

# Leitfaden zur Veranschaulichung der Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnen

## Inhaltsverzeichnis

0	Vorwort.....	2
0.1	Anwendungsbereich der Checklisten für einen barrierefreien ÖPNV .....	2
0.2	Hinweise zum Leitfaden-Aufbau .....	2
1	Fahrzeugein- und ausstieg.....	3
2	Fahrzeigtüren.....	5
3	Innenraumgestaltung .....	8
4	Mehrzweckfläche .....	10
5	Fahrzeugaußenseite .....	11
6	Visuelle Informationsübermittlung an der Fahrzeugaußenseite.....	11
7	Visuelle Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges .....	13
8	Akustische Informationsübermittlung inner- und außerhalb des Fahrzeuges .....	14
9	Quellenverzeichnis.....	14

Institut Verkehr und Raum

Fachhochschule Erfurt

Dr. Markus Rebstock

unter Mitarbeit von

Claudia Gerbig

Klaus Köster

Altonaer Straße 25

D – 99085 Erfurt

Telefon: +49 (361) 6700 563

Telefax: +49 (361) 6700 757

E-Mail: [info@verkehr-und-raum.de](mailto:info@verkehr-und-raum.de)

Internet: [www.verkehr-und-raum.de](http://www.verkehr-und-raum.de)

**Leitfaden**

**Dezember 2014**

v1.0

## 0 Vorwort

Die im „Thüringer Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ enthaltene Maßnahme III.44 – Verbesserung der Qualität der Barrierefreiheit bei baulichen Anlagen durch die Erstellung eines Leitfadens zur Veranschaulichung der Anforderungen nach den „Checklisten für einen barrierefreien ÖPNV“ ([1], S.74) bildet die Grundlage für dieses Dokument.

Die Aufnahme dieser Maßnahme in den Aktionsplan geht auf Erkenntnisse zurück, die im Rahmen der vom Institut Verkehr und Raum im Jahr 2010 durchgeführten „Evaluation der Checklisten für einen barrierefreien ÖPNV“ gewonnen werden konnten. In dieser Studie wurde „die Erstellung eines umfangreicheren Leitfadens angeregt, der die Teilbereiche, Qualitätsziele und Anforderungen der Checklisten anschaulich erläutert und Lösungsmöglichkeiten an konkreten Beispielen aufzeigt“ ([2], S.23). Der Leitfaden ersetzt dabei nicht die einschlägigen Regelwerke zum barrierefreien Bauen, deren Kenntnis Voraussetzung für eine fachgerechte Beurteilung von Vorhaben zur Barrierefreiheit ist.

### 0.1 Anwendungsbereich der Checklisten für einen barrierefreien ÖPNV

Ein besonderer Schwerpunkt der Landespolitik des Freistaates Thüringen ist die Realisierung von Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Aus diesem Grund wurde die „Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen“ (ÖPNV-Investitionsrichtlinie [3]) zum 1. Februar 2007 neu gefasst, u. a. um das Förderverfahren bei Investitionsmaßnahmen im ÖPNV hinsichtlich der Gewährleistung der Barrierefreiheit zu qualifizieren (vgl. [4], S.108ff.). Seither sind Checklisten für barrierefreie Mindeststandards im Förderverfahren verpflichtend anzuwenden und dem Förderantrag beizulegen. Diese dienen den am Förderverfahren Beteiligten als Hilfestellung, um bestimmte Mindeststandards der Barrierefreiheit im ÖPNV zu garantieren. In Abhängigkeit der verschiedenen Anwendungsfälle (z. B. Haltestellen für Regional- oder Stadtbusse, Verknüpfungshaltestellen zwischen Bussen oder zwischen Bus und Bahn, Fahrzeuge, Toiletten usw.) sind die entsprechenden Checklisten zu Grunde zu legen. Da „die mit den Anforderungen nach [...] [den einschlägigen Regelwerken zum barrierefreien Bauen] verfolgten Schutzziele [...] auch auf andere Weise als in [...] [den Regelwerken] festgelegt erfüllt werden [können]“ ([5], S.5, vgl. auch [6], S.7), sind Abweichungen zu den in den Checklisten genannten Anforderungen prinzipiell möglich. Als Grundsatz gilt aber, dass Abweichungen von den Anforderungen in der Checkliste zu vermerken und zu begründen sind.

### 0.2 Hinweise zum Leitfaden-Aufbau

Der Aufbau des vorliegenden Leitfadens folgt der Gliederung der *Checkliste für barrierefreie Straßenbahnen*. Dabei entsprechen die Überschriften des Leitfadens den Teilbereichen der Checkliste. Diejenigen Qualitätsziele, deren Anforderungen im Leitfaden berücksichtigt wurden, sind am Anfang des jeweiligen Kapitels aufgeführt. Die Anforderungen, die im Anschluss erläutert werden, sind hellgrau hinterlegt. Allgemeine Hinweise zum Ausfüllen der Checklisten finden sich im Merkblatt zur *Checkliste für barrierefreie Straßenbahnen* (vgl. [7], S.8).

## 1 Fahrzeugein- und ausstieg

Niveaugleichheit	an die Straßenbahnsteighöhen angepasstes und innerhalb zusammenhängender Linien-netze einheitliches Rollmaterial	Einsatz von Niederflurfahrzeugen (Einstiegshöhe in der Regel zwischen 25 cm und 28 cm über Fahrweg)	<input type="checkbox"/>
------------------	--	---	--------------------------

Das Qualitätsziel der Niveaugleichheit ist einerseits von der Straßenbahnsteighöhe und andererseits von den eingesetzten Fahrzeugen abhängig. Als Orientierungswert für den anzustrebenden maximalen Höhenunterschied und Abstand von der Bahnsteigkante zu Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel gilt grundsätzlich je 5 cm (vgl. *Leitfaden Checklisten für barrierefreie Straßenbahnhaltestellen*).

Abbildung 1 zeigt die anzustrebende Einstiegshöhe von Niederflurfahrzeugen „im Türbereich von 25 bis 28 cm über Fahrbahn“ ([8], S.278).

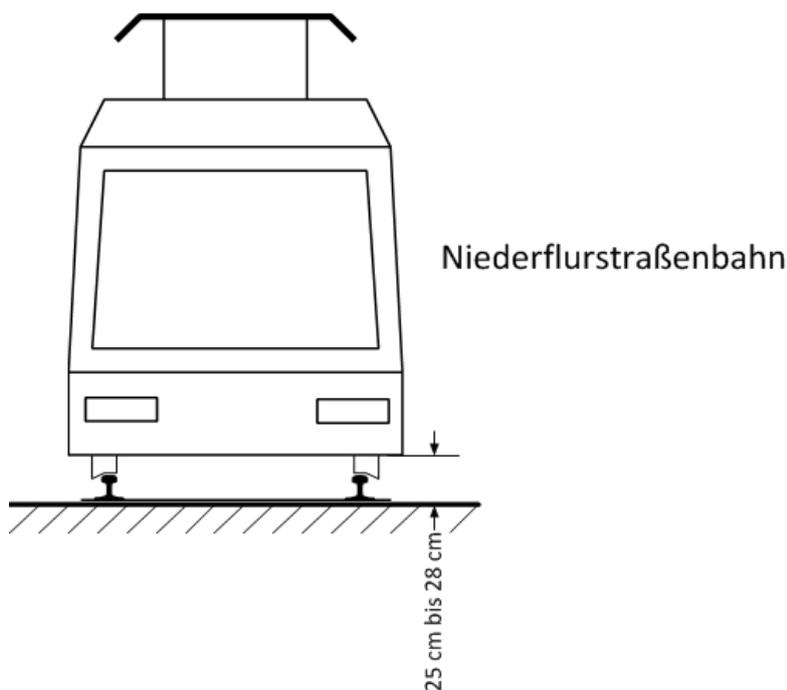
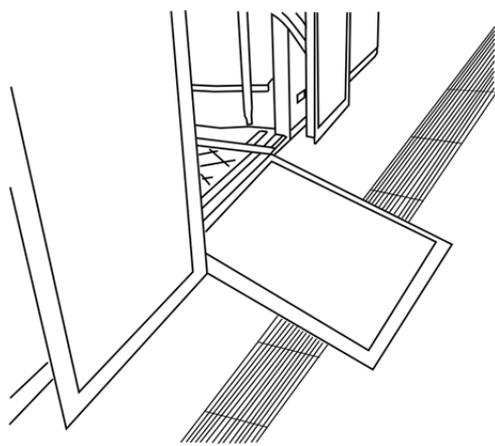


Abbildung 1: Stufenhöhe im Einstiegsbereich über Fahrweg (Vorderansicht)

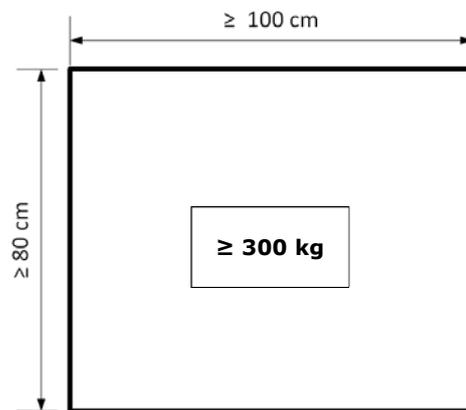
spaltloser Zugang zum Rollmaterial	Vorhaltung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe	flächendeckend niederflurgerechtes Straßenbahnhaltestellennetz vorhanden	<input type="checkbox"/>	
		Rampe mit $\geq 100$ cm Breite und $\geq 80$ cm Länge		<input type="checkbox"/>
		Hublift mit $\geq 80$ cm Breite und $\geq 120$ cm Länge sowie Abroll-sicherung frontal $\geq 10$ cm und seitlich $\geq 5$ cm		<input type="checkbox"/>
		Betriebslast $\geq 300$ kg (empfohlen $\geq 350$ kg)		<input type="checkbox"/>
		visuell kontrastreiche Anforderungstaster für fahrzeuggebundene Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite in einer Höhe von 85 cm über Straßenbahnsteigniveau (maximale Höhe: 130 cm über Fahrweg)		<input type="checkbox"/>

Wie bereits erwähnt, gilt für den maximalen Höhenunterschied und Abstand von der Bahn- bzw. Bussteigkante zu Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel grundsätzlich je 5 cm. „Größere Unterschiede sind durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen“. ([5], S.24) Daher ist die Vorhaltung von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen zur Überbrückung der verbleibenden Reststufenhöhe zwischen Straßenbahnsteig und Fahrzeug nur erforderlich, wenn kein flächendeckend niederflurgerechtes Straßenbahnhaltestellennetz vorhanden ist, welches diese Zielwerte erreicht ([8], S.418). Folglich kann auf Einstiegshilfen nur verzichtet werden, wenn die Niveaugleichheit an jeder Haltestelle gewährleistet ist. Bei Straßenbahnen kommen diesbezüglich entweder Rampen (manuell oder automatisch) oder Hublifte zum Einsatz. Abbildung 2 zeigt die Anforderungen an Rampen bzw. Hublifte (in Anlehnung an [9], Anhang VII, Kapitel 3.11).

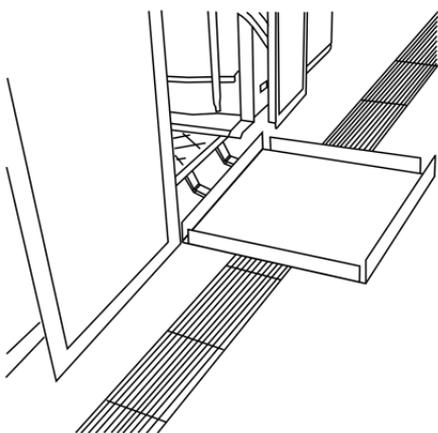
### Rampe



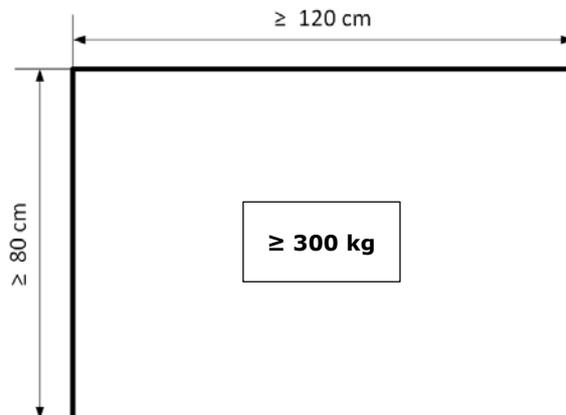
#### Draufsicht



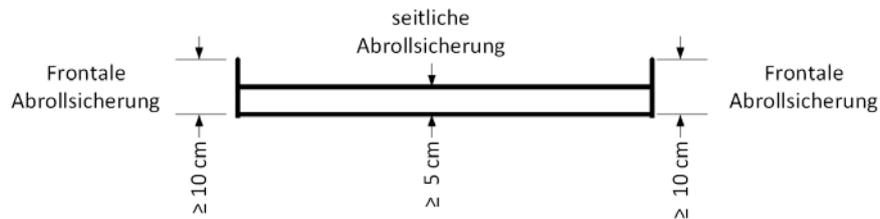
### Hublift



#### Draufsicht



### Seitenansicht



**Abbildung 2: Anforderungen an fahrzeuggebundene Rampen und Hublifte**

Abbildung 3 zeigt ein Beispiel für einen visuell kontrastierenden Anforderungstaster für die fahrzeuggebundene Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite (vgl. auch Abbildung 4).



**Abbildung 3: visuell kontrastierender Anforderungstaster an der Fahrzeugaußenseite**

## 2 Fahrzeugtüren

ertastbare, großflächig und kontrastreich gestaltete Bedienelemente für Türöffnung mit visueller Rückmeldefunktion	optimale Höhe der Bedienelemente: 85 cm über Straßenbahnsteigniveau (Fahrzeugaußenseite) bzw. Fahrzeugboden (maximale Höhe: 130 cm)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Tastergröße $\geq 25 \text{ cm}^2$	<input type="checkbox"/>	
	Druckpunktaster (einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand)	<input type="checkbox"/>	
	visuell kontrastreiche Gestaltung (kontrastreiche Farben / keine Rot-Grün-Kombination)	<input type="checkbox"/>	
	visuell kontrastreiche Rückmeldefunktion	<input type="checkbox"/>	

Abbildung 4 zeigt die Anforderungen an die Bedienelemente für die Türöffnung (vgl. auch Kapitel 1) an der Fahrzeugaußenseite in Bezug zu Höhen und Größe.

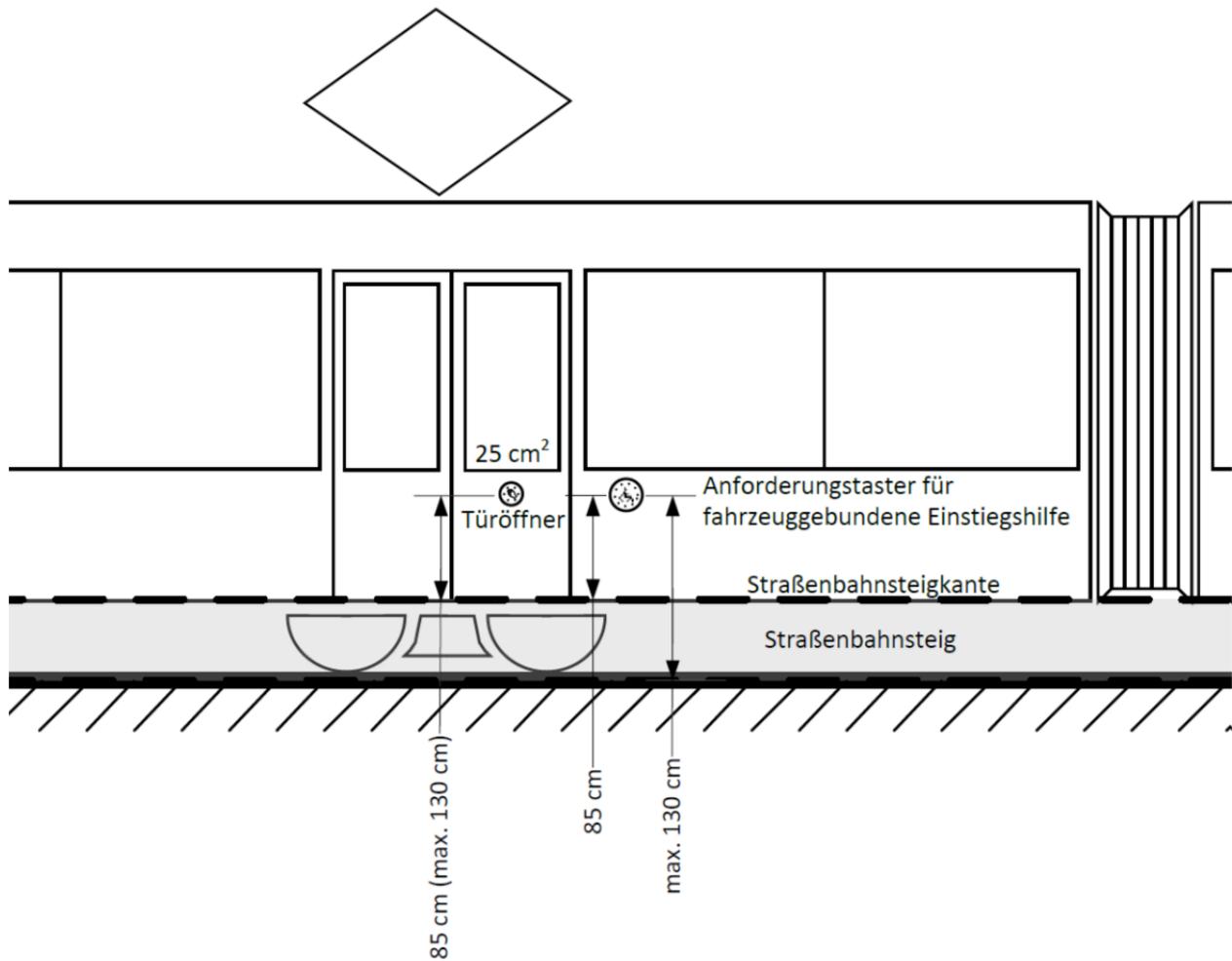


Abbildung 4: Anforderungen an Bedienelemente für Türöffnung (Seitenansicht)

ausreichend bemessene Breite der Betriebstüre(n)	Durchgangsbreite Betriebstür(en) mit Rollstuhlzugang: Einzeltür $\geq 90$ cm; Doppeltür $\geq 130$ cm	<input type="checkbox"/>
ausreichend bemessene Öffnungszeit der Türen	Beachtung des 2-Sinne-Prinzips: akustische und visuelle Warnung während des Schließvorganges	<input type="checkbox"/>
	spezieller Türöffnungstaster inner- und außerhalb des Fahrzeugs für längere Türöffnungszeit in 85 cm Höhe über Straßenbahnsteigniveau bzw. Fahrzeugboden sowie seitlichem Abstand von Wänden und Einbauten $\geq 50$ cm	<input type="checkbox"/>

Abbildung 5 stellt die Mindestanforderungen an Türbreiten von Betriebstüren mit Rollstuhlzugang dar.

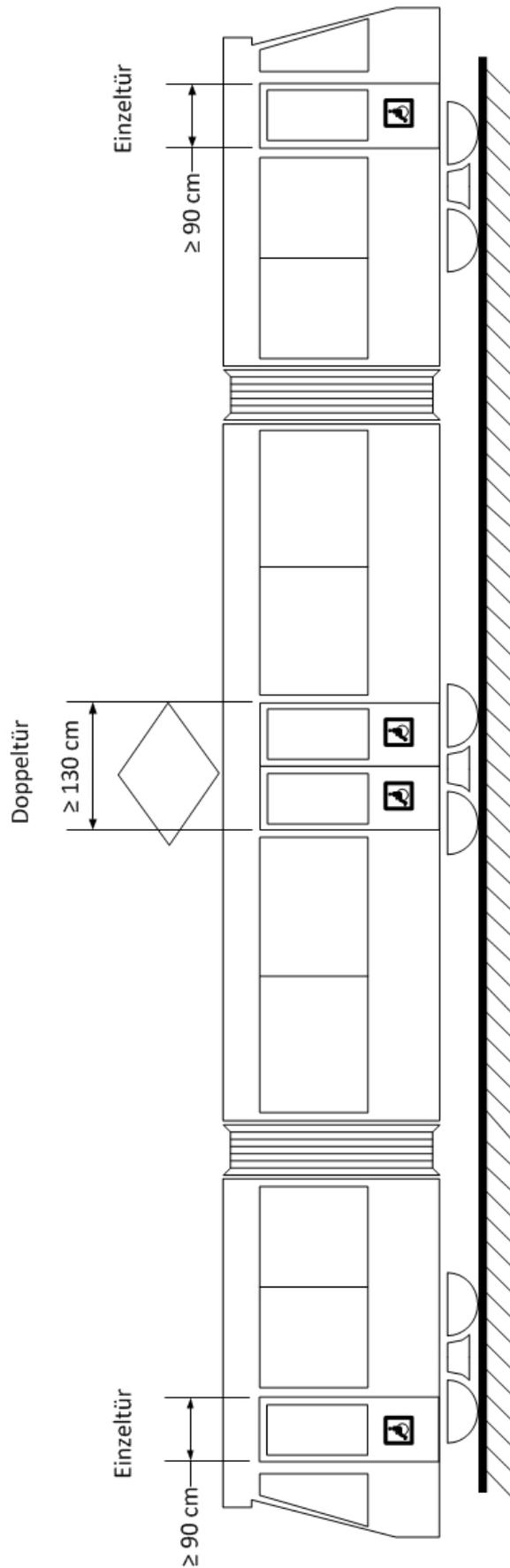
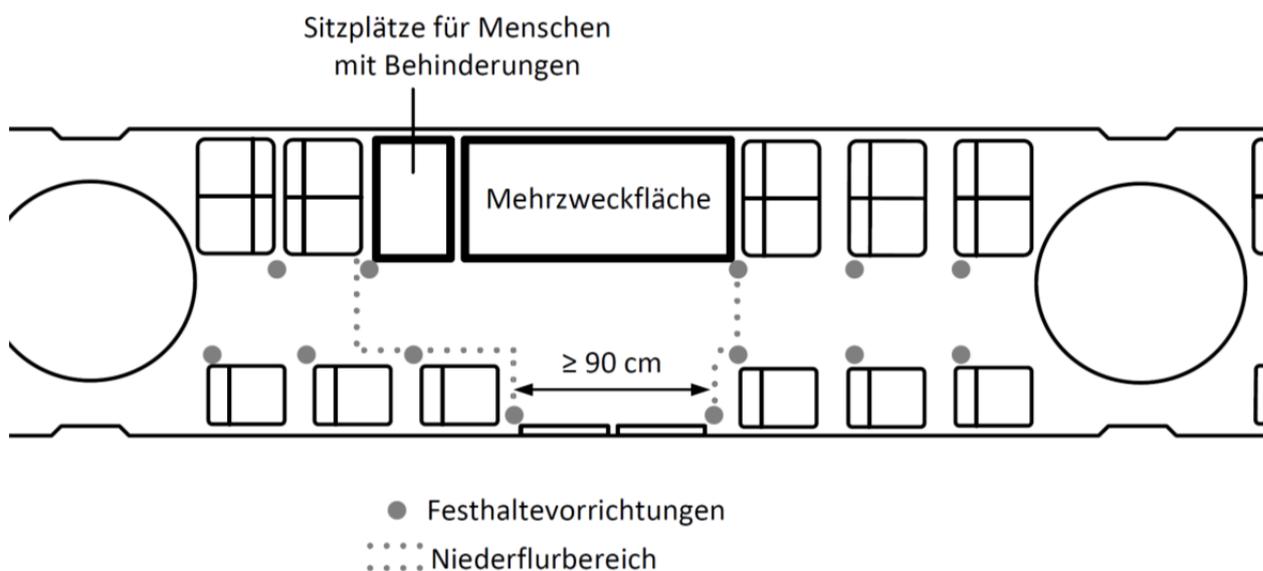


Abbildung 5: Anforderungen an Betriebstüren mit Rollstuhlzugang (Seitenansicht)

### 3 Innenraumgestaltung

stufenlose Innenraumgestaltung	Niederflurbereich mindestens zur Erschließung der Multifunktionsfläche inklusive Rollstuhl-Stellplätze sowie von Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen	<input type="checkbox"/>	
ausreichend bemessene Durchgangsbreite ( $\geq 90$ cm) mindestens zwischen Betriebstür(en) mit Rollstuhlzugang und Multifunktionsfläche(n)		<input type="checkbox"/>	
möglichst lückenlose Kette von Festhaltenmöglichkeiten innerhalb des gesamten Fahrzeuges	durchgehend erreichbare Festhaltevorrichtungen von den Betriebstüren zu allen Zielen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festhaltevorrichtungen im seitlichen Türbereich	<input type="checkbox"/>	
	Festhaltevorrichtungen an jedem Stehplatz	<input type="checkbox"/>	
ausreichend bemessene Anzahl von Halтанforderungstastern mit visueller und akustischer Rückmeldefunktion	optimale Höhe der Bedienelemente: 85 cm über Fahrzeugboden (maximale Höhe: 130 cm)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Druckpunktaster (einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand)	<input type="checkbox"/>	
	visuelle Rückmeldefunktion der Halтанforderung (z. B. Anzeige „Wagen hält“)	<input type="checkbox"/>	
Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen in Türnähe	ausreichend bemessene Anzahl ausgewiesener Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Platzierung von Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen in der Nähe von stufenlos zugänglichen Betriebstüren	<input type="checkbox"/>	
	deutliche Sitzplatz-Kennzeichnung mittels visuell kontrastreichem Piktogramm; Bildzeichengröße $\geq 4$ cm	<input type="checkbox"/>	
	Halтанforderungstaster von jedem Sitzplatz für Menschen mit Behinderungen aus erreichbar	<input type="checkbox"/>	

Abbildung 6 zeigt die Anforderungen an Durchfahrtsbreiten sowie die Anforderungen in Bezug zur Anordnung von Festhaltevorrichtungen, Mehrzweckflächen und Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen.



**Abbildung 6: Beispiel für die Anordnung von Mehrzweckflächen und Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen im Innenraum einer Straßenbahn (Draufsicht)**

kontrastreiche Innenraum- gestaltung	visuell kontrastreiche Gestaltung von Boden und Sitzen	<input type="checkbox"/>
	visuell kontrastreiche Markierung aller Stufen, Trittkanten und Gefahrenbereiche (inklusive Einstiegs- kante(n))	<input type="checkbox"/>
	visuell kontrastreiche Gestaltung von Festhaltevorrichtungen	<input type="checkbox"/>
	visuell kontrastreiche Gestaltung von Halthanforderungstastern inklusive visueller Rückmeldefunktion	<input type="checkbox"/>

Abbildung 7 zeigt ein Beispiel für die visuell kontrastierende Innenraumgestaltung.



**Abbildung 7: Beispiel für visuell kontrastierende Innenraumgestaltung**

ebene, rutschfeste Bodenbeläge	Ganglängsneigung zwischen Rollstuhl-Stellplätzen bzw. Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen und Betriebstür(en) mit Rollstuhl-Zugang $\leq 8\%$ ; Querneigung $\leq 5\%$	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Einsatz von Materialien mit ebenen und rutschfesten / griffigen (auch bei Nässe) Oberflächen	<input type="checkbox"/>	

„Der Fahrzeugfußboden des Fahrgastraumes wird möglichst eben ausgeführt. Vor allem im Stellplatz- und Rangierbereich für Rollstühle und Kinderwagen sollten Anrampungen und Verwindungen vermieden werden. Der Bodenbelag muss auch bei Nässe rutschfest sein.“ ([8], S.222) Zur Orientierung für die Rutschhemmung von Bodenbelägen können die Vorgaben für Gebäudeinnenräume dienen, welche „rutschhemmend (sinngemäß mindestens R 9 nach BGR 181 [10]) und fest verlegt sein“ ([11], S.14) müssen. Für den Außenraum gilt, dass rutschhemmende und griffige Oberflächenbeläge einen R-Wert von mindestens R 11 (Klasse der Rutschhemmung; vgl. [12], S.10) oder von mindestens R 10/V4 aufweisen müssen, wobei der R-Wert nach DIN 51130 nachzuweisen ist ([5], S.10).

## 4 Mehrzweckfläche

ausreichend dimensionierte und ausgestattete Multifunktionsfläche ggf. mit aufklappbaren Sitzflächen und / oder Stehlehnen	Fläche nutzbar für Rollstühle, Kinderwagen, sperriges Gepäck, Elektro-Scooter, Fahrräder usw.	<input type="checkbox"/>
	Anzahl ausgewiesener Rollstuhl-Stellplätze $\geq 1$	<input type="checkbox"/>
	Abmessung pro Rollstuhl-Stellplatz $\geq 130$ cm Länge x 75 cm Breite	<input type="checkbox"/>
	ausreichend bemessene Manövrierfläche (Bewegungsfläche $\geq 150$ cm x 150 cm)	<input type="checkbox"/>
	Kennzeichnung des Rollstuhl-Stellplatzes mittels Piktogramm; Bildzeichengröße $\geq 4$ cm	<input type="checkbox"/>
	waagerechte, möglichst rundlaufende Festhaltevorrichtung in einer Höhe zwischen 80 cm und 95 cm oder wandseitige, senkrechte Festhaltevorrichtung am Rollstuhlstellplatz	<input type="checkbox"/>
	von jedem Rollstuhl-Stellplatz aus erreichbare Halthanforderungstaster in 85 cm Höhe sowie seitlichem Abstand von Wänden und Einbauten $\geq 50$ cm	<input type="checkbox"/>

Abbildung 8 stellt die Anforderungen an Multifunktionsflächen bzw. Mehrzweckflächen dar.

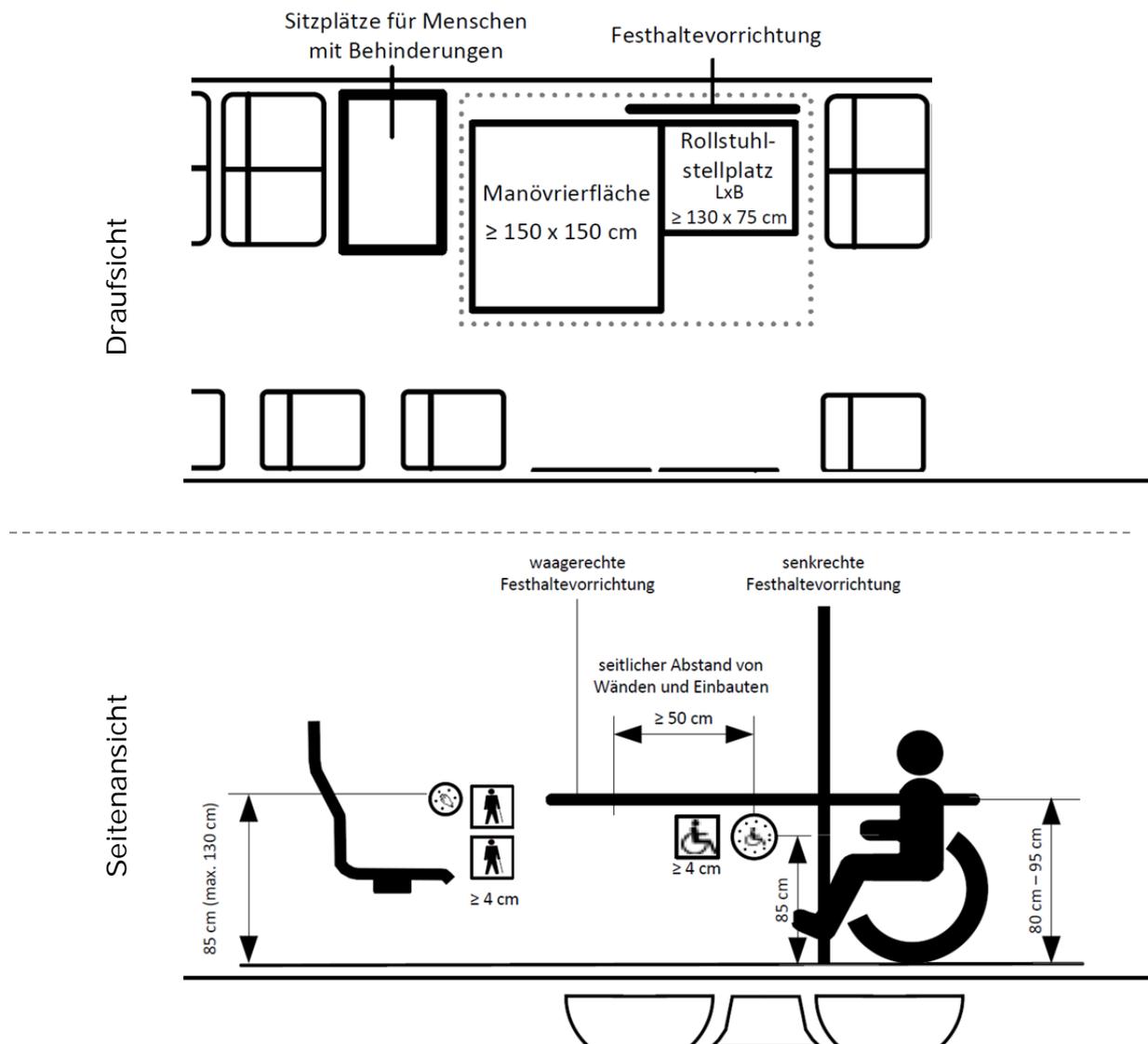


Abbildung 8: Anforderungen an Multifunktionsflächen

## 5 Fahrzeugaußenseite

visuell kontrastreiche Gestaltung von vorstehenden Bauteilen (z. B. Rückseite von Außenspiegeln)	<input type="checkbox"/>
--	--------------------------

Abbildung 9 zeigt Beispiele für die visuell kontrastierende Markierung von vorstehenden Bauteilen.

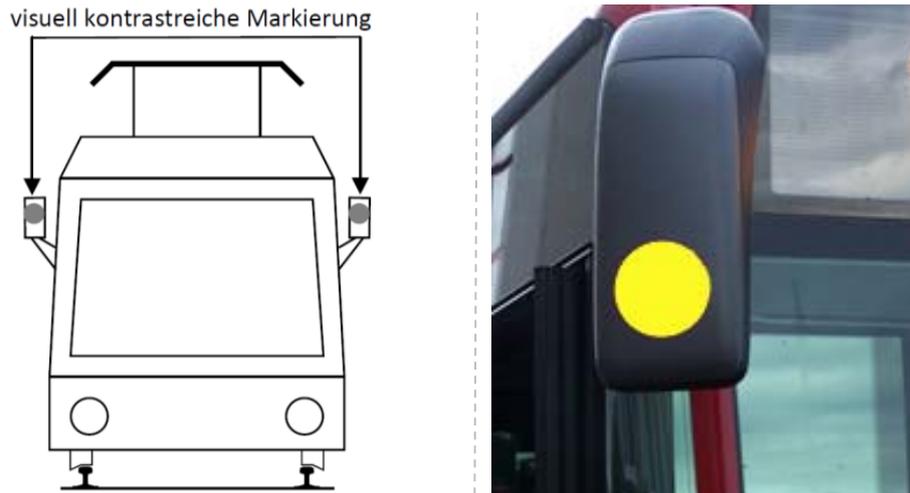


Abbildung 9: Beispiele für die visuell kontrastierende Markierung von vorstehenden Bauteilen

## 6 Visuelle Informationsübermittlung an der Fahrzeugaußenseite

eindeutige visuelle Identifikation des Fahrzeuges am und bei der Anfahrt an den Straßenbahnsteig	Frontanzeige	Mindestinhalt: Liniennummer und Fahrziel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe $\geq 17$ cm	<input type="checkbox"/>		
	Fahrzeugaußenseite rechts bzw. beidseitig (bei wechselnder Ein- / Ausstiegsseite)	Mindestinhalt: Liniennummer und Fahrziel, optional wichtige Zwischenhalte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe $\geq 5$ cm (empfohlen $\geq 10$ cm)	<input type="checkbox"/>		
	Heckanzeige und Fahrzeugaußenseite links (bei konstant bleibender Ein- / Ausstiegsseite)	Mindestinhalt: Liniennummer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe $\geq 17$ cm	<input type="checkbox"/>		
	visuell kontrastreiche Gestaltung der Außenanzeigen unter Beachtung von Leuchtdichte sowie Farbkombination und -sättigung (kontrastreiche Farbwahl; kein Rot und keine Rot-Grün-Kombination; optimal: gelb auf schwarz)				<input type="checkbox"/>
	Einsatz entspiegelter Glasabdeckungen (vorzugsweise senkrecht oder nach vorne bzw. unten geneigt; ggf. Kompensation von Spiegelungen durch Erhöhung der Leuchtdichte)				<input type="checkbox"/>
	Einsatz geeigneter Schriftarten	fett oder halbfett	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Groß- und Kleinbuchstaben (gemischte Groß-/Kleinschreibung)	<input type="checkbox"/>		
		serifenlose Schriftart mit Unterlängen	<input type="checkbox"/>		
Vermeidung von Laufschriften bzw. wenn unabdingbar horizontale Durchlaufgeschwindigkeit $\leq 6$ Zeichen pro Sekunde bei einer Anzeigelänge pro vollständigem Wort $\geq 2$ Sekunden				<input type="checkbox"/>	
ausreichend bemessene Anzeigedauer (bei Wechselanzeigen $\geq 1$ Sekunde pro 6 Zeichen)				<input type="checkbox"/>	

In Abbildung 10 sind die Anforderungen an die visuelle Informationsübermittlung an der Fahrzeugaußenseite dargestellt. Zu geeigneten Schriftarten siehe Kapitel 7.

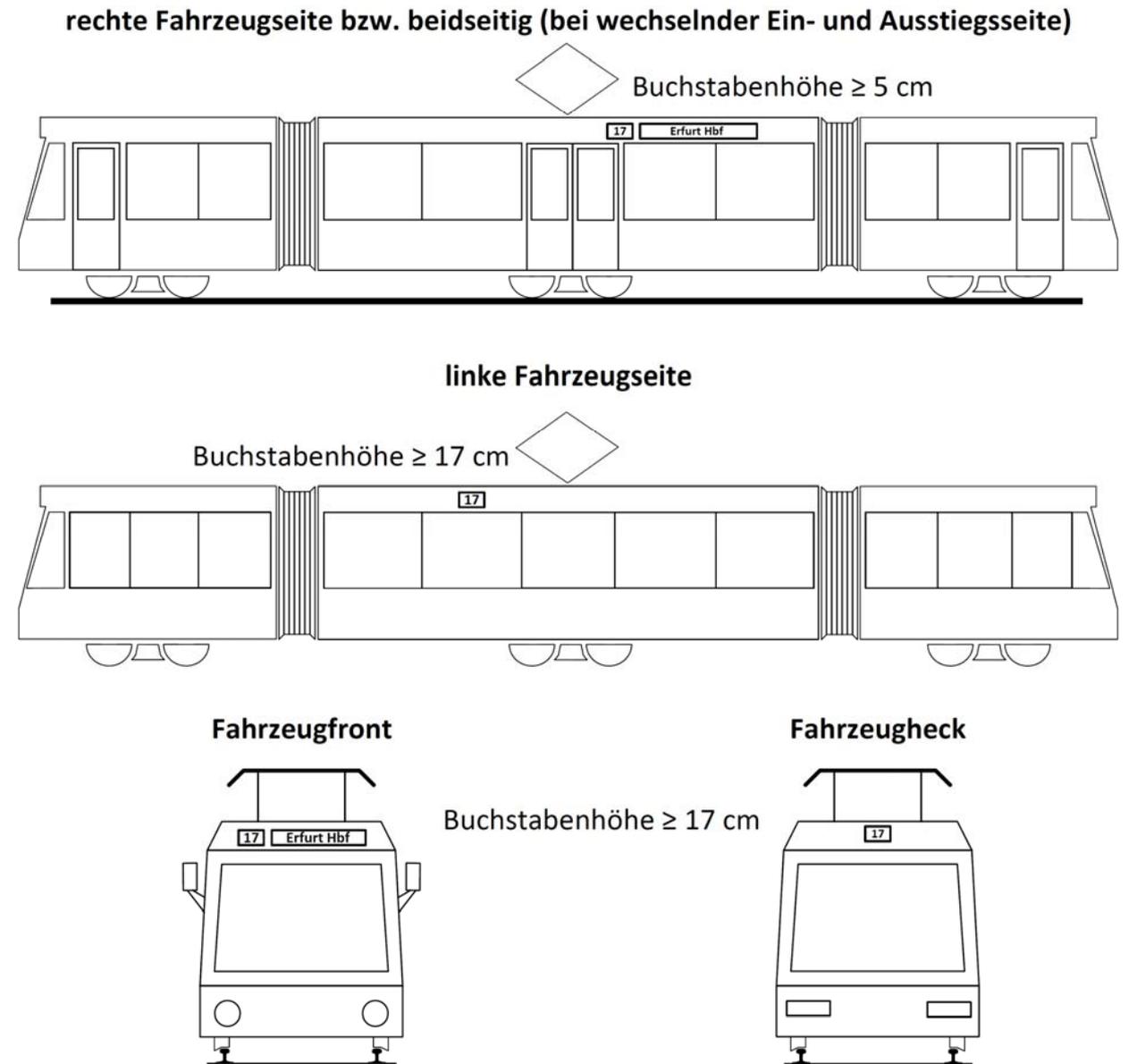


Abbildung 10: Beispiele für die visuelle Informationsübermittlung an der Fahrzeugaußenseite

## 7 Visuelle Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges

Gewährleistung von Mindestinhalten bei dynamischen Innenanzeigen	visuelle Informationen vor der Abfahrt: Liniennummer und Fahrziel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	visuelle Informationen vor dem nächsten Haltepunkt: Name des Haltepunktes	<input type="checkbox"/>		
Gewährleistung einer gut sicht- und erkennbaren sowie blendfreien visuellen Informationsaufbereitung	Innenanzeige von jedem Sitz- und Stehplatz aus einsehbar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe $\geq 4$ cm	<input type="checkbox"/>		
	visuell kontrastreiche Gestaltung der Anzeigen unter Beachtung von Leuchtdichte sowie Farbkombination und -sättigung (kontrastreiche Farbwahl; kein Rot und keine Rot-Grün-Kombination; optimal: gelb auf schwarz)	<input type="checkbox"/>		
	Einsatz entspiegelter Glasabdeckungen	<input type="checkbox"/>		
	Einsatz geeigneter Schriftarten	fett oder halbfett		<input type="checkbox"/>
		Groß- und Kleinbuchstaben (gemischte Groß-/Kleinschreibung)		<input type="checkbox"/>
		serifenlose Schriftart mit Unterlängen		<input type="checkbox"/>
	Vermeidung von Laufschriften bzw. wenn unabdingbar horizontale Durchlaufgeschwindigkeit $\leq 6$ Zeichen pro Sekunde bei einer Anzeigelänge pro vollständigem Wort $\geq 2$ Sekunden	<input type="checkbox"/>		
ausreichend bemessene Anzeigedauer (bei Wechselanzeigen $\geq 1$ Sekunde pro 6 Zeichen)	<input type="checkbox"/>			

Abbildung 11 zeigt ein Beispiel für die visuelle Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges mit Hilfe einer Bildschirmanzeige.

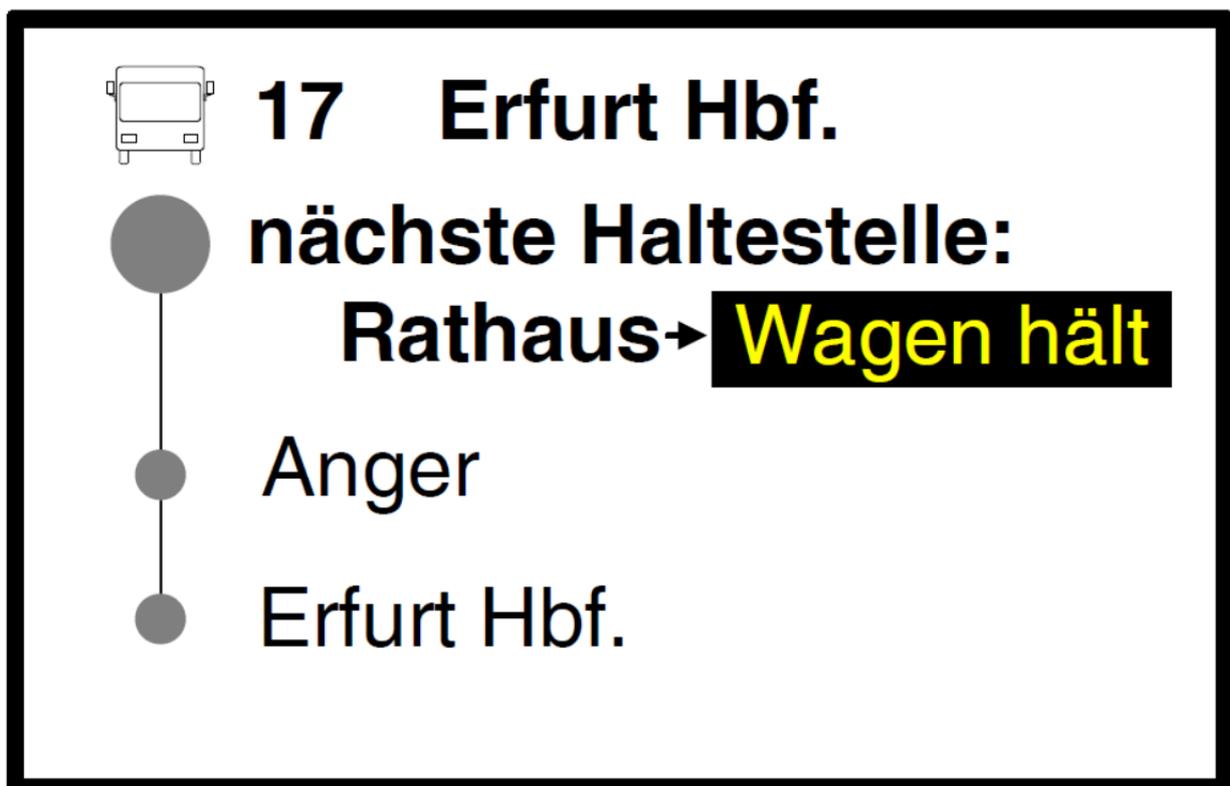


Abbildung 11: Beispiel für die visuelle Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges

Die Schrift sollte gut lesbar sein. Geeignet sind z. B. „Schriftarten mit Zugehörigkeit zur Linear Antiqua (z. B. Helvetica, Verdana siehe DIN 1451-3).“ ([5], S.29) Um die Lesbarkeit zu verbessern und Verwechslungen zu vermeiden, sind an einigen Buchstaben (z. B. i, j, l, m, n, r) Betonungen bzw. Serifenabstriche zu empfehlen. Reine Serifenschriften dürfen nicht genutzt werden ([5], S.29). Serifen sind „die (mehr oder weniger) feinen Linien, die einen Buchstabenstrich am Ende, quer zu seiner Grundrichtung, abschließen.“ ([13])

## 8 Akustische Informationsübermittlung inner- und außerhalb des Fahrzeuges

eindeutige akustische Identifikation des Fahrzeuges am Straßenbahnsteig	Durchsage von Liniennummer und Fahrziel (z. B. über fahrzeuggebundene Außenlautsprecher)	<input type="checkbox"/>
Gewährleistung von Mindestinhalten bei Durchsagen vor dem nächsten Halt	Name der Haltestelle sowie an Verknüpfungshaltestellen optional Anschlussmöglichkeiten, Fahrziel, wichtige Zwischenhalte sowie auftretende Störungen (z. B. Baumaßnahmen)	<input type="checkbox"/>
Gewährleistung einer verständlichen akustischen Informationsaufbereitung	akustisches Ankündigungssignal vor den Durchsagen (z.B. 2-Ton-Gong)	<input type="checkbox"/>
	Durchsagen gleichmäßig über den ganzen Fahrgastbereich	<input type="checkbox"/>
	Durchsagen in geeigneter Lautstärke (dynamisch dem Störgeräuschpegel nachgeführt)	<input type="checkbox"/>
	Durchsagen in verständlicher Artikulation (dialektfrei; nicht computergeneriert)	<input type="checkbox"/>
Gewährleistung zeitnaher Ansagen zu außerordentlichen Betriebslagen / Störungen / Verhaltensanweisungen		<input type="checkbox"/>

Um sinnesbehinderten Menschen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu ermöglichen, muss das sog. „2-Sinne-Prinzip“ (vgl. [5], S.10) eingehalten werden. Hierbei müssen alle Informationen über 2 der 3 Sinne „Sehen“, „Hören“ oder „Fühlen“ übermittelt werden. Informationen für blinde Menschen müssen somit taktil bzw. akustisch bereit gestellt werden. Daher ist es erforderlich, auch an der Schnittstelle von der Haltestelle zum Fahrzeug Ansagen am Haltepunkt vorzunehmen, damit blinde und stark sehbehinderte Menschen insbesondere bei von mehreren Linien benutzen Haltepunkten zweifelsfrei bestimmen können, welche Linie mit welchem Zielpunkt gerade einfährt und ihnen somit die barrierefreie Nutzung der Verkehrsmittel ohne fremde Hilfe ermöglicht wird ([14], S.73). Die Ansage kann entweder über das Fahrzeug und / oder über dynamische Fahrgastinformationssysteme an der Haltestelle übermittelt werden (vgl. [15], S.21).

## 9 Quellenverzeichnis

- [1] THÜRINGER MINISTERIUM FÜR SOZIALES, FAMILIE UND GESUNDHEIT: *Thüringer Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen*. 2012
- [2] REBSTOCK, Markus ; BERDING, Jörn ; HERFERT, Andrea ; KÖRNER, Heidi ; GATHER, Matthias: *Evaluation der Checklisten zur Gewährleistung der Barrierefreiheit im ÖPNV*

*im Rahmen der Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie*. Erfurt, 2010 (Berichte des Instituts Verkehr und Raum 7)

- [3] THÜRINGER MINISTERIUM FÜR BAU, LANDESENTWICKLUNG UND VERKEHR: *ÖPNV-Investitionsrichtlinie : Stand 21.01.2011*. URL [http://www.thueringen.de/imperia/md/content/tmbv/verkehr/foerderung/oe\\_\\_pnv-investitionsrichtlinie\\_th\\_\\_rstanz\\_7-2011.pdf](http://www.thueringen.de/imperia/md/content/tmbv/verkehr/foerderung/oe__pnv-investitionsrichtlinie_th__rstanz_7-2011.pdf) – Überprüfungsdatum 2014-08-19
- [4] REBSTOCK, Markus: *Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr : Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregionen*. Erfurt, Trier, 2011
- [5] DIN 18040-3. Dezember 2014. *Barrierefreies Bauen — Planungsgrundlagen — Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum*
- [6] FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN E. V. - ARBEITSGRUPPE STRAßENENTWURF (Hrsg.): *Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen : H BVA*. Köln, 2011 (FGSV 212)
- [7] INSTITUT VERKEHR UND RAUM: *Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnen - Checkliste*. URL [http://www.thueringen.de/imperia/md/content/tmbv/verkehr/checklisten/stra\\_\\_enbahnen\\_\\_2008.pdf](http://www.thueringen.de/imperia/md/content/tmbv/verkehr/checklisten/stra__enbahnen__2008.pdf). – Aktualisierungsdatum: 2013-01-07 – Überprüfungsdatum 2014-09-30
- [8] VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (Hrsg.): *Barrierefreier ÖPNV in Deutschland*. Düsseldorf
- [9] EUROPÄISCHES PARLAMENT; EUROPÄISCHER RAT: *Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG* (in Kraft getr. am 2001). In: *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* 13.02.2002 (2001), S. L42/1-L42/102
- [10] BGR 181. 2003. *Fußböden in Arbeitsräumen und Arbeitsbereichen mit Rutschgefahr*
- [11] DIN 18040-1. Oktober 2010. *Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude*
- [12] DIN 51130. Juni 2004. *Prüfung von Bodenbelägen – Bestimmung der rutschhemmenden Eigenschaft – Arbeitsräume und Arbeitsbereiche mit Rutschgefahr, Begehungsverfahren – Schiefe Ebene*
- [13] WIKIMEDIA FOUNDATION INC.: *Serife*. URL <http://de.wikipedia.org/wiki/Serife>. – Aktualisierungsdatum: 2014-11-14 – Überprüfungsdatum 2014-12-05
- [14] GROßE, Christine ; REBSTOCK, Markus: *Akustische Fahrgastinformation im ÖPNV mittels Flächenlautsprechern*. In: *Ingenieurspiegel - Fachmagazin für Ingenieure* (2014), Nr. 2, S. 73–75
- [15] GROßE, Christine ; OBSTFELDER, Mario ; REBSTOCK, Markus: *Bessere Orientierung für sehgeschädigte Menschen im ÖPNV*. In: *Der Nahverkehr: Zeitschrift für Verkehr in Stadt und Region* (2012), Nr. 12, S. 21–25