des Senats
<b>Parlament:</b>	Bremische Bürgerschaft (Landtag)	<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 1:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 2:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 3:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 4:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 5:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Titel:**

### **Wie barrierefrei ist der ÖPNV in Bremen?**

#### **Sachverhalt/Frage/Aktuelle Stunde:**

#### **Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 8. November 2023**

Die Fraktion der FDP hat folgende Anfrage an den Senat gerichtet:

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) schreibt die Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verbindlich vor. Hierzu enthält es seit 2013 die Formulierung, dass „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ sei.

Dies ist aber in Bremen noch nicht vollständig umgesetzt. So findet sich im Hinblick auf Bahnhöfe in Bremen im Ergebnisbericht der 11. Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen vom Juli 2022 beispielsweise der Hinweis, dass die Bahnhöfe Bremen-Neustadt, Bremen-Hemelingen und Bremen-Sebaldsbrück weiterhin nicht barrierefrei ausgebaut sind.

Gleichzeitig stellt der Verkehrsverbund Bremen die Anforderung „Personen mit Mobilitätseinschränkung – ob mit Gehhilfe, Kinderwagen, Rollstuhl oder schwerem Gepäck – sollen es im VBN-Land so leicht wie möglich haben. Haltestellen, Bahnhöfe, Busse und Bahnen werden darum zunehmend barrierefrei gestaltet und es sind überwiegend barrierefreie Züge, Niederflurbusse und Straßenbahnen im Einsatz“.

1. Hält der Senat „vollständige Barrierefreiheit“ nach PBefG für ausreichend klar definiert und normiert?
2. Welche Aspekte beinhaltet für den Senat die „vollständige Barrierefreiheit“ nach PBefG und darüber hinaus.
3. Welche Gründe liegen dafür vor, dass noch nicht alle Haltestellen barrierefrei gestaltet sind?
4. Wie will der Senat sicherstellen, dass eine durchgängige Barrierefreiheit im ÖPNV entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung nach dem PBefG erreicht wird?
5. Bis wann soll diese durchgängige Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV erreicht sein?

6. Welche Zwischenziele hat der Senat sich für die Herstellung von „vollständiger Barrierefreiheit“ gesetzt?
7. Anhand welcher Kriterien wird entschieden, welche Maßnahmen zur Sicherstellung von Barrierefreiheit prioritär umgesetzt werden?
8. Inwieweit nimmt der Senat beim Aufbau entsprechender Angebote bei der Bestellung entsprechender Standards eine Kosten-Nutzen Bewertung vor, so dass trotz einer knappen Haushaltsslage möglichst schnell, möglichst vielen Kunden, die auf ein barrierefreies Angebot angewiesen sind, ein entsprechend attraktives Angebot gemacht werden kann (ggf. Prioritätenliste beifügen)?
9. In welchem Umfang hat das Land in den letzten fünf Jahren Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV finanziell gefördert?
10. Wie hoch ist der Investitionsbedarf für eine flächendeckende barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV in Bremen?
11. Welche weiteren Maßnahmen plant der Senat, um insbesondere blinde Menschen bei der Orientierung im ÖPNV zu unterstützen, z. B. durch fest installierte Lautsprecher an den Haltestellen?
12. Welche Straßenbahn- und Bushaltestellen sind aktuell mit einem Blindenleitsystem ausgestattet?
13. Bis wann werden noch nicht entsprechend ausgestattete Haltestellen nachgerüstet sein?
14. Wie viele blinde bzw. sehbehinderte Menschen sind in den letzten fünf Jahren aufgrund man gelnder Barrierefreiheit in ÖPNV verunfallt?
15. Wie setzt das Land/die Stadt Bremen im ÖPNV im Verbund mit den Umlandgemeinden die vollständige Barrierefreiheit in Hinsicht des Zubringerverkehrs für den ÖPNV aus dem Umland z.B. neue Mobilitätsanbieter, Busverbindungen, Taxis- und Mietwagen um?
16. Wie viele Taxis, die Aufgaben des ÖPNV übernehmen, sind im Land Bremen für eine barrierefreie Personenbeförderung ausgelegt (Bitte absolut und in Prozent der Gesamtzahl angeben)?
17. Welche Informationssysteme und Alternativangebote für Fahrgäste mit einer Behinderung bestehen aktuell bei Störungen im Fahrbetrieb oder bei Nichtverfügbarkeit von Einrichtungen für die Barrierefreiheit, wie z.B. audiovisuellen Fahrgastinformationssystemen, Fahrstühlen, etc.?
18. Welche Anforderungen an weiteren Serviceeinrichtungen an Umsteigehaltestellen und Bahnhöfen z.B. bzgl. barrierefreie Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen sowie in Bussen und Zügen, barrierefreie Toiletten in Bahnen und Haltestellen, etc. stellt das Land Bremen an die Anbieter von ÖPNV-Dienstleistungen?
19. Für welche Informationen im ÖPNV sind Angebote in leichter Sprache aktuell Standard?
20. Für welche Informationen im ÖPNV sind weitere Angebote in leichter Sprache geplant?

**Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:**

**1. Hält der Senat „vollständige Barrierefreiheit“ nach PBefG für ausreichend klar definiert und normiert?**

Die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen sind in den Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen. Der ZVBN-Nahverkehrsplan wurde daher aufbauend auf einem Gutachten, das auch mit den Verbänden breit abgestimmt wurde, fortgeschrieben. Das Gutachten befasst sich auf 192 Seiten mit der Beschreibung der „Vollständige[n] Barrierefreiheit im straßen gebundenen ÖPNV im ZVBN“, Stand März 2021. Hierdurch sind die Vorgaben für das ZVBN-Verbandsgebiet festgelegt. Das Gutachten ist im Internet öffentlich verfügbar unter [https://www.zvbn.de/media/data/gutachten\\_vollstaendige\\_barrierefreiheit\\_zvbn.pdf](https://www.zvbn.de/media/data/gutachten_vollstaendige_barrierefreiheit_zvbn.pdf).

Die dazugehörige Befassung vom Frühjahr 2023 in der Städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans ist als Vorlage VL 20/8734 als Anlage beigefügt.

Für die Stadtgemeinde Bremen sind darüber hinaus noch engere Vorgaben mit dem Landesbehindertenbeauftragten und dem Forum Barrierefreies Bremen insbesondere für das Spalt- und Stufenmaß an der Schnittstelle Fahrzeug-Haltestelle vereinbart worden. Die Vereinbarung ist im Internet öffentlich verfügbar unter <https://www.behindertenbeauftragter.bremen.de/themen/bauen-und-verkehr/niveaugleicher-einstieg-29519>.

## **2. Welche Aspekte beinhaltet für den Senat die „vollständige Barrierefreiheit“ nach PBefG und darüber hinaus.**

Im PBefG § 8 Absatz 3 heißt es: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“

Seit Aufstellung des VEP in 2014 haben sich die mit dem Thema Barrierefreiheit assoziierten Aspekte gewandelt und erweitert. Der Hublift, der durch seine Verfügbarkeit an allen Straßenbahnen und Stadtbussen in Bremen ein bundesweites Alleinstellungsmerkmal darstellt, hat über Jahrzehnte den Einstieg für rollstuhlnutzende Menschen sichergestellt. Um jedoch dem erweiterten Verständnis von einer „Barrierefreiheit für alle“ Rechnung zu tragen, ist es erforderlich, Haltestelleninfrastruktur und Fahrzeuge aufeinander abzustimmen und an die heutigen Anforderungen anzupassen. Dazu gehört, dass möglichst alle Türen mit minimalem Spalt- und Stufenmaß erreicht werden können. Davon profitieren alle Nutzergruppen: Der niveaugleiche Einstieg ermöglicht schnellen und sicheren Fahrgastwechsel für alle Fahrgäste, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, Fahrgäste mit Gepäck, mit Rollatoren, mit Kinderwagen, mit Einkäufen o.ä. und mit Rollstühlen. Durch den barrierefreien Ausbau von Haltestelleninfrastruktur wird für einen erweiterten Kreis von Fahrgästen der Zugang zum ÖPNV überhaupt erst möglich gemacht. Das neue Konzept wurde auch erst möglich mit Vereinheitlichung der Straßenbahnfahrzeugbreite, d.h. Ersatz der alten schmaleren AEG Straßenbahnen GT8-N aus den 90er Jahren durch die neuen Siemens Straßenbahnen GTN-2 (Nordlicht), die die gleiche Fahrzeugbreite und gleiche Einstiegshöhe haben, wie die weiterhin eingesetzten Straßenbahnen Bombardier GT8N-1.

In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans aus 2022 wird zum Ausbau barrierefreier Haltestellen für Bus und Straßenbahn der beschleunigte Pfad empfohlen. Diese Maßnahme in der Teilstudie umfasst neben der Abschätzung der finanziellen Anforderungen auch eine Abschätzung zusätzlicher Personalressourcen (<https://bau.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan/fortschreibung-des-vep-343552>). Eine Umsetzung erfolgt schrittweise im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten.

Durch das vom ZVBN beauftragte Gutachten der Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen (STUVA) wurde ein Haltestellendesign entwickelt, aus dem für Bremen ein neuer Standard für den Ausbau abgeleitet wird. Dieser Standard findet in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des ZVBN für die Stadtgemeinde Bremen Berücksichtigung.

Im Nahverkehrsplan sind die Ausnahmen in der Barrierefreiheit beschrieben. Insofern sind die Rahmenbedingungen gemäß PBefG eingehalten.

## **3. Welche Gründe liegen dafür vor, dass noch nicht alle Haltestellen barrierefrei gestaltet sind?**

Aufgrund einerseits des in allen Niederflurfahrzeugen verfügbaren Hublifts und andererseits der bislang uneinheitlichen Fahrzeugbreiten bei den Straßenbahnen konnten höhere und barrierefreie Haltestellen bislang nicht umgesetzt werden, weil sonst bei den älteren schmaleren Fahrzeugen ein gefährlicher Spalt entstanden wäre. Mit Inbetriebnahme aller neuen und damit breiteren (2,65 m) Fahrzeuge kann der neu entwickelte Haltestellentyp dann im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten schrittweise netzweit umgesetzt werden. In Gröpelingen konnten an der Umsteigeanlage bereits höhere Bahnsteige realisiert werden, weil die BSAG auf den betreffenden Linien heute schon nur neuere, breite Fahrzeuge einsetzt.

## **4. Wie will der Senat sicherstellen, dass eine durchgängige Barrierefreiheit im ÖPNV entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung nach dem PBefG erreicht wird?**

Laut VEP-Teilstudie aus 2022 könnten auf Grundlage der gemeinsam erarbeiteten Standards in einem Großprogramm Bus- und Straßenbahn-Haltestellen barrierefrei sukzessive ausgebaut werden. Damit würde die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Haltestellen perspektivisch vollständig barrierefrei.

Weitere Aspekte wie Blindenleitsysteme, Ansage der Texte an dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (nur an ausgewählten Haltestellen) und Ansage von Liniennummer und Fahrtziel des Fahrzeugs werden kontinuierlich ausgebaut, etwa im Zuge von Fahrzeugbeschaffungen.

## **5. Bis wann soll diese durchgängige Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV erreicht sein?**

Vollständige Barrierefreiheit hat, wie bereits zur Antwort auf Frage 4 erläutert, und im Gutachten des ZVBN zur vollständigen Barrierefreiheit (Antwort zu Frage 1) viele Aspekte.

Bezogen auf den niveaugleichen Einstieg sollten laut beschlossener VEP-Teilfortschreibung im beschleunigten Pfad 50 % aller Haltestellen in den Jahren 2036 (Bus) und 2034 (Straßenbahn) umgebaut sein. Alle Haltestellen waren mit der Zielsetzung bis 2048 (Bus) und bis 2055 (Straßenbahn) umzusetzen. Diese Jahreszielzahlen sind unter der Voraussetzung ermittelt worden, dass im Rahmen der Umsetzung der VEP Teilfortschreibung auch die erforderliche Finanzierung für die dafür erforderlichen Personal- und Planungs- bzw. Baressourcen geschaffen werden und die Planung und Umsetzung ab 2022 startet.

## **6. Welche Zwischenziele hat der Senat sich für die Herstellung von „vollständiger Barrierefreiheit“ gesetzt?**

Bezogen auf den niveaugleichen Einstieg verfügen bis zum Umbau aller Haltestellen im Stadtgebiet Bremen weiterhin alle Fahrzeuge über einen Hublift, so dass bis zum Endausbau die Mitnahme von Menschen mit Rollstuhl gewährleistet sein wird. Über eine Priorisierung von Maßnahmen ist vorgesehen, schnell fahrgaststarke Haltestellen und Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen umzusetzen.

## **7. Anhand welcher Kriterien wird entschieden, welche Maßnahmen zur Sicherstellung von Barrierefreiheit prioritätär umgesetzt werden?**

Kriterien wie beispielsweise Fahrgastfrequenz, von Beginn an gleichmäßige räumliche Verteilung der Haltestellen im Stadtgebiet, sowie die Nähe zu Einrichtungen für ältere Menschen oder Menschen mit Behinderung werden zugrunde gelegt.

## **8. Inwieweit nimmt der Senat beim Aufbau entsprechender Angebote bei der Bestellung entsprechender Standards eine Kosten-Nutzen Bewertung vor, so dass trotz einer knappen Haushaltslage möglichst schnell, möglichst vielen Kunden, die auf ein barrierefreies Angebot angewiesen sind, ein entsprechend attraktives Angebot gemacht werden kann (ggf. Prioritätenliste beifügen)?**

Mithilfe der in der Antwort auf Frage 7 benannten Kriterien sollen möglichst schnell viele Fahrgäste von den Maßnahmen profitieren. Barrierefreiheit ist aufgrund der Rechtsgrundlage grundsätzlich überall herzustellen. Daher unterliegt die Herstellung eines barrierefreien ÖPNV keiner Nutzen-Kosten-Bewertung.

## **9. In welchem Umfang hat das Land in den letzten fünf Jahren Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV finanziell gefördert?**

Die innerhalb der letzten fünf Jahre geförderte Maßnahmen mit Bezug zur Barrierefreiheit im ÖPNV hatten ein Volumen von ca. 2 Mio. EUR. Hier nicht enthalten sind die anteilmäßigen Mittel, die im Rahmen größerer Projekte, wie z.B. der Umsteigeanlage Gröpelingen, dem Busbahnhof Blumenthal oder dem Ausbau der Linie 1 in Huchting und anderer Gleisersatzbaumaßnahmen für die Barrierefreiheit im ÖPNV aufgewendet wurden. Der Anteil dieser Mittel im Bereich SPNV ist hier ebenfalls nicht enthalten.

Im Eisenbahnbereich sind im Zeitraum 2018 bis 2022 folgende Mittel für die Modernisierung und barrierefreien Ausbau von Bahnstationen abgeflossen: Bremische Mittel: rund 8,9 Mio. EUR, DB-Mittel: rund 1,9 Mio. EUR

## **10. Wie hoch ist der Investitionsbedarf für eine flächendeckende barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV in Bremen?**

Bremerhaven:

Im Stadtgebiet Bremerhaven sind (Stichtag 31.12.2022) von 292 Teilhaltestellen 204 barrierefrei ausgebaut. 88 Teilhaltestellen müssen noch ausgebaut werden. Der geschätzte Finanzbedarf liegt zwischen 13 und 17,5 Mio. Euro.

Bremen:

Für das Stadtgebiet Bremen ist der Investitionsbedarf zum barrierefreien Umbau der Bus- und Straßenbahnhaltestellen in der Teilstudie des Verkehrsentwicklungsplans aus 2022 (Senatsbeschluss vom 20.09.2022) dargestellt. Der Kostenrahmen für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen liegt danach bei jeweils 0,1 bis 0,25 Mio. EUR je nach Anpassungsbedarf im umliegenden Straßenraum. Für den barrierefreien Umbau von Straßenbahnhaltestellen liegt er bei jeweils 0,5 bis 1 Mio. EUR (Kostenrahmen ermittelt in 2021, Anteil für Planung + Bau). Daraus ergibt sich bezogen auf den beschleunigten Pfad ein Kostenrahmen von 9,3 Mio. EUR pro Jahr für Bushaltestellen und ein Kostenrahmen von 15,2 Mio. EUR pro Jahr für Straßenbahnhaltestellen (Anteil für Planung + Bau).

Insgesamt ergibt sich hieraus ein Gesamtinvestitionsbedarf von 241,8 Mio. EUR (Bus) und 486,4 Mio. EUR (Straßenbahn) bis zum vollständigen Ausbau. Deutlich wird damit, dass eine Umsetzung nur schrittweise im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten erfolgen kann.

**11. Welche weiteren Maßnahmen plant der Senat, um insbesondere blinde Menschen bei der Orientierung im ÖPNV zu unterstützen, z. B. durch fest installierte Lautsprecher an den Haltestellen?**

Haltestellen in Bremen werden seit Ende der 90er Jahre mit Blindenleitsystem ausgestattet.

An Haltestellen mit hohen Fahrgästzahlen ist die dynamische Fahrgästinformation um eine Vorlesefunktion, Taster am Mast, ergänzt. Straßenbahnen und Busse sind mit Akustik ergänzt, die im Bereich Tür 1 zur Auffindbarkeit mit Ansagen von Linie und Fahrtrichtung ausgestattet.

**12. Welche Straßenbahn- und Bushaltestellen sind aktuell mit einem Blindenleitsystem ausgestattet?**

594 Teilhaltestellen sind im Land Bremen mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

**13. Bis wann werden noch nicht entsprechend ausgestattete Haltestellen nachgerüstet sein?**

Bremerhaven:

Der Abschluss des barrierefreien Umbaus aller Haltestellen hängt von der Zuweisung entsprechender Finanzmittel ab. Ein Zeitpunkt kann daher nicht genannt werden.

Bremen:

Der barrierefreie Umbau von Haltestellen erfolgt mit Blindenleitsystem. Der Umsetzungszeitraum ist abhängig von den notwendigen Ressourcen.

**14. Wie viele blinde bzw. sehbehinderte Menschen sind in den letzten fünf Jahren aufgrund mangelnder Barrierefreiheit in ÖPNV verunfallt?**

Bremerhaven:

Für Bremerhaven finden sich keine Hinweise über verunfallte Blinde oder Sehbehinderte in den letzten 5 Jahren.

Bremen:

Zu den zugrundeliegenden Parametern „blind/sehbehindert“ erfolgt bei etwaigen Verkehrsunfallaufnahmen keine statistische Erfassung. Die statistischen Datenbanken der Polizei Bremen verfügen über keine entsprechenden Kennzahlen. Sollten genannte Einschränkungen der Sehfähigkeit von besonderer Relevanz für den Unfallhergang sein, könnte dieser Faktor im polizeilichen Unfallbericht schriftlich erfasst sein, was aber keine verpflichtende Komponente darstellt. Eine Auswertung aller Verkehrsunfälle der letzten fünf Jahre hinsichtlich genannter Einschränkungen in Verbindung

mit einem Verkehrsunfall müssten daher händisch erfolgen, was aufgrund der hohen Zahl von 65.788 Verkehrsunfällen und von 1.939 Verkehrsunfällen unter der Beteiligung des ÖPNV nicht im Verhältnis zum Zeit- und Personalaufwand stehen würde.

**15. Wie setzt das Land/die Stadt Bremen im Verbund mit den Umlandgemeinden die vollständige Barrierefreiheit in Hinsicht des Zubringerverkehrs für den ÖPNV aus dem Umland z.B. neue Mobilitätsanbieter, Busverbindungen, Taxis und Mietwagen um?**

Der ZVBN hat in den Jahren 2019 – 2021 das Gutachten „Vollständige Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV im ZVBN“ erstellt. Dieses Gutachten bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung der Anforderungen an die Barrierefreiheit im Verkehrsverbund. So wurden die Anforderungen an Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation in den vergangenen Jahren fortgeschrieben. Siehe auch <https://zvbn.de/barrierefreiheit>.

Diese Konzepte sind Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV im ZVBN und somit auch im Verkehr von und nach Bremen. So werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge mit einem ausreichend großen Mehrzweckplatz eingesetzt. Die Fahrgastinformation im Fahrzeug muss nach dem Zwei-Sinne-Prinzip erfolgen, das umfasst sowohl eine visuelle, als auch eine akustische Aushabe. Bei bedarfsgesteuerten Verkehren im Umland sind Fahrzeuge vorzuhalten, die die Beförderung von Rollstuhlnutzenden ermöglichen.

Die Anforderungen werden durch Qualitätstests des VBN und ZVBN laufend überwacht.

Für Taxen und Mietwagen gibt es keine Vorgaben hinsichtlich der Barrierefreiheit.

**16. Wie viele Taxis, die Aufgaben des ÖPNV übernehmen, sind im Land Bremen für eine barrierefreie Personenbeförderung ausgelegt (Bitte absolut und in Prozent der Gesamtzahl angeben)?**

In der Stadtgemeinde Bremen gibt es nach Auskunft der Fachvereinigung Personenverkehr 49 Taxen, die eine Rollstuhlsitzendbeförderung anbieten. 4 davon sind Liegetaxen. Per 10.11.2023 sind in Bremen 465 Taxen genehmigt. Damit sind 10,5 % aller Taxen in der Stadtgemeinde Bremen für Rollstuhlsitzendbeförderung geeignet. Barrierefrei sind sie nur für Personen mit Einschränkung der Gehfähigkeit. Eine vollständige Barrierefreiheit ist nicht gegeben.

**17. Welche Informationssysteme und Alternativangebote für Fahrgäste mit einer Behinderung bestehen aktuell bei Störungen im Fahrbetrieb oder bei Nichtverfügbarkeit von Einrichtungen für die Barrierefreiheit, wie z.B. audiovisuellen Fahrgastinformationssystemen, Fahrstühlen, etc.?**

Die App „FahrPlaner“ wird derzeit um eine barrierefreie Auskunft erweitert. Die Informationen zur Barrierefreiheit werden auch anderen Auskunftssystemen zur Verfügung gestellt. Für wichtige Umsteigepunkte werden die Wegebeziehungen erfasst und daraufhin im FahrPlaner genau modelliert, um so anhand der Anforderungen der Kunden die optimale Verbindung bei einer Einschränkung der Mobilität zu finden. Die barrierefreie Auskunft wird Bedürfnisse gemäß definierter Barrierefreiheitsklassen sowie individuelle Präferenzen berücksichtigen. Die barrierefreie Auskunft wird z. B. auch über Störungen bei Aufzügen bei der Routenwahl informieren. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, eine kurzfristige Nichtverfügbarkeit von Einrichtungen für die Barrierefreiheit über Störungsmeldungen bekanntzugeben (z.B. defekter Hublift).

Darüber hinaus sind / bzw. werden an sog. Dynamischen Fahrgastinformations-Anzeigern (DFI) des VBN sog. „text to speech“-Schalter angebracht, die es Fahrgästen mit Sehbeeinträchtigungen ermöglichen, die Informationen auf den Anzeigern vorgelesen zu bekommen. Wenn über Störungen auf DFI-Anzeigern informiert wird, werden diese dann entsprechend mitübertragen.

Im Bedienungsgebiet von Bremerhaven werden derzeit 94 Anzeiger mit einer zusätzlichen Text to Speech-Funktion betrieben.

Die über 600 Haltestellen der BSAG sind in der Regel barrieararm für Rollstuhlfahrer angelegt und ebenerdig zugänglich. Die Fahrzeuge verfügen alle über einen Hublift und sind Niederflurfahrzeuge. Für Menschen mit beeinträchtigter Sehfähigkeit besteht an vielen Haltestellen ein Wegeleitsystem in Form von Blindenleitstreifen. Außerdem werden Liniennummer und Fahrtrichtung akustisch an der ersten Tür der Buslinien wiedergegeben. An Haltestellen, die bereits mit Digitalen

Fahrgast Informationsanzeigern »DFI« ausgestattet sind, können Störungen und Akutmeldungen sowohl visuell als auch akustisch wiedergegeben werden. Bei Ausfällen werden Ersatzverkehre, auch in Form von Taxis, zur Verfügung gestellt. Bei geplanten Baumaßnahmen kommen in der Regel Infopersonale zum Einsatz.

**18. Welche Anforderungen an weiteren Serviceeinrichtungen an Umsteigehaltestellen und Bahnhöfen z.B. bzgl. barrierefreie Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen sowie in Bussen und Zügen, barrierefreie Toiletten in Bahnen und Haltestellen, etc. stellt das Land Bremen an die Anbieter von ÖPNV-Dienstleistungen?**

Die Anforderungen für Serviceeinrichtungen an Haltestellen und in Fahrzeugen im straßengebundenen ÖPNV richten sich nach den Qualitätsanforderungen im VBN (siehe auch Antwort zu Frage 15). So erfolgt z.B. bei dynamischen Fahrgastinformationsanlagen im Umland die Information nach dem Zwei-Sinne-Prinzip.

Alle Ausschreibungen von SPNV-Leistungen des Landes Bremen, die Neufahrzeuge vorsehen, fordern von den Eisenbahnunternehmen zwingend die Einhaltung der aktuellen europäischen Normen zur Barrierefreiheit („TSI PRM“). Diese umfassen nicht nur die räumliche Barrierefreiheit zum Betreten des Zuges oder der Bewegungsmöglichkeiten im Zug oder der speziellen Ausstattung von Rollstuhlstellplätzen, sondern auch Anforderungen zur barrierefreien Fahrgastinformation (Schriftgröße, Kontrast bei Monitoren, Lautstärke bei Durchsagen etc.) sowie generelle optische Kontrastvorgaben im gesamten Innenraum und an den Türen. Bezogen auf die Situation an den Bahnhöfen hat das Land jeweils bei anstehenden Modernisierungsmaßnahmen Einfluss auf die Gestaltung. Auch hier steht die Barrierefreiheit bei den Zu- und Abwegen und der Bewegungsfreiheit auf den Stationen im Mittelpunkt und aktuelle Richtlinien werden umfassend umgesetzt. Zusätzlich sind optische und akustische Fahrgastinformationsanlagen installiert. In den Jahren 2024 und 25 werden an sämtlichen Bahnhöfen in Bremen und Bremerhaven neue Geräte mit nochmals verbesserten Schriftgrößen und Kontrastwerten installiert. Die Förderung übernimmt das Land Bremen.

**19. Für welche Informationen im ÖPNV sind Angebote in leichter Sprache aktuell Standard?**

Beim VBN wird grundsätzlich bei Informationen über die verschiedensten Medien und Kanäle versucht, die Merkmale der Leichten Sprache wo möglich zu berücksichtigen. Im September 2022 hat es eine zweitägige Schulung zu Leichter Sprache für Mitarbeitende von VBN und den Verkehrsunternehmen gegeben. Die Schulung ist durch die Lebenshilfe Bremen e.V. erfolgt und anhand von konkreten Beispielen wurde ein Leitfaden erarbeitet, der seitdem Anwendung findet.

Der VBN ist seit Beginn im Jahr 2022 an dem mehrjährigen Projekt #Leicht Online der Lebenshilfe Landesverband Hamburg e.V. beteiligt, in das inzwischen auch die BSAG eingestiegen ist. Das ist ein Projekt, bei dem es um den Zugang zu Online-Informationen für Menschen mit kognitiven Einschränkungen geht. Mit einer Gruppe von Probanden werden hier konkret Medien wie die Internetseite des VBN oder die FahrPlaner-App getestet. Die Ergebnisse gehen dann an den VBN zurück und fließen in Weiterentwicklungen und Überarbeitungen ein. Die Sprache ist ein Bestandteil der Rückmeldungen und wird entsprechend aufgenommen.

**20. Für welche Informationen im ÖPNV sind weitere Angebote in leichter Sprache geplant?**

Die VBN-Internetseite wird aktuell um eine Unterseite erweitert, auf der Informationen in leichter Sprache erhältlich sind. Das sind allgemeine Infos zu Fahrplänen und Tickets, über welche Wege (Apps, Internetseiten, telefonische Kontakte) der Fahrgast an Informationen rund um den ÖPNV gelangt sowie Informationen zum VBN und den Verkehrsunternehmen. Die Seite ist gemeinsam mit der BSAG erstellt worden und wird auch auf [www.bsag.de](http://www.bsag.de) eingebunden. Die Übersetzung erfolgte durch das Büro für Leichte Sprache der Lebenshilfe Bremen e.V.. Die Internetagentur ist beauftragt die Internetseiten zeitnah um eine Unterseite zu erweitern und mit den Übersetzungen zu füllen. Wir gehen davon aus, dass die Seite noch 2023 online gehen wird.

Der Hauptflyer des VBN und der Verkehrsunternehmen „Tickets 2024“ erscheint im Dezember 2023 erstmalig in Einfacher Sprache. Hier wird, nach Beratung und Empfehlung des Büros für Leichte Sprache, auf Einfache Sprache und nicht Leichte Sprache gesetzt. Dies ist ein Sprachstil, der zwischen der bekannten Sprache und Leichter Sprache liegt und für das Produkt empfohlen

wurde, um eine möglichst breite Zielgruppe anzusprechen. Die Übersetzung ist auch hier durch das Büro für Leichte Sprache erfolgt.

**Beschlussempfehlung:**

Die Bremische Bürgerschaft Landtag nimmt Kenntnis.