



2. Infoblatt August 2024

RoBiN – eine Fachgruppe hat sich etabliert

Damit eine Region ohne Barrieren im Nahverkehr entsteht, bedarf es viel Einsatzbereitschaft und ein frühzeitiges Einbringen der Aspekte der Barrierefreiheit.

In guter Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen und den Entscheidern der Region Hannover, der Verwaltung der Region, den kommunalen Verwaltungen, den Verantwortlichen in der Politik und den Verkehrsunternehmen ist es uns gelungen, einen hohen Standard der Barrierefreiheit im bisherigen Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen.

Mit diesem Newsletter wollen wir Ihnen einen Überblick über unsere bisherige und zukünftige Arbeit geben.

- Bei jeder Neuerung, bei jeder Veränderung,
- bei jeder Streichung muss die Barrierefreiheit von Anfang an mitgedacht werden.
- Dafür stehen wir, die Fachgruppe RoBiN.

Wenn Sie uns bei dem einen oder anderen Thema unterstützen wollen – Sie sind herzlich willkommen.

**Hinkommen - Reinkommen - Zurechtkommen
nur die volle Barrierefreiheit zählt**

Unsere Schwerpunktt Themen

Thema 01

sprinti -
ein flexibles und
barrierefreies
Verkehrsangebot

Seite 2

Thema 02

Mobilstation
am Bahnhof
Großburgwedel

Seite 3

Thema 03

**Autonom fahrender
Linienbus**

Seite 4

Thema 04

Anschlusssicherheit

Seite 5

Neuer Stand ...

Mitten drin ..

Seite 6

Die Fachgruppe RoBiN war von Anfang an in die Entwicklung des sprinti eingebunden. Durch die vorbildliche Beteiligung von Menschen mit Behinderung bereits an Planungsprozessen konnten so gut wie alle Anforderungen zur barrierefreien Buchung und Nutzung des Angebotes umgesetzt werden.



Sowohl der 6-Sitzer Mercedes Sprinter wie auch der Minibus, der Sprinter City 75, sind beispielsweise für Menschen mit Elektrorollstuhl nutzbar.

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen können im großen Umfang dieses Angebot wahrnehmen.



sprinti
ein sehr flexibles Verkehrsangebot
und ein voller Erfolg



Die bessere Erschließung von allen Ortsteilen in den 12 Kommunen der Zone C ermöglicht heute Personen, die bis dahin auf Angehörige oder teure Fahrerunternehmen angewiesen waren, eine unabhängigere Lebensführung und Mobilität und somit eine deutlich verbesserte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Die vollflexible Bedienform des sprinti ermöglicht, dass Fahrgäste **ohne Umzusteigen** ihr Ziel innerhalb der Kommunen erreichen können.

Wir begrüßen die Entscheidung, das sprinti-Angebot ab 2025 auch ohne Fördergelder in unveränderter Qualität fortzuführen.

Die Region Hannover stellt die Finanzierung der On-Demand-Verkehre aus Eigenmitteln bis zum 31.12.2027 sicher.

Ab 2025 werden insgesamt 120 Fahrzeuge eingesetzt. 80 Dieselfahrzeuge vom Typ Mercedes Sprinter, 30 batterieelektrische Fahrzeuge vom Typ Mercedes EQV und 10 Kleinbusse vom Typ Mercedes City Sprinter 75.

Hinweis: Mit den Schwerpunktthemen geben wir Ihnen einen Überblick. Natürlich gehören zu jedem Thema weitere Aspekte und Kriterien zur Barrierefreiheit. Wenn Sie weitere Informationen wünschen, wenden Sie sich gerne an uns. Ansprechpartner - siehe letzte Seite.

Auch bei der Entwicklung der Mobilstation Großburgwedel wurde die Fachgruppe RoBiN frühzeitig eingebunden. Dadurch konnten wir bereits in den Planungsphasen die Anforderungen der Barrierefreiheit mit einbringen.



Unser Augenmerk lag dabei unter anderem auf folgenden Plandetails:

Die Straßenquerungen müssen barrierefrei ausgestaltet werden. Es muss die getrennten Querungen für Blinde und für Menschen im Rollstuhl geben (z.B.: Nullabsenkung und 6 cm hoher Bordstein).

Geplante Fahrradbügel, Bike-Sharing und E-Roller dürfen die barrierefreien Zuwegungen zur und entlang der Bushaltestellen nicht einschränken. Gleiches gilt für die barrierefreien Bewegungsmöglichkeiten auf dem Bahnhofsvorplatz.

Die Wege- und Begungsflächen müssen gut begeh- und berollbar sein, damit Personen mit Mobilitätseinschränkungen (Kinderwagen, Rollator, Rollstuhl, ...) ohne Hindernisse ihr jeweiliges Ziel erreichen können.

Behinderten- und Car-Sharing-Plätze sind als Querparkplätze einzurichten, die die Abmessungen von Behindertenparkplätzen nach DIN-Norm haben. Die Car-Sharing-Plätze müssen deshalb ausreichend groß und barrierefrei hergerichtet werden, weil zukünftig größere und/oder barrierefreie Fahrzeuge als Car-Sharing Angebot zur Verfügung gestellt werden müssen.

Wir werden den Bau begleiten und sehr genau prüfen, ob unsere Anregungen und Verbesserungsvorschläge umgesetzt werden.

Die Testphase für einen autonom fahrenden Linienbus steht kurz bevor. Wir sind heute beim hochautomatisierten Fahren im Level 4. Hier übernimmt das Fahrzeug bereits selbständig das Fahren. Der menschliche Fahrer / Begleiter ist nur noch Beobachter und greift in Notsituationen ein.

Albus - Autonomer Linienbus in Burgdorf

Das Fahrzeug muss aber heute bereits technisch so ausgestattet sein, dass es die vielfältigen Aufgaben des bisherigen Fahrers – auch innerhalb des Fahrzeuges – im Level 5 übernehmen kann. Der Begleiter soll nur noch bei Störungen und in Notfallsituationen manuell eingreifen.



[Quelle: Karsan]

Die Fachgruppe RoBiN hat unter anderem folgende **Anforderungen** an die barrierefreie Nutzung **des Autonomen Linienbusses** definiert:

- Niederflrfahrzeug mit einer Einstiegshöhe von 32 cm und elektronisch ausfahrbare Rampe an der 2. Bustür.
- Das automatisierte Fahrzeug muss mobilitätseingeschränkte Fahrgäste an der Haltestelle erkennen. Beispielsweise mit Scheiben-/Kameras und einer Software, die Fahrgäste generieren können.
- Das autonome Fahrzeug muss von der Software technisch so ausgestattet sein, dass ein Heranfahren an den Bordstein mit einer Genauigkeit von wenigen Zentimetern gegeben ist.
- Ist das nicht der Fall, muss die Rampe zur Spaltüberbrückung bei jeder Haltestelle ausgefahren und die Türen müssen immer geöffnet werden, wenn Fahrgäste die Außentaster nicht mehr erreichen können.
- Das Fahrzeug muss technisch in der Lage sein, Gegenstände auf der Wartefläche der Haltestelle zu erkennen, die das Ein- und Aussteigen mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, usw. an der 2. Bustür verhindern und muss flexibel eine andere Halteposition suchen.
- Das 2-Sinne-Prinzip ist umzusetzen.
- Die Verbindung zur Leitstelle muss mittels SOS-Taster, Gegensprechanlage, Monitor und Kamera im Fahrzeug gegeben sein.

Wir werden die Testphase aktiv begleiten, um festzuhalten, was noch erforderlich ist.

Hier geht es uns zunächst vorrangig um Überlegungen, wie die Anschlüsse bei Verspätungen aus einer realen Fahrt gesichert werden können.



Ab einem Anschlussstakt von größer 20 Minuten und bei der letzten Verbindung zum Ziel, muss der Anschluss gewährleistet sein oder eine barrierefreie Alternative, wie beispielsweise in der Tarifzone C den Sprinti, angeboten werden.

Unser erstes Ziel ist die Anschlussicherung innerhalb eines Verkehrsunternehmens. Hier kann die Leitstelle relativ einfach eingreifen und den Anschluss ermöglichen.



Den Fahrgästen muss auch die Möglichkeit gegeben werden, ihren Anschlusswunsch einfach und direkt an das Fahrpersonal oder das Verkehrsunternehmen zu melden.

Der Anschluss sollte nicht nur beim Umstieg von einer höherrangigen Linie auf eine niederrangige Linie gewährleistet sein, sondern auch umgekehrt.

Im Rahmen der Digitalisierung werden Verbesserungen einfacher umsetzbar sein.

Das betrifft beispielsweise auch den Anschluss einer verspäteten S-Bahn auf den örtlichen Bus.



Das System muss nach und nach auch auf die Anschlüsse weiterer Verkehrsunternehmer ausgedehnt werden.

Dies ist erheblich schwieriger, wenn beispielsweise eine S-Bahn auf einen verspäteten Zubringerbus warten soll.



Die Entscheidung ob ein Anschlusszug wartet, wird immer im Einzelfall von speziellen Mitarbeiter:innen der Deutschen Bahn, den sogenannten Disponent:innen, getroffen.

Sie haben den Überblick und koordinieren das Gesamtnetz auf der Schiene. Hier ist die örtliche S-Bahn nur ein Teil unter einer Vielzahl von Eisenbahnunternehmen.

Wir brauchen eine Mobilitätsgarantie, die die Anschlüsse mit einbezieht. Dafür setzt sich die Fachgruppe RoBiN im Bereich der Region Hannover ein.



Neuer Stand ...

➤ **Neue Service- und Fahrkartenautomaten**

Die Hannoverschen Verkehrsbetriebe ÜSTRA stellen derzeit an vielen Hochbahnsteig- und U-Bahnstationen die neuen Automaten auf.

Wir werden jetzt testen, ob die Kriterien der Barrierefreiheit umgesetzt wurden.



➤ **Mock-UP, das Holzmodell des TW 4000**

Wir haben das Holzmodell des neuen Stadtbahnwagens besichtigt und unsere Forderungen hinsichtlich der barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit deutlich gemacht.



mitten drin ...

➤ **Alternative Barrierefreie Beförderung (ABB)**

ABB soll immer zum Einsatz kommen, wenn mobilitätseingeschränkte Fahrgäste aufgrund von Hindernissen, Baumaßnahmen, defekten Aufzügen und dergleichen nicht ihren gewohnt üblichen Linienverkehr nutzen können.

➤ **ePaper Displays**

Ziel ist eine deutliche Verbesserung der haltstellengebundenen, dynamischen Fahrgastinformation – insbesondere bzgl. Echtzeitdaten und Störinformationen.



[Quelle: ÜSTRA]

➤ **Schienenersatzverkehr (SEV)**

Auch dieses Thema wird weiterbearbeitet, weil zukünftig der Schienenersatzverkehr immer mehr Bedeutung hat.

➤ **Car-Sharing**

Hier müssen wir den Mindeststandard an Barrierefreiheit definieren. Besonders, wenn es zu einem neuen kommunalen Car-Sharing kommt.

*Vielen Dank für Ihr Interesse
Wir möchten mit Ihnen in Kontakt bleiben*

Sie möchten uns unterstützen

...

Sie möchten das eine oder andere
Positionspapier

...

Sie möchten uns zu bestimmten Themen
Anregungen geben

...

Sie möchten uns themenbezogen in Ihre
Vereins- oder Gruppensitzung einladen

...

oder Sie haben einfach nur Fragen

...

**sprechen Sie uns an
oder mailen Sie uns**

Kontakt:

Sprecher:in von RoBiN:
Elke Finkenburg
Ulrich Oestmann

Mail:

finkenburg.oestmann@t-online.de

Telefon:

0511 447 147



Arbeitsgruppe RoBiN



RoBiN Mitglieder sind Vertreterinnen und Vertreter aus folgenden Verbänden und Gruppen:

- Beauftragte für Menschen mit Behinderungen der Region Hannover
- Beauftragter für Menschen mit Behinderungen der Stadt Hannover
- Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e. V. - Regionalverein Hannover
- BSK - Bereich Selbsthilfe Körperbehinderter Hannover und Umgebung e.V.
- Deutscher Schwerhörigenbund Landesverband Niedersachsen e.V
- Aktiv Dabei Sein e.V.
- Rat der Stadt Laatzen; Initiativkreis behinderter Menschen in Laatzen
- Ortsrat Gleidingen, SoVD
- Bundesselbsthilfe Verband Kleinwüchsiger Menschen e.V.
- Verkehrs-AG Hannover
- Region Hannover Fachbereich Verkehr, Team 86.04