

Programm zur barrierefreien Nutzung von Bahnanlagen, Fahrzeugen und Informationseinrichtungen der SWEG Südwestdeutsche Verkehrs- Aktiengesellschaft

Programm nach § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

1 Präambel

Mit Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002 ist die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung geändert worden. Neu aufgenommen worden ist die Verpflichtung der Eisenbahnen Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen. Damit soll dem Ziel eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen entsprochen werden.

Bei den Zielsetzungen der SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft als Dienstleistungsunternehmen im öffentlichen Verkehr stehen die Kunden im Mittelpunkt der Tätigkeiten des Unternehmens. Das Ziel dieses Programms ist es, die Nutzung der Dienstleistungen des Unternehmens im öffentlichen Schienenpersonenverkehr für die Kunden mit Mobilitätsbeeinträchtigungen zu erleichtern, indem durch möglichst barrierefreie Ausgestaltung des gesamten Verkehrssystems, insbesondere der Fahrzeuge, der Zugangsstellen und der Informationseinrichtungen, auf ihre besonderen Bedürfnisse eingegangen, ihre Sicherheit gewährleistet und ihre Wünsche respektiert werden. Die Maßnahmen dieses Programms müssen mit Zuwendungen der öffentlichen Hand finanziert werden, da die Erträge aus den eigenwirtschaftlich betriebenen Verkehrsleistungen und dem Betrieb der Infrastruktur dafür nicht ausreichend sind. Die Maßnahmen können deshalb nur umgesetzt werden, wenn entsprechende Mittel der öffentlichen Hand zeitgerecht zur Verfügung gestellt werden. Die SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft ist bestrebt im Rahmen der somit verfügbaren Mittel die barrierefreie Nutzbarkeit ihrer Dienstleistungen sowohl als Teil der gleichberechtigten Teilhabe mobilitätsbeeinträchtigter Menschen an allen Lebensbereichen und zugleich als Teil der an den Bedürfnissen seiner Kunden ausgerichteten Zielsetzung des Unternehmens zu verbessern.

2 Aufgabenbereiche

Die Herstellung der Barrierefreiheit erfordert eine ganzheitliche Betrachtung des Reisevorgangs einschließlich der Informationsbeschaffung durch die Kunden vor der Reise, die Informationsübermittlung während der Reise bis hin zu etwaigem weiteren Informationsaustausch zwischen den Kunden und dem Unternehmen nach der Reise. Während der Reise müssen der Aufenthalt und die Orientierung in den Verkehrsanlagen und im Fahrzeug sowie die notwendigen Bedienungshandlungen im Vordergrund der Bemühungen zur barrierefreien Gestaltung stehen.

Die SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft ist als integriertes Verkehrsunternehmen sowohl als Eisenbahnverkehrsunternehmen unter der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes als auch als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens unter der Aufsicht des Innenministeriums Baden-Württemberg tätig. Wegen der geteilten Zuständigkeit der Aufsichtsbehörden wird der Zielzustand im Folgenden getrennt nach den Aufgabenbereichen des Eisenbahnverkehrsunternehmens und des Eisenbahninfrastrukturunternehmens beschrieben.

3 Gegenwärtiger Zustand

3.1 Entwicklung der Techniken für barrierefreie Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs

Die Fahrzeuge der Eisenbahnen sind bis vor etwa 15 Jahren nahezu ausschließlich mit einer Fußbodenhöhe größer 900 mm über Schienenoberkante gebaut worden. An den Türen dieser Fahrzeuge sind zumeist mehrere Stufen vorhanden um das Einsteigen von den außerhalb der S-Bahnen höchstens 760 mm hohen Bahnsteige zu ermöglichen. Ein annähernd ebener Einstieg durch Bahnsteige in der Höhe des Fußbodens und den Verzicht auf Treppeinstufen ist nur in den speziell ausgerüsteten Stadtschnellbahnnetzen vorhanden.

Die Bahnsteighöhe an allen älteren Bahnsteigen der Eisenbahnen beträgt in der Regel nicht mehr als 380 mm über Schienenoberkante. Die frühere Deutsche Bundesbahn hat in ihrem Netz die Bahnhöfe mit größerer Verkehrsbedeutung mit höheren, zumeist 760 mm hohen Bahnsteigen ausgestattet. Die Bahnhöfe und Haltepunkte mit geringerer Verkehrsbedeutung erhielten Bahnsteige mit einer Höhe von 380 mm über Schienenoberkante. Mit zunehmendem Bewusstsein der Bedeutung eines barrierefreien Zugangs sind die Bahnsteige der Nahverkehrsgleise seit etwa 1995 bei dem Neubau von Bahnsteigen zumeist mit einer Bahnsteighöhe von 550 mm, teilweise auch mit einer Höhe von 760 mm gebaut worden. Bedingt durch die verschiedenen bei den Eisenbahnen verkehrenden Fahrzeuge ist der horizontale Abstand der Bahnsteigkante von den Einstiegen an den Fahrzeugen des Personenverkehr deutlich größer als bei Bahnen mit speziell gebauten Fahrzeugen.

Erst seit Mitte der 1990er Jahre sind Eisenbahnfahrzeuge mit niedriger, auf die Bahnsteighöhe 550 mm abgestimmter Fußbodenhöhe an den Türen verfügbar. Mit der Niederflertechnik der Fahrzeuge und entsprechend gebauten Bahnsteigen ist es möglich, ohne wesentlichen Höhenunterschied vom Bahnsteig in das Fahrzeug einzutreten. Eine barrierefreie Spaltbreite < 5 cm zwischen Bahnsteig und Fahrzeug ist ohne bewegliche Teile bisher nicht erreichbar.

Die Informationseinrichtungen an den Fahrzeugen und Stationen haben sich im Bereich der Eisenbahnen von statischen Beschilderungen an den Stationen und an den Fahrzeuglängsseiten sowie Ansagen durch Übernahme von Techniken aus dem städtischen Nahverkehr weiter entwickelt. An den Fahrzeugen sind Zugzielanzeigen an den Stirn- und Längsseiten mindestens vorhanden. Im Fahrzeuginnenraum werden direkte oder automatisch erzeugte Ansagen ausgestrahlt. Bei neueren Fahrzeugen ist auch im Innenraum eine optische Information üblich. An den größeren Stationen sind Durchsagen und Zugzielanzeiger üblich. An kleineren Stationen sind Durchsagen häufig möglich.

3.2 Aufgabenbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens

3.2.1 Fahrzeuge

Die SWEG setzt für ihre Personenverkehrsleistungen ausschließlich Triebwagen, teilweise mit Beiwagen und Steuerwagen ein. Sie betreibt für den Personenverkehr 55 Fahrzeuge als Triebwagen, Beiwagen und Steuerwagen. Davon sind sechs Fahrzeuge aus den Baujahren 1962 bis 1969 und 17 Fahrzeuge des Typs NE 81 aus den Baujahren 1981 bis 1985 in einer

Bauart mit einem Fahrzeugfußboden circa 900 mm über Schienenoberkante ausgeführt (Hochflurfahrzeuge). 32 Fahrzeuge sind Niederflurfahrzeuge der Baujahre 1996 bis 2004 vom Typ RS 1 mit einer Fahrzeugfußbodenhöhe an den Einstiegen von ungefähr 590 mm. Die Züge der SWEG sind in der Regel mit einem Mitarbeiter besetzt.

Bei allen Fahrzeugen mit Ausnahme der sechs ältesten Fahrzeuge¹ wird jeweils eine Doppeltürspur mit einer Breite von mindestens 90 cm frei gegeben. Sämtliche Fahrzeuge sind im Innenraum entsprechend der jeweiligen Zulassung mit Haltestangen und Griffen für stehende Fahrgäste ausgerüstet. In den Fahrzeugen sind Plätze durch Piktogramme ausgewiesen, die von Menschen mit Mobilitätseinschränkung bevorzugt beansprucht werden können.

Beim Einstieg in die älteren, hochflurigen Fahrzeuge sind je nach Bahnsteighöhe zwei bis drei Stufen zu besteigen. Die Türen der älteren Fahrzeuge sind als Falttüren ausgeführt, die in geöffneter Stellung schräge Haltestangen in der Position eines Handlaufs bereitstellen. Weitere Haltestangen sind außen am Fahrzeug neben den Türen und im Fahrzeuginnenraum vorhanden. Der Ein- und Ausstieg für Personen mit Mobilitätseinschränkung ist damit in diese Fahrzeuge nur dann möglich, wenn der Triebfahrzeugführer ausreichende Hilfe beim Einsteigen leisten kann. Insbesondere für die Benutzer von Elektrorollstühlen ist es nicht möglich, den Höhenunterschied beim Einsteigen zu überwinden.

Die Niederflurfahrzeuge RS 1 bieten von den Bahnsteigen der Bauart 55 cm einen niveaugleichen Einstieg (Höhendifferenz circa 40 mm), von den niedrigen Bahnsteigen mit 38 cm Höhe ist zum Betreten des Fahrzeugs eine Stufe mit circa 21 cm Steigung nach oben, von den hohen Bahnsteigen mit 76 cm Höhe eine Stufe mit 18 cm Steigung nach unten zu überwinden. Beim Aussteigen sind die Stufen in umgekehrter Richtung zu besteigen. Die Türen der RS 1 sind als Schwenkschiebetüren mit Anforderungstasten ausgeführt, die den Türraum von circa 130 cm Breite vollständig freigeben. Neben den Türen sind im Innenraum senkrechte Haltestangen angebracht. Der horizontale Abstand zwischen Bahnsteig und Fußboden im Türbereich beträgt im geraden Gleis in der Regel 21 bis 22 cm, bei Lage des Bahnsteigs im Außenbogen des Gleises kann er bis zu 34 cm erreichen. Für einige Benutzer von Rollstühlen ist der Spalt in der Geraden selbstständig überwindbar, Benutzer von Elektrorollstühlen benötigen beim Ein- und Aussteigen Hilfe. Zu diesem Zweck sind in allen Niederflurfahrzeugen faltbare Rampen vorhanden, die vom Triebfahrzeugführer an den Türen zur Überbrückung des Spalts ausgelegt werden. Die Überbrückung der Höhenunterschiede zwischen Bahnsteig und Fahrzeugfußboden wie oben beschrieben ist in der Regel ebenfalls möglich. In den Niederflurfahrzeugen sind Rollstuhlstellplätze in dem mit Klappsitzen ausgestatteten, an den Einstiegsraum angrenzenden Bereich vorhanden.

An den älteren, hochflurigen Fahrzeugen ist an den Fahrzeugstirnseiten außen eine Fahrzielanzeige oberhalb der Frontscheibe oder in diese integriert vorhanden. Informationen über den Fahrtverlauf, insbesondere den nächsten Halt sowie die Anschlüsse werden vom Triebfahrzeugführer angesagt. Die Ansage wird mittels einer elektroakustischen Lautsprecheranlage im Fahrzeuginnenraum in allen Wagen eines Zuges abgestrahlt.

3.2.2 Informations- und Verkaufseinrichtungen

An den Stationen in den Verkehrsverbänden TGO und RVF ist in der Regel je Station ein Fahrausweisverkaufsautomat vorhanden an denen das Fahrausweissortiment des jeweiligen Verkehrsverbands verkauft wird². Nach Lage und Ausführungsart der Bedien- und Anzeige-

¹ Der planmäßige Einsatz dieser Fahrzeuge wird voraussichtlich im Jahr 2009 enden.

² Dies gilt nicht für die Strecken Meckesheim – Aglasterhausen und Neckarbischofsheim – Hüffenhardt, bei denen der SPNV der SWEG im Jahr 2009 endet.

elemente, des Münzeinwurfs, des Banknotenprüfers und des Geldkartenlesegerätes sowie der Ausgabemulde der Fahrausweise sind diese Automaten nicht barrierefrei bedienbar. In allen Zügen besteht deshalb die Möglichkeit einen Fahrausweis beim Triebfahrzeugführer zu erwerben, der ein entsprechendes Fahrscheinsortiment mitführt. Im Bereich des Verkehrsverbundes VRN erfolgt der Verkauf der Fahrausweise ausschließlich durch den Triebfahrzeugführer.

An den Bahnhöfen Edingen am Kaiserstuhl, Staufen und Ottenhöfen werden während bestimmter Tagesstunden mit Mitarbeitern besetzte Auskunfts- und Verkaufsstellen betrieben.

Die SWEG betreibt eine Internetpräsenz unter der Adresse www.sweg.de zur Kommunikation mit Kunden und Geschäftspartnern, auch für den Bereich des Infrastrukturunternehmens. Diese Internetpräsenz ist gemäß der Barrierefreien Informationstechnik-Verordnung (BITV) barrierefrei gestaltet. Die Internetpräsenz stellt Fahrpläne und Fahrplanänderungen zum Download und nennt die Telefonnummern von Auskunftsstellen. Neben der eigenen Informationsangebote können die Kunden der SWEG die Angebote der Verkehrsverbünde und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH sowie weitere Informationsangebote anderer Verkehrsunternehmen nutzen. Die SWEG stellt ihre Fahrplandaten für andere Auskunftsangebote in dem in Baden-Württemberg üblichen, informationstechnisch verarbeitbaren Format kostenfrei zum Datenaustausch bereit.

3.3 Aufgabenbereich des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

3.3.1 Personenverkehrsanlagen

Die Personenverkehrsanlagen, die durch die SWEG betrieben werden, sind ohne Ausnahme vom öffentlichen Straßennetz über Rampen zugänglich. Bahnsteigzugänge mit Unterführungen und Treppenanlagen als alleinige Zugänge sind nicht vorhanden.

Die Personenverkehrsanlagen gliedern sich in zwei typische Gruppen, die sich in ihren Eigenschaften gemäß Tabelle 1 unterscheiden.

Tabelle 1: Eigenschaften von Bahnsteigen in Personenverkehrsanlagen

Eigenschaft	Niedrige Bauart	Bauart 55 cm
Nennhöhe	≤ 380 mm	550 mm
Rampenneigung	≤ 7,8 %	6,0 %
taktile Bodenmerkmale nach DIN 32984	nicht vorhanden	vorhanden
Anteil an den Bahnsteigen im Netz der SWEG	65 %	35 %

Die Bahnsteige der niedrigen Bauart sind vor 1997 errichtet worden. Im Zuge von Erneuerungen älterer Ausstattungsteile sind überwiegend neue Bahnhofnamensschilder in mit der Deutschen Bahn standardisierter Ausführung (weiße Schrift auf dunkelblauem Grund) vorhanden.

Die Bahnsteige der Bauart 55 cm in den Baujahren 1996 bis 2007 überwiegend mit Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) entstanden. Bei der Bauart 55 cm sind in der Regel weitere Ausstattungsmerkmale wie überdachte Sitze, großformatige beleuchtete Vitrinen für Fahrplan- und Tarifaushang, Beleuchtung mit einer Nennbeleuchtungsstärke von 40 lx, sowie feste Absperrgeländer an den Bahnsteigenden realisiert worden. Zugangsrampen sind, sofern sie nicht gleisparallel verlaufen, mit Zwischenpodesten

nach maximal 6 m Rampenlänge errichtet. Die Orientierung wird durch mehrere Bahnhofsnamensschilder in der oben beschriebenen Ausführung vorhanden. Bei einigen Personenverkehrsanlagen konnten Bushaltestellen mit speziellen, 18 cm hohen Busbordsteinen für den barrierefreien Übergang in Anschlussbusse integriert werden.

An allen Stationen werden die durch ein marktübliches Softwaresystem erstellten Fahrplanaushänge in schwarzer Schrift auf weißem Grund verwendet. Die Tarifinformationen werden auf den von den Verkehrsverbänden bezogenen Plakaten ausgehängt.

3.3.2 Bahnübergänge

Die im Netz der SWEG vorhandenen Bahnübergänge (BÜ) sind teilweise technisch gesichert, teilweise nichttechnisch gesichert. An den nichttechnisch gesicherten BÜ kreuzen stark überwiegend Feld- und Waldwege mit untergeordneter Verkehrsbedeutung. Nach den technischen Gegebenheiten und den gesetzlichen Bestimmungen können dort teilweise abzugebende Warnsignale nur akustisch gegeben werden. Die Übersicht für den Verkehr von Fußgängern ist in der Regel vorhanden. Die technisch gesicherten Bahnübergänge sind ausschließlich mit Blinklichtern oder Lichtzeichen gesichert. Bei höherer Verkehrsbedeutung und bei Lage der Kreuzung innerhalb bebauter Gebiete sind in der Regel auch Halbschranken vorhanden. Bei den neueren, seit 1995 errichteten Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜSA) sind Gehwegschranken vorhanden, wo Gehwege nicht zugleich durch die Fahrbahnhalbschranken abgesperrt werden. Nahezu alle BÜSA geben neben den optischen auch akustische Warnsignale ab. Bei den elektroakustischen Signalgebern wird das Warnsignal nach DIN EN ISO 7731 mit einem Mindest-Pegelabstand von 10 dB(A) zum Störpegel eingestellt. An den BÜSA mit Gehwegschranken sind, soweit der Einbauraum im Gehweg vorhanden ist, taktile Bodenmerkmale nach DIN 32984 eingebaut. Die Fußgängerleiteinrichtungen vor Gehwegschranken und andere Absperrungen sind ohne Ausnahme als festes Geländer in rot-weißer Farbgebung und mit festem, mit dem Langstock ertastbarem Knieholm ausgeführt.

3.3.3 Informationseinrichtungen

Die SWEG betreibt als Infrastrukturunternehmen auch Informationseinrichtungen an den Personenverkehrsanlagen und gibt geschäftliche Informationen auf der Internetpräsenz oder durch gedruckte Medien. Diese Informationseinrichtungen sind wegen des sachlichen Zusammenhangs bei den Personenverkehrsanlagen und bei der Internetpräsenz des Verkehrsunternehmens beschrieben. Die gedruckten Medien sind barrierefrei gestaltet.

4 Maßnahmen für die barrierefreie Nutzung

4.1 Randbedingungen von Maßnahmen

Die SWEG erbringt als Unternehmen ihre Dienstleistungen im überwiegend im Auftrag eines öffentlichen Bestellers oder mit finanzieller Zuwendung der öffentlichen Hand. Die zur Verbesserung der barrierefreien Nutzung vorzusehenden Maßnahmen können von daher nur umgesetzt werden, wenn entsprechende Verkehrsleistungen bestellt und die erforderlichen finanziellen Zuwendungen zeitgerecht bereit gestellt werden.

4.2 Schwerpunkte der weiteren Entwicklung zur barrierefreie Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs

Nachdem die technische Entwicklung zur barrierefreien Nutzung hinsichtlich der Niederflrigkeit der Eisenbahnfahrzeuge zunächst abgeschlossen erscheint, muss diese Technik durch netzweite Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen und der barrierefreien Gestaltung der Zugänge zur allgemeinen Anwendung geführt werden. Ebenso bedeutend sind die für Fahrzeu-

ge neuester Typen mittlerweile verfügbaren Mittel zur Verringerung des Spaltes zwischen Fahrzeug und Bahnsteig an den Einstiegen auf Maße unter 5 cm. Hinsichtlich der Informationen vor, während und nach der Reise in den Medien, in den Fahrzeugen und an den Stationen werden durch die moderne digitale Informationstechnik neue Möglichkeiten eröffnet das Zwei-Sinne-Prinzip durchgehend anzuwenden, beispielsweise durch die akustische Ausgabe optischer Anzeigen oder die optische Anzeige von Sprachdurchsagen. Bei der Technik der Fahrausweisverkaufstechnik ist zurzeit kein barrierefreier Verkaufsautomat am Markt verfügbar. Es gibt Ansätze durch Telekommunikation einen Mitarbeiter als Agenten einzusetzen und den Fahrausweis durch ein Fernwirksystem örtlich auszugeben, so dass die Handhabung auf die Bezahlungsfunktion und das Entnehmen des Fahrausweises reduziert werden kann. Eine andere Tendenz besteht in der Entwicklung elektronischer Fahrausweise, die den Einzelverkauf weitgehend ersetzen könnten. Wegen der starken technischen Entwicklung in diesem Bereich sind Prognosen der künftigen Gestaltung allerdings mit großer Unsicherheit behaftet.

4.3 Aufgabenbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens

4.3.1 Allgemein

Die SWEG erbringt als Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Dienstleistungen unter Benutzung sowohl eigener als auch nicht zum Unternehmen gehörender Infrastruktur. Auf die Gestaltung der Infrastruktur der nicht zum Unternehmen gehörenden Betreiber besteht nur ein eng begrenzter Einfluss. Die bestehenden Einwirkungsmöglichkeiten, auch im Rahmen von Anhörungen bei Genehmigungsverfahren werden jedoch immer genutzt um die barrierefreie Gestaltung des Gesamtsystems zu erreichen oder zu verbessern.

4.3.2 Fahrzeuge

Die vorhandenen sechs ältesten Hochflurfahrzeuge werden im Jahr 2009 aus dem planmäßigen Einsatz ausscheiden. Für diese Fahrzeuge wird im Bereich der SWEG kein Ersatz beschafft, da die bisher befahrenen Strecken von anderen Verkehrsunternehmen bedient werden oder der Schienenverkehr endet.

Die vorhandenen Hochflurfahrzeuge des Typs NE 81 werden jedoch weiterhin eingesetzt werden müssen. Für die erwartete Restnutzungsdauer von circa 10 Jahren werden diese Fahrzeuge zurzeit teilweise modernisiert. Die barrierefreie Nutzung dieser Fahrzeuge ist wegen dem Hochflurfußboden auch nach der Modernisierung nur eingeschränkt gegeben. Bei der Modernisierung der Fahrzeuge werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- **Haltegriffe und Haltestangen im Fahrzeug** Kontrastreiche Gestaltung im Verhältnis zur Umgebung
- **Treppen an den Einstiegen** Kontrastreiche Kennzeichnung des Treppenanfangs im Wagen

Im Rahmen der laufenden Fortbildung der Mitarbeitenden ist vorgesehen die kompetente Hilfeleistung für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten als Teil der Dienstleistung der SWEG zu thematisieren.

Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge sind folgende Eigenschaften für die möglichst barrierefreie Nutzung vorgesehen:

- **Allgemeine Gestaltung** Ausführung nach der Technischen Spezifikation für Interoperabilität, Teilbereich Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen

(TSI PRM), veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L 64 vom 07.03.2008, Seite 72ff.

die nachstehenden Eigenschaften sind aufgeführt um die beabsichtigte Gestaltung einzelner Eigenschaften bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge hervorzuheben:

- **Fußbodenhöhe** Angepasst für den niveaugleichen Übergang zwischen der durch den Aufgabenträger oder Besteller vorgegebenen Bahnsteighöhe oder die im Einsatzgebiet typischerweise vorhandenen oder geplanten Bahnsteighöhen (gemäß TSI PRM 55 cm oder 76 cm)
- **Spalt und Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Bahnsteig** Mechanische Spaltüberbrückung an allen Türen zur Reduzierung der Spaltbreite auf eine Restbreite von circa 5 cm; mechanischer Ausgleich des Höhenunterschiedes an den Türen zu den Rollstuhlstellplätzen
- **Fahrzeigtüren** Alle Türen mindestens 90 cm breit und mit Motorantrieb und Tastlippen, kontrastreiche Gestaltung der Türen
- **Bedienelemente für die Türöffnung und –schließung** Kontrastreiche und taktile Gestaltung, Anbringung auch in 85 cm Höhe, Kennzeichnung durch kontrastreiche und leicht erkennbare und standardisierte Piktogramme eingebettet in ertastbare erhabene Platten; akustische Rückmeldung, wenn es nach der Ausführungsart der Bedienelemente oder der bedienten Funktion erforderlich ist.
- **Haltegriffe und Haltestangen im Fahrzeug** Kontrastreiche Gestaltung im Verhältnis zur Umgebung, quer verlaufende Haltestangen auch in 85 cm Höhe für Rollstuhlbenutzer
- **Informationsquellen im Fahrzeug** Ausführung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip mit Informationsbereitstellung auf optischem und akustischem Weg
- **Toilette** je selbständig einsetzbarer Fahrzeugeinheit mindestens eine Universaltoilette nach TSI PRM gestaltet

4.3.3 Informations- und Verkaufseinrichtungen

An den vorhandenen Fahrausweisautomaten kann zur Herstellung der Barrierefreiheit sinnvoll keine durchgreifende technische Änderung vorgenommen werden. Die Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzung sind bis zur Neubeschaffung von Fahrausweisverkaufsautomaten auf die kontrastreiche Gestaltung der Informationsaushänge (Verzeichnis der Fahrziele) und die fallweise Erneuerung von Beschriftungen sowie die allgemeine Instandhaltung, insbesondere der Anzeigemonitore und Drucktasten beschränkt. Bei der Neubeschaffung von technischen Einrichtungen oder der Einführung von neuen Verkaufsverfahren werden die Anforderungen der barrierefreien Nutzung bestmöglich berücksichtigt.

Es ist anzumerken, dass die technischen Einrichtungen und Verkaufsverfahren wesentlich von den Verkehrsverbänden bestimmt werden und somit die SWEG auf diesem Aufgabenbereich nur beschränkt von den Verfahren des jeweiligen Verkehrsverbands abweichen kann

4.3.4 Betriebsprogramm

Die Art der in einem Zug eingesetzten Fahrzeuge ist für die Verkehrsleistungen der SWEG stets einheitlich, das heißt in ein Zug besteht vollständig aus Hochflurfahrzeugen oder vollständig aus Niederflurfahrzeugen. Von daher ist es nicht erforderlich, die Stellung eines barrierefrei nutzbaren Fahrzeuges im Zugverband anzugeben, sondern lediglich den Zug insgesamt entsprechend zu kennzeichnen. Da für die Verkehrsleistungen zwar vorzugsweise die Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden, jedoch die Hochflurfahrzeuge insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zur Abdeckung von Verkehrsspitzen benötigt werden, kann die Kennzeichnung der barrierefreien Nutzung nur für Züge erfolgen in denen dauernd Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden. Die Kennzeichnung soll als positive Kennzeichnung eines dauernd mit Niederflurfahrzeugen verkehrenden Zuges durch einen Eintrag in der Kopfzeile der Fahrplantabelle oder in elektronischen Medien durch entsprechende Ausgabe der Zugeigenschaften erfolgen. Änderungen der Zugbildung sollen wie andere Fahrplanänderungen veröffentlicht werden. Die Kennzeichnung soll abhängig von dem Änderungsbedarf der verwendeten Fahrplansysteme möglichst bereits zum Fahrplanjahr 2009 eingeführt werden, ansonsten kann sie in den elektronischen Medien in der Form von Aktualisierungen im Verlauf des Jahres 2009 nachgetragen und in den gedruckten Medien zum Fahrplan 2010 eingeführt werden.

Ergänzend zu dem Betriebsprogramm soll das Informationsangebot der SWEG für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten verbessert werden. Im Rahmen der Internetpräsenz www.sweg.de sollen Informationen über die Einstiegsverhältnisse in den Fahrzeugen, Hilfeleistungen der Mitarbeiter und Information über telefonische Beratung veröffentlicht werden. Die SWEG strebt an, diese Informationen mit den entsprechenden Seiten anderer Unternehmen durch Verweise zu verknüpfen und den Verbänden behinderter Menschen zur Veröffentlichung in den Medien zur Verfügung zu stellen.

4.4 Aufgabenbereich des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

4.4.1 Personenverkehrsanlagen

Bestehende Personenverkehrsanlagen niedriger Bauart (vgl. Abschnitt 3.3.1) können ohne grundlegende Erneuerung mit dann vorzunehmender Erhöhung des Bahnsteigs nicht barrierefrei gestaltet werden. Bei Erneuerung von Ausstattungsgegenständen sollen jedoch die Eigenschaften wie sie bei den Bahnsteigen der Bauart 55 cm bereits vorhanden sind hergestellt werden. Die höhengleichen Bahnsteigzugänge im Bahnhof Endingen am Kaiserstuhl sollen mit taktilen Bodenmerkmalen ausgestattet werden. Die höhengleichen Bahnsteigzugänge im Bf Staufen werden nach den regionalen Planungen mittelfristig in der Bauart 55 cm erneuert.

Die bestehenden Personenverkehrsanlagen der Bauart 55 cm (vgl. Abschnitt 3.3.1) sind baulich bereits barrierefrei hergestellt. Verbesserungen der barrierefreien Nutzung sollen noch in folgenden Eigenschaften erreicht werden:

- **Informationsaushänge** Die Aushänge sollen in den Vitrinen möglichst dicht hinter dem Glas angebracht sein, so dass vergrößernde Sehhilfen verwendet werden können und Montage der Aushänge in Augenhöhe.
- **Wegeleitung** Verwendung von Rillenplatten mit 20 mm Rillenabstand bei der Neuanlage von Wegeleitsystemen
- **Dynamische Fahrgastinformation** An allen Stationen sollen aktuelle Informationen über den Zugverkehr verfügbar sein. Bei der Gestaltung neu zu errichtender Informationsquellen wird das Zwei-Sinne-Prinzip beachtet, so dass beispielsweise optisch dargebotene Informationen auf Anforderung auch akustisch ausgegeben werden können.

Die Personenverkehrsanlagen der SWEG fallen nicht in den Geltungsbereich der Technischen Spezifikation für Interoperabilität, Teilbereich Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen (TSI PRM), da sie ausschließlich dem lokalen Gebrauch dienen. Aus Gründen der Einheitlichkeit und der Investitionssicherheit sollen jedoch für den Neubau und die grundlegende Erneuerung von Personenverkehrsanlagen die folgenden Grundsätze angewendet werden:

- **Allgemein** Bauliche Gestaltung der Personenverkehrsanlagen entsprechend der TSI PRM

Als Grundsätze beim Bau und der grundlegenden Erneuerung sollen insbesondere folgende Eigenschaften hergestellt werden.

- **Zugänglichkeit** Die bestehende barrierefreie Zugänglichkeit aller Stationen wird bei Ausbaumaßnahmen nicht verschlechtert.
- **Bahnsteighöhe** Alle Bahnsteige werden bei Neubau mit der Nennhöhe von 55 cm über Schienenoberkante und möglichst geringem Abstand zum Gleis errichtet, sofern nicht in dem jeweiligen regionalen Verkehrsnetz einer andere Nennbahnsteighöhe für die barrierefreie Benutzung vorzusehen ist.

Die tatsächlichen Einbaumaße richten sich nach dem Halbmesser und der Überhöhung des Gleises und der Lage des Bahnsteigs an der bogeninneren oder bogenäußeren Seite.

Taktiler Wegeleitsystem

Auf den Bahnsteigen werden bei der Errichtung neuer Bahnsteige oder der grundlegenden Erneuerung bestehender Anlagen Bodenindikatoren nach DIN 32984 eingebaut.

Statische Information	Die Beschilderung erfolgt nach einheitlichem System mit weißer Schrift auf blauem Grund.
Informationsaushänge	Informationsaushänge sollen so angebracht werden, dass die Benutzung von Sehhilfen
Dynamische Fahrgastinformation	An allen Stationen sollen aktuelle Informationen über den Zugverkehr verfügbar sein. Bei der Gestaltung neu zu errichtender Informationsquellen wird das Zwei-Sinne-Prinzip beachtet, so dass beispielsweise optisch dargebotene Informationen auf Anforderung auch akustisch ausgegeben werden können.

4.4.2 Bahnübergänge

Die Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sind auf die Errichtung neuer Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜSA) im Zuge der erstmaligen technischen Sicherung von Bahnübergängen oder die Erneuerung älterer BÜSA konzentriert. Einzelmaßnahmen an bestehenden BÜSA sollen in folgender Eigenschaft vorgenommen werden:

Akustische Warneinrichtung an technisch gesicherten Bahnübergängen Alle BÜSA erhalten eine akustische Warneinrichtung

Umfangreichere Nachrüstungen, beispielsweise die Ergänzung von Gehwegschranken sind in der Regel nicht möglich, da für ältere Bauarten von BÜSA keine Ergänzungsteile beschafft werden können oder die Bauarten nicht für eine Erweiterung ausgelegt sind.

Die bestehenden BÜSA mit Baujahr 1997 oder jünger sind bereits barrierefrei nutzbar. Die seit 1997 dabei hinsichtlich der Barrierefreiheit angewendeten Baugrundsätze sollen bei der Errichtung neuer BÜSA weiter angewendet werden:

Akustische Warneinrichtung an technisch gesicherten Bahnübergängen Alle BÜSA erhalten eine akustische Warneinrichtung

Bodenindikatoren vor Gehwegschranken Vor allen Gehwegschranken sind bei genügendem Raum Bodenindikatoren nach DIN 32984 eingebaut

Fußgängerleiteinrichtungen an Gehwegschranken Alle Fußgängerleiteinrichtungen an Gehwegschranken sind als festes Absperrgeländer in rot-weißer Farbgebung und mit festem, ertastbarem Knieholm ausgeführt.

An BÜ, die ergänzend mit einer Umlaufsperrung gesichert sind soll folgender Grundsatz weiterhin beachtet werden:

Umlaufsperrungen an Bahnübergängen An den zusätzlich mit Umlaufsperrungen gesicherten BÜ sind die Umlaufsperrungen für die Benutzung mit Rollstuhl geeignet (*sofern der kreuzende Weg mit einem Rollstuhl befahrbar ist*).

□