

## Bedarfshaltestellen bei Eisenbahnen

### Anforderungen blinder und sehbehinderter Menschen aus Sicht des Komitees für Mobilität sehbeeinträchtigter Menschen (KMS)

Bedarfshaltestellen werden bei der Eisenbahn eingesetzt, um den Betrieb zu beschleunigen und Fahrzeiten zu verkürzen. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass die Bahn dort nur auf rechtzeitige Anforderung durch einen Fahrgast anhält (Ein- bzw. Aussteigewunsch). Um den Haltewunsch zu kommunizieren, werden meist sogenannte „Haltewunschtaster“ installiert – für den Aussteigewunsch im Inneren des Verkehrsmittels und für den Einsteigewunsch in der Haltestelle. Bei letzteren sind die gut durchdachte Ausführung, Positionierung und Auffindbarkeit unter Berücksichtigung der Anforderungen blinder und sehbehinderter Menschen sehr wichtig, um Bedarfshaltestellen auch für diese Personengruppe zugänglich und nutzbar zu machen.

Allgemeine Vorgaben zur barrierefreien Ausführung und Ausstattung von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel sind der TSI-PRM, den internen Planungsregelwerken der Betreiber sowie den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) sowie den darin referenzierten Normen (z.B. ÖNORM B 1600, ÖNORM V 2102-1) zu entnehmen.

Haltewunschtaster in Bedarfshaltestellen bieten Fahrgästen die Möglichkeit, durch Drücken eines Tasters zu signalisieren, dass sie in das nächste die Haltestelle passierende Fahrzeug einsteigen möchten. Wird der Taster rechtzeitig betätigt, so hält das Fahrzeug und der Fahrgast kann einsteigen. Ist ein Bremsen nicht mehr möglich, so fährt das Fahrzeug durch.

Damit dieses System funktioniert, müssen Fahrgäste

- die Anmeldeeinrichtung (=Gerät mit dem Taster) finden und erreichen (z.B. am Bahnsteig, neben dem Wartehäuschen etc.),
- die Funktion des Tasters erkennen (z.B. Haltewunsch für Zug in Fahrtrichtung X),
- den Taster betätigen,
- Rückmeldung erhalten, was er mit dem Betätigen des Tasters ausgelöst hat (z.B. Zug hält, Zug fährt durch),
- erfahren, wo das Fahrzeug zum Stehen kommen wird (z.B. Bahnsteig Y),
- den Einstiegsbereich des Fahrzeugs finden und rechtzeitig erreichen und
- nach Anhalten des Fahrzeugs dieses als das richtige identifizieren, dessen Eingang finden und betreten.

Damit diese Voraussetzungen auch für blinde und sehbehinderte Fahrgäste gegeben sind, braucht es vor Ort **folgende Maßnahmen**:

## 1. Verfügbarkeit des Systems für alle Fahrgäste

Dafür muss die Anmeldeeinrichtung barrierefrei auf möglichst kurzem Weg von allen relevanten Bereichen aus erreichbar (siehe ÖNORM B 1600) und ohne weitere Hilfsmittel (z.B. Funksender) bedienbar sein. Wird zusätzlich eine Fernauslösung angeboten, so sollte diese über Funk gemäß ÖNORM V 2103 erfolgen.

## 2. Erschließung der Anmeldeeinrichtung mittels taktiler Bodeninformationen

Die Ausführung erfolgt gemäß ÖNORM V 2102-1. Ein akustisches Auffindesignal alleine reicht nicht aus, kann aber ergänzend installiert werden.

**Achtung:** Wird ein akustisches Auffindesignal zusätzlich angeboten, ist es wichtig, dass es sich von dem an Verkehrslichtsignalanlagen verwendeten deutlich unterscheidet, um eine Verwechslung mit einer Fahrbahnquerung zu vermeiden!

## 3. Sicht- und Erkennbarmachen der Anmeldeeinrichtung

Das Gerät sollte sich farblich gut von der Umgebung abheben, um gut auffindbar zu sein. Um die Funktion des Gerätes für alle eindeutig erkennbar zu machen, kann z.B. eine große, gut sicht- und lesbare Tafel sowie eine taktile Beschriftung gemäß ÖNORM V 2105 jeweils mit der Aufschrift „Haltewunsch“ angebracht werden.

## 4. Ausführung der Anmeldeeinrichtung gemäß 2-Sinne-Prinzip

Alle Rückmeldungen und Informationen müssen auch für blinde und sehbehinderte Menschen wahrnehmbar sein – z.B. durch akustische Signale und Sprachansagen. Das umfasst unter anderem

- Bestätigung, dass der Taster erfolgreich betätigt wurde (z.B. Quittiergong)
- Information, was das Betätigen ausgelöst hat (z.B. „Zug in Fahrtrichtung X hält auf Bahnsteig Y/fährt durch“)

## 5. Erschließung aller möglichen Haltepunkte mittels taktiler Bodeninformationen

Die Ausführung erfolgt gemäß ÖNORM V 2102-1 und der beim jeweiligen Betreiber üblichen Systematik.

*Erklärung:* Beispielsweise auf einem Bahnhof müssen alle Bahnsteige an das taktile Leitsystem angeschlossen werden, an denen die Züge zum Stehen kommen könnten.

## **6. Vorsehen betrieblicher/organisatorischer Maßnahmen zur Unterstützung blinder und sehbehinderter Fahrgäste**

Unmittelbar vor dem Eintreffen des Fahrzeugs ist eine Ansage erforderlich, die es als das angeforderte Verkehrsmittel identifiziert (z.B. „Zug X in Fahrtrichtung Y fährt ein“).

Wenn die technischen Vorkehrungen nicht gewährleistet sind, dass blinde oder sehbehinderte Fahrgäste die Einstiegsstelle des gewünschten Verkehrsmittels nicht ohne Hilfe bzw. Gefahr sicher finden oder erreichen, sollte Unterstützung durch das Zugpersonal angeboten werden.

**Zur Klärung von Detailfragen in der Umsetzung stehen die Expertinnen und Experten des GMI gerne zur Verfügung!**

Kontakt:

*KMS Koordination*

+43 1982 75 84 – 203

[office@kms.or.at](mailto:office@kms.or.at)

www.kms.or.at

*Wien, am 06.10.2017*

*Komitee für Mobilität sehbeeinträchtigter Menschen Österreichs (KMS)*

Das KMS ist eine österreichweite organisationsübergreifende Arbeitsgemeinschaft des Blinden- und Sehbehindertenverband Österreich, Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs (Vorsitz 2018) und Österreichische Blindenwohlfahrt.