

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

Wie barrierefrei ist der ÖPNV in Bremen?

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 Haushaltslage 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 mangelnder 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 Umsteigehaltstellen 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 straßengebundenen 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.

Die dazugehörige Befassung vom Frühjahr 2023 in der Städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Neuauflistung 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 Teilfortschreibung 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 schmalen 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-Teilfortschreibung 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. Bauressourcen 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 prioritär 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 Teilfortschreibung 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 Fahrgastzahlen ist die dynamische Fahrgastinformation 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 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?

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 ermöglicht, 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 barrierearm 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 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.

Vorlage VL 20/8734

ÖFFENTLICH

NICHT ÖFFENTLICH UND VERTRAULICH

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung - 20. WP	13. April 2023	Kenntnisnahme

Wirtschaftlichkeit: Keine WU

VL-Nummer Senat:

Titel der Vorlage

Neuer Nahverkehrsplan 2023 - 2027

Vorlagentext

A. Problem

Auf Basis des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) hat die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) die Aufgabenträgerschaft sowie die Befugnisse der zuständigen Behörde im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung mit der Gründung des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN) im September 1996 auf diesen übertragen.

Zur Gestaltung eines einheitlichen Nahverkehrsangebots wurde dem ZVBN ebenso auf Basis des BremÖPNVG die Befugnis zum Beschluss eines gemeinsamen Nahverkehrsplans übertragen (§7 und 8 BremÖPNVG).

Der ZVBN als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in der Region Bremen / Niedersachsen muss auf dieser Basis sowie auf Basis des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) alle fünf Jahre einen neuen Nahverkehrsplan aufstellen in dem das Nahverkehrsangebot der Region und die Entwicklungsperspektiven dargestellt sind. Der alte Plan umfasst den Zeitraum 2018 – 2022, sodass für den Zeitraum ab 2023 ein neuer Plan unter Berücksichtigung des Angebotes auch in der Stadt Bremen zu erarbeiten war.

B. Lösung

Der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN) hat in seiner Verbandsversammlung am 12.12.2022 den neuen Nahverkehrsplan 2023 – 2027 verabschiedet (Anlage). Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in den kommenden fünf Jahren. U.a. für die Vergabe von Verkehrsleistungen oder die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit setzt der Nahverkehrsplan verbindliche Vorgaben.

Darin finden sich Analysen und Zielvorgaben für das ÖPNV-Angebot auf Straße und Schiene in der Region. Gemeinsam mit ZVBN hat SKUMS die Planungen für die kommenden Jahre dargestellt.

Der NVP hat vor allem im Bremer Umland eine wichtige Bedeutung, da er die Basis für die weitere Entwicklung des Busangebotes beschreibt. Für die Stadtgemeinde Bremen wurde die konzeptionelle Arbeit aus dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) und der Teilfortschreibung des VEP übernommen. Der Nahverkehrsplan gibt den Rahmen für Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in den kommenden fünf Jahren vor.

Die Finanzierung des Verkehrsangebots obliegt den Mitgliedern des ZVBN; den Kreisen und kreisfreien Städten.

Im Folgenden werden die wesentliche Inhalte für die Stadtgemeinde Bremen zusammengefasst:

1) Qualitätssicherung

Der Nahverkehrsplan verweist auf die geltenden mit der BSAG im ÖDLA festgelegten Qualitätskriterien sowie die im Qualitätssicherungssystem der BSAG (QSS) vereinbarten Konkretisierungen, die die Qualität speziell der kundenrelevanten Leistungen beschreiben, wie und wann jene gemessen werden und wie mit Abweichungen umzugehen ist. Hierzu zählen u.a. Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Sauberkeit und kundenfreundliche Ausstattung der Fahrzeuge und Haltestellen inkl. Fahrgastinformation, die Definition von maximalen Besetzungsgraden an maßgeblichen Querschnitten, die eine Überfüllung von Fahrzeugen im Normalfall ausschließen sollen, Regelungen zur Information der Fahrgäste im Störfall sowie Freundlichkeit und Sachkenntnis des Betriebspersonals.

2) Haltestellen und Barrierefreiheit

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gibt vor, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Zur Konkretisierung der Ziele, Maßnahmen und Ausnahmen bezüglich der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im Gebiet des ZVBN - unter Berücksichtigung der in § 8 Abs. 3 PBefG verankerten bundesgesetzlichen Anforderungen – wurde 2019 - 2021 ein Gutachten zur vollständigen Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV im ZVBN von der STUVA e.V. Köln erstellt. Das Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ wurde präzisiert und ein Konzept zu deren Herstellung erarbeitet. Die Qualitätskonzepte des VBN / ZVBN wurden oder werden dahingehend entsprechend angepasst. Siehe auch <https://zvbn.de/barrierefreiheit>.

Im Handlungskonzept der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen wird zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit der beschleunigte Ausbau von Haltestellen empfohlen. Dazu wurden konzeptionell verschiedene zeitliche Zielstellungen erarbeitet und hinsichtlich der Kosten und Personalbedarfe quantifiziert.

Im Nahverkehrsplan werden Angaben zur Planung der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen in der Stadtgemeinde Bremen auf Basis der beschlossenen VEP-Teilfortschreibung gemacht. In Bremen sollen an neuen bzw. umzubauenden Haltestellen die Bordhöhen auf 22 cm für Busse und mind. 25 cm für Straßenbahnen erhöht werden um einen niveaugleichen Einstieg zu gewährleisten.

Dies kann baulich auch an kombinierten Bus- und Straßenbahnhaltestellen gewährleistet werden. Bei einer Höhe von 22 cm können die Fahrgäste selbstständig und ohne fremde Hilfe das Fahrzeug nutzen. Der Hublift kommt an diesen Haltestellen nicht mehr zum Einsatz. Dieser wird auch weiterhin in den Fahrzeugen bereitstehen, solange es Haltestellen gibt, die nicht auf eine Höhe von 22 cm umgebaut wurden. Im Juni 2022 wurde in Gröpelingen die erste komplette Anlage nach neuem Standard eröffnet, s. folgendes Bild.



Eine Bordhöhe von 22 cm gilt auch im Umland für einen niveaugleichen Einstieg (bei geradliniger Anfahrt). An Haltestellen, an denen eine gerade Anfahrt nicht umgesetzt werden kann, sowie an den Haltestellen, die von Bussen angefahren werden, die eine Bordhöhe von 22 cm noch nicht bedienen können, müssen weiterhin die fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen genutzt werden.

3) Ausbau des Angebots der BSAG - Angebotsstufen 1, 2, 6, 8

Für die Stadt Bremen werden u.a. ausführlich die im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) (Senatsbeschluss vom 20.09.2022) entwickelte Angebotsoffensive im ÖPNV vorgestellt. Dieses Ausbauprogramm sieht ein in elf Stufen untergliedertes Ausbauprogramm vor. Die Finanzierung der Angebotsstufe 1 liegt bereits vor, die Finanzierung der Angebotsstufen 2, 6 und 8 liegt parallel zu diesem Bericht zur Beschlussfassung der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vor.

Stufe 1 beinhaltet dabei den Angebotsausbau in der Nebenverkehrszeit und am Sonntag und einen Expressbus 63S ins GVZ. Die Stufe ist am 14.12.2021 im Senat beschlossen worden, konnte aber bisher aufgrund Personalmangels infolge des hohen Krankenstands bei der BSAG noch nicht starten.

Stufe 2 beinhaltet im Wesentlichen ein leistungsfähiges Prioritätsnetz mit Metrobuslinien, das einheitliche Vorgaben an Angebot, Infrastruktur und Fahrzeuge erfüllt. Die ca. zweijährige Vorlaufzeit für diese Stufe beinhaltet einen umfangreichen Aufbau und Schulung des zusätzlichen Fahrpersonals, die Anschaffung von zusätzlichen Fahrzeugen sowie Infrastrukturmaßnahmen.

Stufe 6 sieht vor, dass im Prioritätsnetz in der Schwachverkehrszeit abends und früh morgens der Grundtakt von 20 auf 15 Minuten angepasst wird – weitere Linien werden darauf abgestimmt. An

Wochenenden und vor Feiertagen wird ein durchgängiger 30-Minuten-Takt im Nachtliniennetz angeboten. Neu wird es auch in den Nächten auf Wochentage (Sonntag auf Montag bis Donnerstag auf Freitag) einen Nachtverkehr im Stundentakt geben – bisher gibt es eine Betriebsruhe zwischen 0:30 und 4:30 Uhr. Die Bereiche Überseestadt und Grohn werden erstmals auch nachts angebunden. In Richtung Universität und entlang der Hafenanrandstraße sollen Straßenbahnen verkehren. Dies verbessert die Mobilität für Schicht- und Nachtarbeitende, fördert das Nachtleben in der Stadt und trägt zur Sicherheit im Straßenverkehr bei.

In Stufe 8 wird das Angebot samstags von 9 bis 19 Uhr auf das höhere Niveau von Mo-Fr vormittags gebracht und dadurch deutlich verbessert. Damit wird die Anbindung der Innenstadt und weiterer Einzelhandelsstandorte verbessert als auch die umweltfreundliche Mobilität zu Events gefördert.

Stufen 6 und 8 stärken gezielt den Freizeitverkehr aber auch die Mobilität von Beschäftigten und eignen sich für eine frühere Einführung, da sie u.a. ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf auskommen. Dies führt in der Summe mit Stufe 2 zu einem deutlich höherwertigeren, und jederzeit flexibel nutzbaren ÖPNV-Angebot in Bremen.

Die Maßnahmen der Verlängerung des Straßenbahnnetzes aus dem Handlungskonzept des VEP 2025 haben auch weiterhin Bestand. Parallel zu den Maßnahmen zur Optimierung des Busnetzes soll sich der weitere Ausbau der Straßenbahn, neben den laufenden Maßnahmen und der Anbindung der Überseestadt auf Basis der Machbarkeitsstudie weiterhin am Handlungskonzept des VEP Bremen 2025 orientieren.

4) Stadt-Regionales Verkehrskonzept

Darüber hinaus ist im NVP definiert, dass unter Federführung des Kommunalverbands Niedersachsen / Bremen e.V., der Freien Hansestadt Bremen und des ZVBN in Zusammenarbeit mit den benachbarten Kommunen ein stadt-regionales Verkehrskonzept für die Region erarbeitet wird, in dem zunächst der regionale ÖPNV und der regionale Radverkehr im Fokus stehen. Die Maßnahme ist auch Bestandteil des beschlossenen Handlungskonzepts der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen. Die folgende Abbildung zeigt die Mitglieder des Kommunalverbands Niedersachsen / Bremen e.V.



Der neue ZVBN Nahverkehrsplan 2023 – 2027 ist im Anhang beigefügt.

C. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Mit dem Bericht sind keine finanziellen, personalwirtschaftlichen und genderspezifischen Auswirkungen verbunden. Die Finanzierung der beschriebenen Maßnahmen erfolgt in separaten Senats- und Deputationsvorlagen.

D. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

geeignet

Beschlussempfehlung

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Anlage(n):

1. Teil B_Anl_BdV Nahverkehrsplan 2023-2027
2. Teil C_Anl_BdV Nahverkehrsplan 2023-2027