

## Erläuterungen zur Resolution vom 8.11.2017

### Errichtung von Bushaltestellen mit barrierefreiem Busbord im Regelbetrieb

#### Berliner Busborde sind nicht barrierefrei und damit rechtswidrig

Abgesehen von einer uns bekannten Ausnahme kommt bei der Errichtung von Bushaltestellen in Berlin aktuell bestenfalls der sog. Kasseler Sonderbord mit einer Höhe von 16 cm über Fahrbahnoberkante (FOK) zum Einsatz.

Entgegen der verbreiteten Ansicht – so auch u. a. in der Koalitionsvereinbarung<sup>1</sup> und im Nahverkehrsplan<sup>2</sup> – **bietet ein 16-cm-hoher Busbord keine barrierefreien Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten**: Um die Reststufe von – je nach Bustyp – ca. 10 cm zu überwinden, benötigen Nutzer/-innen radgebundener Hilfsmittel eine Rampe. Bei Ein- und Ausstiegsvorgängen muss die Rampe von der Busfahrerin bzw. dem Busfahrer zunächst ausgeklappt und danach wieder eingeklappt werden. Jeder Ein- und Ausstiegsvorgang, der den Einsatz der Rampe erfordert, ist mit einem zusätzlichen Zeitaufwand verbunden.

Diese Umstände bedeuten für viele mobilitätsbeeinträchtigte Fahrgäste eine besondere **Hemmschwelle, Busse zu nutzen, da sie auf fremde Hilfe angewiesen** sind und sich in Folge der Zeitverzögerungen selbst als verkehrsverlangsamende Belastung empfinden. Zudem sind manche Haltestellen für das Ausklappen der Rampe zu schmal.

Seit 2009 gilt in Deutschland das **Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderung** (UN-BRK). Nach Artikel 9 UN-BRK haben Menschen mit Behinderung das Recht auf „gleichberechtigten Zugang [...] (zu) Transportmitteln“ und auf die „Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren“, die diesem Zugangsrecht entgegenstehen. Gemäß Artikel 20 UN-BRK ist „für Menschen mit Behinderung persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit herzustellen.“

Nach § 1 **Landesgleichberechtigungsgesetz** (LGBG) sind das Land Berlin und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) als Anstalt öffentlichen Rechts zur „Herstellung gleichberechtigter Lebensbedingungen von Menschen mit und ohne Behinderung“ verpflichtet und „wirken [...] aktiv auf das Erreichen (dieses) Ziels hin.“

Eine wesentliche Grundlage für gleichberechtigte Lebensbedingungen ist Barrierefreiheit. Gemäß § 4 a LGBG gilt: „Barrierefrei sind bauliche Anlagen, Verkehrsmittel [...] wenn sie für Menschen mit Behinderung *in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar* sind“ (Hervorh. d. V.).

---

<sup>1</sup> SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS LANDESVERBAND BERLIN, DIE LINKE LANDESVERBAND BERLIN, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN LANDESVERBAND BERLIN: Berlin gemeinsam gestalten. Solidarisch. Nachhaltig. Weltoffen: Koalitionsvereinbarung zwischen Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) Landesverband Berlin und DIE LINKE Landesverband Berlin und BÜNDNIS 90/Die Grünen Landesverband Berlin für die Legislaturperiode 2016-2021, Berlin 2016, S. 41.

<sup>2</sup> SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT: Nahverkehrsplan 2014-2018, Berlin 2014, S. 45.

Busborde, die zum Ein- und Ausstieg das Anlegen einer Rampe und damit zudem die Inanspruchnahme der Hilfe Dritter erfordern, sind nicht barrierefrei.

Nicht barrierefreie Busborde stehen in Widerspruch zum LGBG und bedeuten eine **Diskriminierung von Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen**.

Nicht barrierefreie Busborde hindern das Land Berlin daran, das in § 8, Abs. 3, Satz 3 **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG) formulierte selbstgesteckte Ziel zu erreichen, wonach „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine *vollständige Barrierefreiheit*“ (Hervorh. d. Verf.) gefordert ist.

Im **Nahverkehrsplan 2014-2018** (NVP) wird die „Notwendigkeit eines barrierefreien Nahverkehrs“<sup>3</sup> erkannt und festgestellt: „Für Fahrgäste mit Rollstuhl und Gehbehinderte erfordert dies bspw. keine Niveauunterschiede im Zugang zu [...] Wartefläche und Fahrzeug.“<sup>4</sup> Daher sollen „Haltestellen und die vorhandenen Einrichtungen [...] grundsätzlich barrierefrei nutzbar und zugänglich sein.“<sup>5</sup> Dies erfordert die „Gewährleistung eines *ebenerdigen Einstiegs*“<sup>6</sup> (Hervorh. d. Verf.) bzw. „kurze, direkte, *stufenlose und hindernisfreie Wegeverbindungen* zur und innerhalb der Station“<sup>7</sup> (Hervorh. d. Verf.).

So zutreffend diese Forderungen im NVP sind, umso unzureichender sind die daraus abgeleiteten Konkretisierungen hinsichtlich der anzustrebenden Reststufe zwischen Einstiegsbord und Fahrzeug: Bei neu zu beschaffenden Fahrzeugen sollen laut NVP Reststufen von bis zu 5 cm einschließlich Toleranz zulässig sein; bei vorhandenen Fahrzeugen sollen es sogar bis zu 7 cm sein.<sup>8</sup>

**Mit solchen Reststufen lässt sich das Ziel eines barrierefreien Buseinstiegs nicht verwirklichen.**

### **22-cm-hohe Busborde bieten barrierefreie Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten**

Aus diesem Grund plädieren wir für Busborde, die es allen Fahrgästen – ob mit oder ohne Behinderung – ermöglichen, einen Bus selbstständig zu betreten und zu verlassen. Mit 22-cm-hohen Busborden der Firma Profilbeton GmbH ist dies **bereits heute machbar**.

Mit 22 cm über FOK ist der sog. **Kasseler Sonderbord plus** um 6 cm höher als der in Berlin bei neuen Bushaltestellen übliche Kasseler Sonderbord (16 cm über FOK). Bei einem 22-cm-hohen Busbord gelingt es, nach dem automatischen Absenken („Kneeling“) die **Reststufe zwischen Busbord und Fahrzeug** je nach Bustyp auf **bis zu 1-2 cm** zu reduzieren.

Genau wie der Kasseler Sonderbord (16 cm über FOK) ist auch der Kasseler Sonderbord plus (22 cm über FOK) mit einer glatten Anlauffläche ausgestattet, die sich nicht nur reifenschonend auswirkt, sondern darüber hinaus als Anfahrhilfe dient. Durch eine Spurführung mit Selbstlenkungseffekt gelangt der Bus sicher und direkt an die Haltestelle.

<sup>3</sup> SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT: a. a. O., S. 16.

<sup>4</sup> SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT: a. a. O., S. 17.

<sup>5</sup> SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT: a. a. O., S. 41.

<sup>6</sup> SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT: a. a. O., S. 41 f.

<sup>7</sup> SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT: a. a. O., S. 43.

<sup>8</sup> Vgl. SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT: a. a. O., S. 44.

Auf diese Weise kann der **Spalt zwischen Busbord und Fahrzeug** je nach Bustyp und Einstiegstür auf **bis zu ca. 1 cm – in der Regel ca. 5 cm** – verkürzt werden.

Als Expertinnen und Experten in eigener Sache bestätigen uns Nutzerinnen und Nutzer radgebundener Hilfsmittel, dass sie eine Reststufe von 1-2 cm und einen Spalt von bis zu 5 cm für gewöhnlich selbstständig und ohne Einsatz der Klapprampe bewältigen können.

Dies bedeutet im Übrigen **kein Votum gegen das Vorhandensein der Klapprampe**. Unter bestimmten Bedingungen kann die Rampe weiterhin erforderlich sein. Anders als heute wäre ihr Einsatz bei 22-cm-hohen Busborden jedoch nicht mehr die Regel, sondern nur noch die Ausnahme.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass 22-cm-hohe Busborde nicht nur zu mehr Barrierefreiheit beitragen. Darüber hinaus helfen sie, den **Busverkehr zu beschleunigen**.

Der Einsatz von Klapprampen ist zeitaufwendig. Ein- und Ausstiegsvorgänge mit Klapprampe beanspruchen jeweils zwischen ein bis drei Minuten. Durch barrierefreie Busborde könnte diese Zeit gespart werden. Schnellere Fahrgastwechsel bedeuten nicht nur eine Zeit-, sondern auch eine Ressourcenersparnis. Dies wäre **für alle Beteiligten – Fahrgäste, BVG und das Land Berlin – von Vorteil**. Vor dem Hintergrund des NVP<sup>9</sup> gehen wir davon aus, dass diese Ansicht allgemeiner Konsens und daher unstrittig ist.

Deshalb fordern wir: **Überall, wo die Voraussetzungen dafür gegeben sind, müssen im Ein- und Ausstiegsbereich von Bushaltestellen 22-cm-hohe Busborde zum Einsatz kommen.**

### **Bedenken gegen 22-cm-hohe Busborde erscheinen unbegründet**

Immer wieder gab es in der Vergangenheit Bedenken gegen 22-cm-hohe Busborde, die jedoch ganz offensichtlich unbegründet sind.

Bereits beim Kasseler Sonderbord (16 cm über FOK) sei es in Folge von Neigungsbewegungen des Fahrzeugs beim Überstreifen des Busbordes zu Schäden am Fahrzeug und Busbord gekommen. Weitere Gründe gegen 22-cm-hohe Busborde seien die Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeugtypen, die hohe Niveauregulierung der Fahrzeuge durch das Zwangs-Kneeling, Entwässerungsschächte, die über die Jahre absinken würden sowie das ordnungswidrige Zuparken der Haltestellen.

Hierzu ist Folgendes zu sagen:

Selbst bei 22-cm-hohen Busborden sind **Schäden an Fahrzeugen und Busborden erwiesenermaßen vermeidbar**.

An zumindest einer Berliner **Haltestelle, Rathaus Pankow**, die sowohl von Bussen als auch von Straßenbahnen angefahren wird, kommt bereits heute ein 22-cm-hoher Busbord zum Einsatz. Bei einem Vor-Ort-Termin zeigte sich, dass die dort eingesetzten Niederflurbusse offensichtlich problemlos an den Busbord heranfahren können. Eigene Messungen ergaben

---

<sup>9</sup> Vgl. SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT: a. a. O., S. 17 u. S. 42.

eine Reststufe zwischen Busbord und Fahrzeugboden von ca. 1-2 cm. Der Spalt zwischen dem Busbord und den Niederflurbussen betrug häufig weniger als 5 cm.

Die Barrierefreiheit von Bushaltestellen darf nicht an die gemeinsame Nutzung mit der Straßenbahn gebunden sein. Vielmehr müssen auch Haltestellen nur für Busse über barrierefreie Borde verfügen, wenn die entsprechenden Voraussetzungen dafür gegeben sind.

Die **Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)** hat bereits im Jahr 2013 mit ihren Busfahrzeugen eine Testhaltestelle mit Kasseler Sonderbord plus (22 cm über FOK) erfolgreich erprobt und beschrieben. Bei einer Gesamtlänge von 39,75 m folgte auf einen Anfahrtsbereich von 8-m-Länge und 16-cm-Höhe nach 1,50 m, die zur Überwindung des Höhenunterschiedes benötigt wurden, ein 14-m-langer Ein- und Ausstiegsbereich von 22-cm-Höhe. Die Anfahrversuche fanden mit vielfältigen Busfahrzeugen statt und umfassten die gerade An- und Abfahrt genauso wie die schräge An- und Abfahrt, um die Situation falsch parkender Autos zu simulieren.<sup>10</sup>

Mit der doppelten Hohlkehle verfügt der Kasseler Sonderbord plus über eine Vorkehrung, die im Zusammenspiel mit einer höhendifferenzierten Haltstellengestaltung Schäden an Karosserie, Reifen und Bord verhindern kann.<sup>11</sup> Tatsächlich traten bei den o. g. Tests der HVV „bei gerader Anfahrt und rechtzeitiger Annäherung im 16-cm-Bereich am 22-cm-Bord keine Kollisionen“<sup>12</sup> auf. Bei schräger Anfahrt blieben Probleme aus, „solange auf starkes Bremsen (Nicken des Aufbaus) verzichtet wurde.“<sup>13</sup> Die HVV zog das Fazit, „*dass bei sachgerechter Anfahrt keine Schäden am Fahrzeug zu erwarten sind*“<sup>14</sup> (Hervorh. d. Verf.).

Wie wir von der Herstellerin erfahren haben, kommt der **Kasseler Sonderbord plus u. a. in Hamburg und Kassel seit Jahren auch im Regelbetrieb** zum Einsatz. Das Amt für Verkehr und Straßenwesen in Hamburg sowie die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG haben uns dies inzwischen bestätigt.

Die o. g. Einwände gegen 22-cm-hohe Busborde wegen des Kneelings sowie der Entwässerungsschächte erscheinen uns ebenfalls unbegründet.

Das automatische Kneeling an jeder Haltestelle ist schon heute Vorschrift und für Fahrgäste mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen eine unverzichtbare Errungenschaft. Solange zwischen Busbord und Fahrzeugboden ein Niveauunterschied von mehr als 2 cm besteht, kann auf ein Kneeling nicht verzichtet werden. **An der Intensität des Kneelings würden 22-cm-hohe Busborde nichts ändern.**

**Die Höhe eines Busbordesspielt für die Haltbarkeit von Entwässerungsschächten keine Rolle.** Tatsächlich kann eine starke Beanspruchung bei konventionellen Busborden zur Absenkung von Entwässerungsschächten führen. Wie uns die Herstellerin und das Spandauer Straßenbauamt wissen ließen, sind sowohl beim Kasseler Sonderbord (16 cm

---

<sup>10</sup> Vgl. GÖBEL, Stefan: Barrierefreiheit: Kampf um Zentimeter. In: EK-Verlag GmbH: stadtverkehr 11/13, 58. Jahrgang, Freiburg 2013, S. 8.

<sup>11</sup> Ebd.

<sup>12</sup> Ebd.

<sup>13</sup> Ebd.

<sup>14</sup> Ebd.

über FOK) als auch beim Kasseler Sonderbord plus (22 cm über FOK) die Seitenabläufe für das Abwasser in den Bord integriert, sodass sich das Problem absinkender Entwässerungsschächte gar nicht erst stellt.

**Falsch parkende Fahrzeuge können nicht als Argument gegen barrierefreie Busborde akzeptiert werden.** Es ist nicht hinnehmbar, dass Ordnungswidrigkeiten die zur Erfüllung bestehender Gesetze erforderlichen Maßnahmen für mehr Barrierefreiheit vereiteln. Stattdessen sollten Verkehrsteilnehmer/-innen in geeigneten Informationskampagnen darüber aufgeklärt werden, warum an Bushaltestellen selbst vorübergehend nicht geparkt werden darf. Gleichzeitig ist es Aufgabe der Ordnungsämter, das Falschparken insbesondere an Bushaltestellen ggf. konsequenter als bisher zu sanktionieren und damit zu störungsfreien Anfahrtsmöglichkeiten für Busse beizutragen.

### **Eine neue Testhaltestelle der BVG bestätigt die Tauglichkeit von 22-cm-hohen Busborden**

Dankenswerterweise hat die BVG auf dem Betriebshof Indira-Gandhi-Straße vor kurzem eine Testhaltestelle mit einem Kasseler Sonderbord plus (22 cm über FOK) errichtet. Die ersten Testversuche mit Doppeldeckerbus sowie Gelenkbussen unterschiedlicher Fahrzeuggenerationen bestätigen erfreulicherweise die o. g. Angaben zu Reststufe und Restspalt. Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass auch nach außen öffnende Türen nicht mit dem Busbord kollidieren. Lediglich die Abfahrt mit extremem Linkseinschlag kann ungünstigenfalls zu einem leichten Überstreifen des Fahrzeughecks oder – bei älteren Gelenkbussen – des Faltenbalges führen.

Nach Auskunft der zuständigen Projektleiterin ist die **BVG grundsätzlich bereit, Bushaltestellen mit Kasseler Sonderbord plus (22 cm über FOK) zu bedienen.** Nach jetzigem Stand bevorzugt die BVG dabei Bushaltestellenkaps, da diese gerade angefahren werden können und dort kaum mit falschparkenden Fahrzeugen zu rechnen ist. Darüber hinaus schließt die Projektleiterin den Einsatz des Kasseler Sonderbordes plus (22 cm über FOK) auch am Fahrbahnrand und selbst an Mehrfachhaltestellen nicht aus, auch wenn hier nicht immer gerade, sondern ggf. schräg angefahren werden muss.

### **Haltestellen mit barrierefreien Busborden müssen nun schnellstmöglich auch im Berliner Regelbetrieb eingerichtet werden**

Spätestens nach den Ergebnissen der BVG an der o. g. Testhaltestelle ist klar: **Im Konzept eines inklusiven öffentlichen Personennahverkehrs müssen Bushaltestellen nicht länger ausgeklammert bleiben, sondern können endlich integrativer Bestandteil dieses Konzeptes werden.** Busborde mit einer Höhe von 22 cm über FOK, die von allen Fahrgästen grundsätzlich ohne fremde Hilfe genutzt werden können, leisten einen wichtigen Beitrag dazu. **Daher fordern wir den Einsatz von 22-cm-hohen Busborden im Regelbetrieb, wo immer dies möglich ist.**

Der Einsatz von 22-cm-hohen Busborden darf keinesfalls auf die in Berlin vergleichsweise wenigen Kaphaltestellen beschränkt bleiben. Abgesehen von Haltestellen mit gerundetem Verlauf **kommen nach unserem Dafürhalten vielmehr alle Haltestellentypen (Kap,**

**Fahrbahnrand, Bucht) für den Einsatz von 22-cm-hohen Busborden in Betracht**, wenn genügend Platz für die An- und Abfahrt sowie den Ein- und Ausstieg gegeben ist.

Einem möglichen Überstreifen von Heck und Faltenbalg bei schräger An- und Abfahrt könnte – wie im Übrigen in Kassel erfolgreich angewendet – mit **differenzierten Busborden** vorgebeugt werden: Demnach ist der 22-cm-hohe Bord auf den unmittelbaren Ein- und Ausstiegsbereich für mobilitätsbeeinträchtigte Fahrgäste an der ersten und zweiten Tür zu begrenzen. Im Ein- und Ausstiegsbereich dagegen könnte weiterhin ein 16-cm-hoher Bord verbaut werden, der problemlos mit dem Fahrzeug überstreift werden kann. Die Anhebung und Absenkung des Gehweges sollte auf einer Strecke von wenigstens 1,5 m Länge verlaufen, sodass sich ein Gefälle von maximal 4 % ergibt. Ein solches Gefälle kann auch von Menschen mit Beeinträchtigung in aller Regel problemlos überwunden werden kann.

In diesem Zusammenhang **fordern wir die BVG auf, für ihre Fahrzeuge die Anfahrtsbedingungen an Haltestellen mit Kasseler Sonderbord plus (22 cm über FOK) zu definieren** und diese den Straßenbauämtern für die Planung zukünftiger Bushaltestellen zur Verfügung zu stellen.

**Wir fordern die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz dazu auf, die rechtlichen Bedingungen für den Einsatz von 22-cm-hohen Busborden zu schaffen.** Aktuell dürfen in Berlin nur Busborde mit einer maximalen Höhe von 16 cm über FOK verbaut werden.<sup>15</sup> Die entsprechende Vorschrift (AV Geh- und Radwege) ist entsprechend zu ändern. Damit bereits zuvor Bushaltestellen barrierefrei gebaut werden können, sind den Straßenbauämtern bis zum Inkrafttreten der neuen Regelung auf Antrag Ausnahmegenehmigungen für den Einsatz von 22-cm-hohen Busborden zu erteilen. Sobald die Genehmigungsfähigkeit besteht, sind die Straßenbauämter von der Senatsverwaltung auf diese Möglichkeit hinzuweisen.

Die Leitung des **Spandauer Straßenverkehrsamtes** hat bereits vor einiger Zeit ihre Bereitschaft zur Errichtung eines 22-cm-hohen Busbordes an der **Haltestelle Ferdinand-Friedensburg-Platz** (U-Bahnhof Haselhorst) erklärt, die in Kürze gebaut werden soll. Dies kann jedoch nur geschehen, wenn zeitnah von Seiten der BVG die Anfahrtsbedingungen benannt werden und die Senatsverwaltung die Genehmigung erteilt.

Für die Zusammenführung von Informationen **regen wir darüber hinaus zeitnah die Einrichtung eines Runden Tisches** zwischen Vertreterinnen und Vertretern der

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz,
- BVG,
- Straßenbauämter,
- Nutzerinnen und Nutzer mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen sowie
- ggf. der Herstellerin des Kasseler Sonderbord plus (22 cm über FOK)

**unter Federführung der Senatsverwaltung an.**

---

<sup>15</sup> Vgl. Teil A, Abschnitt II, Nr. 5, Absatz 2 AV Geh- und Radwege.

Für die Wahrung der Interessen von Menschen mit Beeinträchtigungen schlagen wir vor, die entsprechenden Mitglieder der bei der Senatsverwaltung angesiedelten **AG Menschen mit Behinderung – Verkehr**,

- Expertinnen und Experten in eigener Sache,
- Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung sowie die
- Bezirksbeauftragten für Menschen mit Behinderung

zu diesem Runden Tisch einzuladen.

Der Vorsitzende des Landesbeirates für Menschen mit Behinderung in Berlin

Die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung in Berlin

Die Bezirksbeiräte für Menschen mit Behinderung in Berlin

Die Bezirksbeauftragten für Menschen mit Behinderung in Berlin