

RNVP Kreis Ostholstein – Steckbrief

Allgemeine Informationen

Bundesland	Schleswig-Holstein
Geltungsbereich	Kreis Ostholstein
Aufgabenträger	Kreis Ostholstein (ÖSPV) Land (SPNV)
Verkehrsverbund	NAH.SH (SH-Tarif)
Externe Bearbeiter	plan:mobil, Kassel
Geltungszeitraum	2021 - 2025
Webseite zum Download	https://www.kreis-oh.de/load-Document.phtml?FID=2454.2057.1undExt=PDF

Strukturdaten (Stand 2023)¹

Fläche	1.392 km ² (Flächenerhebung 1989)
Einwohner	204.275
Raumstrukturen gemäß RegioStat	Stadtregionsnahe ländliche Region



¹ Quelle: [Zahlen, Daten, Fakten Kurzportrait des Kreis Ostholsteins / Kreis Ostholstein](#)

Karte: [Lage von Kreis Ostholstein in Schleswig-Holstein, Deutschland](#) von TUBS, lizenziert unter CC BY-SA 3.0

1. Umsetzung vorhandener landesspezifischer Vorgaben

		Im NVP berücksichtigt	Kapitel	Seiten
Vorgaben ÖPNVG Schleswig-Holstein	<p>§ 1 (4): Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebotes sind [...] besonders die Belange von [...], alten Menschen und Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen.“;</p> <p>§ 5 (2) 5.g): „Der RNVP muss mindestens Aussagen zu folgenden Punkten enthalten: [...] Barrierefreiheit</p> <p>§ 5 (3) 4.: „Bei der Aufstellung des RNVP [...] sind [...] Interessenvertretungen von [...] alten Menschen und behinderte Menschen zu beteiligen.“</p> <p>Der rechtliche Rahmen in Schleswig-Holstein geht damit inhaltlich nicht nennenswert über die PBefG-Vorgaben hinaus, lediglich die explizite Nennung älterer Menschen ist hier zu erwähnen. Indirekt sind durch die übrigen in § 5 benannten Mindestinhalte in RNVP Vorgaben zur barrierefreien Ausgestaltung aller genannten Punkte (Fahrzeuge, bauliche Anlagen usw.) vorgegeben.</p>	<p>Innerhalb der Ausführungen zum rechtlichen Rahmen ist das ÖPNVG berücksichtigt.</p> <p>Die Abdeckung aller gemäß § 5 (2) 5. benannten Punkte wird in den nachfolgenden Fragestellungen behandelt.</p>	2.9.1.5	32f.

2. Definition „vollständige Barrierefreiheit“

	✓ / ✗	Kapitel	Seiten
vorhanden	✓ Ja; NVP stützt sich auf Verständnis und Definitionen nach PBefG, BGG/LBBG, ÖPNVG (siehe Wortlaut) und greift das Ziel vollständiger Barrierefreiheit in Leitsätzen zur Barrierefreiheit auf, insbesondere in den Leitsätzen 1 und 2 (1. Schaffung eines barrierefreien ÖPNV für alle Fahrgäste, 2. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten)	2.9.1, 4.3.6	68 – 70

Wortlaut	<p>„Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Vergangenheit meist auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer sowie der zeitweise Mobilitäts-eingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung). Auch für sie ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV zu gewährleisten.“</p> <p>Formulierung von elf Leitsätzen zur Barrierefreiheit, u.a.:</p> <p>„Schaffung einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit, für alle Benutzergruppen, entsprechend dem aktuellen Stand der Technik, mit einer flächendeckenden Gewährleistung.“</p> <p>„Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten.“</p>	4.3.6	68
		4.3.6.1	70

3. Benennung Anforderungen unterschiedlicher Zielgruppen

Beeinträchtigungsform	✓ / X	Berücksichtigte Anforderungen im NVP	Kapitel	Seiten
Generell				
	✓ Ja	<p>Zielsetzung: „Barrierefreie Mobilitätsketten im ÖPNV sollen den Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Menschen entsprechen, insbesondere sind die Belange von Menschen mit Geh-, Seh- und Hörbehinderungen sowie Menschen mit Lernschwierigkeiten zu berücksichtigen.“</p> <p>Listung der Grundanforderungen der unterschiedlichen Benutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen an ÖPNV Infrastruktur in Tabelle 18</p>	4.1 4.3.6.3	58 75 – 77
Motorisch eingeschränkte Menschen				
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/Gehwagen (auch Fahrgäste mit)	✓ Ja	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug 	4.3.6.3	75

Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)		<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und -griffe im gesamten Fahrzeug • rutschfeste/rutschhemmende Oberflächen • ausreichende Bewegungsräume an Haltestellen und in Fahrzeugen • ausreichend hohe Haltestellendichte für kurze Zu-/ Abgangswege 		
Personen mit Rollstuhl	✓ Ja	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufstange bzw. Notruftaster • niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z.B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten • horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen) • Höhe der Anbringung von Informationsmedien z.B. Fahrplan 	4.3.6.3	76
Greifbehinderte Personen	✓ Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten 	4.3.6.3	76
Kleinwüchsige Personen	✓ Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen) • Höhe der Anbringung von Informationsmedien z.B. Fahrplan 	4.3.6.3	77

Sensorisch beeinträchtigte Menschen

Blinde und sehbehinderte Personen	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<ul style="list-style-type: none"> • visuell und taktil kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • visuelle und taktile Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z.B. aufgrund der Haltestellen- und Bahnsteigmöbelung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit und Lesbarkeit von Informationen (stets Zwei-Sinne-Prinzip) • Hinreichendes Angebot an Grundinformationen (stets im Zwei-Sinne-Prinzip) 	4.3.6.3, 4.3.6.4 4.3.6.5 4.3.9 (Tabelle 25)	76
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise • transparente Trennflächen, verglaste Aufzüge 	4.3.6.3	76

Kognitiv beeinträchtigte Menschen

Kognitiv eingeschränkte Personen/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache 	4.3.6.3	77
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Haltestellen und Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) 	4.3.6.3	77

Sonstige Formen von Einschränkung

Hochbetagte Personen	Geht über Matrix hinaus	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichem Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) • Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit • nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltemöglichkeiten • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufäulen, Fahrstühlen usw. 	4.3.6.3	76
----------------------	-------------------------	--	---------	----

Personen mit Gleichgewichtsstörungen	Geht über Matrix hinaus	<ul style="list-style-type: none"> ausreichend breite Bewegungsflächen zusätzliche Haltemöglichkeiten (z.B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) Absicherung von Höhenunterschieden 	4.3.6.3	77
--------------------------------------	-------------------------	--	---------	----

4. Abgedeckte Handlungsfelder – zielgruppenspezifische Bewertung der Auseinandersetzung mit Reisekettenelementen

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				

Fahrzeuge

Ein- und Ausstieg	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend/ kleinwüchsikognitiv Beeinträchtigte	Ziel, Anteil Niederflurfahrzeuge bis 2022 auf 100% zu bringen, inklusive Angebote für ländlichen Bereich (ALFA-, DorfBus- oder Bürgerbus-Angebote), in Tabelle 25 Mindestanforderung vollständiger Niederflurigkeit sowie Kneelingfunktion, Fußbodenhöhe von ca. 320 mm im Einstiegsbereich an mindestens einer Tür.	Grundanforderungen in Tabelle 18 als niveaugleich, nahezu spaltfrei und neigungsarm sind damit fahrzeugseitig erfüllt; Ziel für Linienbündel Mitte bereits 2020 erreicht	4.3.6.4 4.3.9, Tabelle 25	78 92ff.
Zustiegshilfen	Rollatornutzend/ rollstuhlfahrend	Mindeststandard in Tabelle 25: mind. eine mechanische Klapprampe mit Tragfähigkeit bis 350kg, Trittstufe zur Spaltüberbrückung bei Kleinbussen, Ausnahme für Schülerverkehre	Zugänglichkeit für alle Rollstuhlfahrenden damit gewährleistet; für Kleinwüchsige keine konkrete Vorgabe.	4.3.9, Tabelle 25	92ff.
	Gehbehindert/kleinwüchsig	Anforderung der leichten Auffindbarkeit von Anforderungstaster für Einstiegshilfen sowie Taster zu Ankündigung des Ausstiegs.		4.3.6.4	78

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Tür- und Durchgangsbreiten	Gehbehindert rollatornutzend/ rollstuhlfahrend	Ausdrückliche Berücksichtigung von Rollatoren und Rollstühlen: Ein- und Ausstieg muss für den Zugang mit Rollatoren, Rollstühlen, Fahrrädern, Kinderwagen etc. über ausreichende Breite verfügen; Mindeststandard definiert als an einer Tür ausreichend breit, im Stadtverkehr zwei Türen (Tabelle 25).	Grundsätzlich ausreichende und angemessene Vorgaben, allerdings ohne konkrete Definition der Türbreite.	4.3.6.4 4.3.9, Tabelle 25	78 94
Platzangebot im Fahrzeug	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend arm-/ handbehindert Kognitiv beeinträchtigt	Ausreichende Dimension der Mehrzweckflächen im Fahrzeug unter Berücksichtigung Wenderadius von Rollatoren, Rollstühlen, Fahrrädern, Kinderwagen etc.; Lückenlose Anbringung von Festhaltemöglichkeiten, ebene und rutschfeste Bodenbeläge als notwendiges Ausstattungsmerkmal; Mindeststandard: Vier Plätze ohne Podest erreichbar (Stadt- und Regionalverkehr), mindestens zwei ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte in Tünnähe, je nach Stadt- oder Regionalverkehr mind. 1-2 Abstellmöglichkeiten für Rollatoren/Rollstühle im Mehrzweckbereich; Sitzplätze sind durch Scheibenpiktogramme deutlich zu kennzeichnen.	Umfassende Definition, auch Anforderungen für verschiedene Formen sehen Ausrüstung mit Griffen/Handläufen vor; allerdings keine konkreten Mindestgrößen für Flächen (vgl. NVP MG) Tabelle 18 führt als Anforderung motorisch Beeinträchtigter noch niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug, aus den Standards jedoch so explizit nicht herauszulesen.	4.3.6.4, 4.3.9, Tabelle 25	78 92ff.
	kleinwüchsrig	Keine Vorgaben hinsichtlich Sitzhöhe (abgesenkt für kleinwüchsige Fahrgäste), nur allgemeine Standards hinsichtlich Vorhaltung Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	Nicht vorhanden/fehlt; in Grundanforderungen wird		

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
	Sehbehindert/blind	Keine ausdrückliche Berücksichtigung in Standards, auch nicht hinsichtlich Sitzplatzkennzeichnungen o.Ä.	Erreichbarkeit von Sitzmöglichkeiten genannt	4.3.6.4	78
Kontrastreiche Gestaltung, taktile Oberflächen	Sehbehindert/blind	Mindeststandards Fahrzeugausstattung (Tabelle 25) sehen kontrastreiche, helle und ausreichend beleuchtete, blendfreie Gestaltung Innenraums vor; Vorgabe für elektronische Anzeigen/Kennzeichnungen von geeigneten Schriften, gute Wahrnehmbarkeit Deutliche Kennzeichnung aller Bedienelemente, optisches Türschließsignal	Sehr hohe Standards, die auch Anforderungen gemäß Tabelle 18 erfüllen	4.3.6.4 4.3.9, Tabelle 25	78 92ff.
Infrastruktur					
Bussteig-/Bordsteinhöhen und Spaltbreiten	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend/ kleinwüchsrig	Tabellarische Listung der Mindeststandards für barrierefreie Regional- und Stadtbushaltestellen, darunter auch Niveaugleichheit (an die Fahrzeuge angepasste und innerhalb zusammenhängender Liniennetze einheitliche Bussteighöhe)	Hohe Standards, Grundanforderungen sind erfüllt, allerdings keine konkreten Vorgaben für Bordhöhe und Bordsteine sowie Spaltbreite an Haltestellen (vgl. NVP MG)	4.3.6.5, Tabellen 19, 20	79ff. 72

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
		Leitziel Nr. 9 definiert Buskap und Halt am Fahrbahnrand als Regelanwendung zur Gewährleistung spaltfreier Anfahrbarkeit	mit Vorgabe von 16 cm Mindesthöhe)	4.3.6.1.	
Zustiegshilfen	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend/ kleinwüchsrig	Keine Berücksichtigung in Mindeststandards für Haltestelleninfrastruktur, keine Notwendigkeit mangels nicht ebenerdig erreichbarer ÖSPV-Zugangsstellen in Ostholtstein (SPNV nicht in Zuständigkeit des Kreises)	Unproblematisch, da durch Vorgabe zur fahrzeugseitigen Ausrüstung abgedeckt.		
Zugang und Erreichbarkeit	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend/ kleinwüchsrig Kognitiv beeinträchtigt kleinwüchsrig	Stufenloser Verkehrsweg zum Bussteig, Vorhaltung eines einbauhindernisfreien Verkehrswegs am Bussteig als Mindeststandards; Rampen/Aufzüge in Ostholtstein nicht relevant.	Aufgrund fehlender Notwendigkeit von Aufzügen sind Mindeststandards hier ausreichend? Anforderungen sehen für Gehbehinderte noch ausreichend hohe Haltestellendichte für kurze Zu-/ Abgangswege vor, in den Standards nicht weiter berücksichtigt.	4.3.6.5, Tabelle 19, 20	79ff.
Platzverfügbarkeit	gehbehindert Rollatornutzend/ rollstuhlnutzend	Mindeststandards im Stadt- und Regionalbusverkehr definiert optisch kontrastreiche Markierung Bussteigkante sowie Vorhaltung einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges am Bussteig	Ausreichende Berücksichtigung, allerdings keine konkreten Maßangaben	4.3.6.5, Tabelle 19, 20	79ff.

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Wetterschutz	rollstuhlnutzend	Mindeststandards für Warteflächen im Stadt- und Regionalbusverkehr definieren u.a. bei Bedarf und in Abhängigkeit von betrieblichen/örtlichen Gegebenheiten Erfordernis von Wetterschutzeinrichtungen (nach Qualitätsstandards Haltestellen erforderliche Ausstattung bei Haltestellen der Kategorie I und II)	Hoher Standard, allerdings nur bedingte Berücksichtigung, scheinbar nicht flächendeckend	4.3.6.5, Tabelle 19 und 20 4.3.7	79ff. 87f.
Wegeführung und Orientierung	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlnutzend	Mindeststandards geben allgemein einbau- und hindernisfreien Verkehrsweg am Bussteig sowie konfliktfreie Radwegeführung vor	Da nur teilweise Relevanz ausreichende Standards; Für Rollstuhlfahrende und Kleinwüchsige relevant auch Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen) als Anforderung. Zudem Anforderung hoher Haltestellendichte für kurze Zu-/Abgangswege (Rollstuhlfahrende) benannt	4.3.6.5, Tabelle 19 und 20	79ff.
	Schwerhörig/gehörlos	Keine weiteren akustischen Orientierungshilfen benannt			
	Sehbehindert/blind Kognitiv beeinträchtigt	Mindeststandards für Stadt- und Regionalbusverkehr definiert, darunter ausreichend helle, gleichmäßige, blendfreie Beleuchtung sowie Bussteig, optisch kontrastreiche Gestaltung bzw. Kennzeichnung aller Einbauten/Objekte und transparenter Flächen sowie optisch kontrastreiche und taktile Kennzeichnung des Haltestellenstandorts bzw. Umfelds mittels Bodenindikatoren (im Stadtverkehr umfangreicher)	Standards nach Stadt- und Regionalverkehr differenziert, ersterer mit deutlich höheren Standards, nur hier durchgängige Kennzeichnungen und Bodenindikatoren vorgegeben.		

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Sitzmöglichkeiten	Gehbehindert/ rollatornutzend Kleinwüchsig rollstuhlnutzend	<p>Mindeststandards für Warteflächen im Stadt- und Regionalbusverkehr sehen bei Bedarf und in Abhängigkeit von betrieblichen/örtlichen Gegebenheiten Sitzmöglichkeiten (nach Qualitätsstandards Haltestellen erforderliche Ausstattung bei Haltestellen der Kategorie I und II) vor;</p> <p>Keine weitere Differenzierung nach Beeinträchtigungsgruppen oder Ausführung zu Formen</p>	Ausreichend hoher Standard, allerdings nur bedingte Berücksichtigung, scheinbar nicht flächendeckend	4.3.6.5, Tabelle 19 und 20 4.3.7	87f.
Höhe von Fahrplänen/Netzplänen	Gehbehindert/ rollatornutzend Rollstuhlnutzend/ kleinwüchsig sehbehindert	<p>Als zusätzliches Angebot über Mindeststandards hinaus für klein- und großwüchsige Menschen vorgesehen</p> <p>ansonsten nur Mindeststandard mittlerer Lesehöhe von 1,40m bei Haltestellenstandards</p>	Hoher Standard, der auch Anforderungen erfüllt	4.3.6.5 4.3.7	81 86
Information/Vertrieb					
Grundsatz: Zwei-Sinne-Prinzip	Sehbehindert/blind/ schwerhörig/gehörlos	Kein ausdrücklicher Bezug bzw. keine Benennung des Zwei-Sinne-Prinzips in den Standards	Eher schwache Vorgaben, da sonstige Standards zur Informationsvermittlung/FGI auch eher geringfügig sind; Anforderungen aus Tabelle 18 an Informationsvermittlung so nur ansatzweise erfüllt.	4.3.6.3	75ff.

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Info vor Fahrtantritt (digital)	Sehbehindert/blind/ schwerhörig/gehörlos Kognitiv beeinträchtigt	<p>Informationsbeschaffung soll in allen Medien für alle nutzbar sein;</p> <p>Vorgaben an Webseiten und Apps: einfache, kontrastreiche Darstellung mit Einstellungsmöglichkeiten, gut lesbare, ausreichend große Schrift, leicht verständliche Sprache und Kompatibilität mit Programmen für Sprachausgabe.</p>	Hohe Standards, wenn auch relativ allgemein und nicht zielgruppenspezifisch formuliert, Benennung leichter Sprache für kognitiv Beeinträchtigte von besonderer Bedeutung, eindeutige Vorgaben für schwerhörige/gehörlose Personen fehlen, jedoch bei Websites/Apps und gedruckten Medien nicht relevant.	4.3.6.8 4.3.6.8	84f. 84f.
Info vor Fahrtantritt (andere Medien)	Sehbehindert/blind/ schwerhörig/gehörlos Kognitiv beeinträchtigt	<p>Grundsätzlich muss Informationsbeschaffung (analog und digital) für alle nutzbar gestaltet sein; in welcher Form dies gestaltet werden kann, wird nach Infomaterial ausgeführt: für Fahrplan- und Informationsbroschüren sowie Infos in Haltestellenkästen sind hauptsächlich klare, einfache, kontrastreiche, nicht spiegelnde Darstellungen in ausreichend großer Schrift vorgesehen, außerdem leicht verständliche Sprache.</p>			
Info vor Fahrtantritt (Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots)	Alle	<p>Grundsätzlich muss Informationsbeschaffung (analog und digital) für alle nutzbar gestaltet sein;</p> <p>Verfügbar sein sollen Infos zu barrierefreien Verbindungen, barrierefreien Wegen zu Starthaltestelle/Haltepunkt, barrierefreien Wegen von Zielhaltestelle/Haltepunkt zum Ziel, zu möglichen Verknüpfungen innerhalb ÖVs und anderen Angeboten, zu Tarif und Fahrkartverkauf</p> <p>Vorgaben für Fahrplan/Infobroschüren:</p>	Grundsätzlich hoher Standard, da nach verschiedenen Reisekettenelementen und Informationsvermittlung über deren Barrierefreiheit informiert werden soll.	4.3.6.8 6.9	84f. 129

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Bei Fahrtantritt (Haltestelle)	Sehbehindert/blind/ schwerhörig/gehörlos	Qualitätsanforderungen für alle Haltestellen: mittlere Lesehöhe 1,40m, gute Lesbarkeit (=Schriftgröße, Kontraste, Deutlichkeit) Anlehnung an DIN 32975 Mindeststandard für Stadtbushaltestellen: barrierefreie Gestaltung der dynamischen, optischen und akustischen Fahrgästeservice- und Informationssysteme, optische/akustische DFI wird für Haltestellenkategorien I/II angestrebt	Bedingt ausreichende Vorgaben, da zwar allgemeine Vorgabe Lesbarkeit, aber sonst hier Differenzierung nach Regional-/Stadtverkehr, Grundanforderung des Zwei-Sinne-Prinzips wird insoweit erfüllt, dass optisch/akustische DFI jeweils gleichermaßen angestrebt wird.	4.3.7 4.3.6.5, Tabelle 20	86 80
Bei Fahrtantritt (Fahrzeuge)	Sehbehindert/blind/ schwerhörig/gehörlos Kognitiv beeinträchtigt	Fahrzeugstandards sehen Anzeigetafeln an Front und Seite zur Anzeige Liniennummer und Fahrtziel vor, jeweils in kontrastreichen Farben und beleuchtbar Optisches und akustisches Signal beim Schließen automatischer Türen	Grundsätzliche Anforderung des Zwei-Sinne-Prinzips bei Zustieg erfüllt, jedoch keine akustische Linien- und Fahrtzielinfo für blinde Fahrgäste.	4.3.9	92ff.
Info im Fahrzeug	Rollatornutzend/ rollstuhlnutzend	Allgemeine Vorgabe, dass elektronische Anzeigen / Kennzeichnungen gut wahrnehmbar; Mindestanforderung an Fahrzeug, dass aus gesamtem Fahrgastrraum einsehbare „Wagen hält“-Anzeige	Zwei-Sinne-Prinzip erfüllt, jedoch ohne Angabe, ob Echtzeit-Info vorgesehen ist, ebenso fehlt Vorgabe der Sichtbarkeit von allen Plätzen.	4.3.6.4 4.3.9	78 95
	Sehbehindert/blind Schwerhörig/ gehörlos	Akustische und optische Haltestelleninformation in deutscher Sprache (mittels Flachbildschirm)			

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Barrierefreie Kommunikation (Kontakt zu Personal)	Sehbehindert/blind Schwerhörig/ gehörlos Kognitiv beeinträchtigt	Allgemeine Vorgabe, dass Service-Personal im Umgang mit Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen geschult werden soll.	Grundsätzlich ausreichende Vorgaben, da hier auch Wirkung von EU-VO 181/2011 (Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr)	4.3.6	85
Barrierefreie Vertriebstechnik	Gehbehindert/ rollatornutzend Rollstuhlnutzend/ arm-/handbehindert/ kleinwüchsig Sehbehindert/ blind Schwerhörig/ gehörlos Kognitiv Beeinträchtigt	Nur allgemeine Vorgabe, dass Ticketverkauf (analog und digital) für alle nutzbar gestaltet sein muss; keine weiteren Anforderungen/Standards	„Einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrenscheinautomaten, Rufstellen“ etc. in Anforderungen benannt, aber fehlende konkretere Vorgaben, damit nicht prüfbar, wie Anforderungen sensorisch eingeschränkter Fahrgäste tatsächlich berücksichtigt wurden.	4.3.6.8	84f.
Betrieb/Service					
Funktionsfähigkeit Rampen/Aufzüge	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlnutzend kleinwüchsig	Nicht weiter definiert, da im Zuständigkeitsbereich nicht vorhanden (Kreis OHS nicht für SPNV und Bahnhöfe zuständig).			

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Winterdienst und Reinigung	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlnutzend/ kleinwüchsrig Arm-/handbehindert Sehbehindert/ blind Schwerhörig/ blind Kognitiv beeinträchtigt	<p>Leitsatz Nr. 4: „Sicherung anhaltender Nutzbarkeit“: barrierefreie Nutzbarkeit ist durch regelmäßige Reinigung, Wartung, unverzügliche Schadensbeseitigung und ausreichenden Winterdienst konsequent zu sichern; in Standards allerdings keine weiteren Vorgaben formuliert</p>	Fehlende Formulierung von Vorgaben, damit unklare Definition – was ist ausreichend? Punkt wird zudem in Anforderungen nicht aufgegriffen.	4.3.6.1	71
Störungen, Umleitung, etc.	Alle	<p>Wenige spezifische Standards in direktem Zusammenhang mit barrierefreien Informationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Generelle Vorgaben innerhalb Qualitätsanforderungen an FGI zur möglichst kurzfristigen Information über Störungsursachen und eventuelle Reisealternativen bei ungeplanten Störungen. - Maßnahme zur Weiterentwicklung: „Die Kommunikationsmittel und -kanäle müssen sowohl für die Information vor Reiseantritt sowie während der Reise barrierefrei sein, insbesondere bei ungeplanten Veränderungen wie Verspätungen oder Fahrtausfällen müssen die Informationen für alle Nutzer zugänglich und verständlich sein.“ 	Grundsätzliche Vorgabe sinnvoll, jedoch keine detaillierten Anforderungen	4.3.10 6.9	97 129

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz: Teilweise Relevanz:				
Personal	Alle	Allgemeine Vorgabe, dass Service-Personal im Umgang mit Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen geschult werden soll.	Grundsätzlich ausreichende Vorgaben, da hier auch Wirkung von EU-VO 181/2011 (Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr)	4.3.6.8	85
Aktualität von Informationen	Alle	Keine spezifischen Standards in direktem Zusammenhang mit barrierefreien Informationen, lediglich generelle Benennung aktueller Informationen als wesentliche Nutzungsvoraussetzung		4.3.10	96

5. Vorgaben von Standards – Verbindlichkeit

Verwendete Formulierungen (Beispiele)	Verbindlichkeit (Hoch/Mittel/Gering)	Kapitel	Seiten
<ul style="list-style-type: none"> „Die Ausstattung der Fahrzeuge <u>muss</u> einen einfachen Zugang für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen <u>gewährleisten</u>. Daher muss im Rahmen der Modernisierung der Fahrzeugflotte der Anteil niederflriger Fahrzeuge kontinuierlich erhöht werden [...] Neben den Fahrzeugtypen sind folgende Ausstattungsmerkmale <u>notwendig</u>, um eine sichere und selbstständige Nutzung für alle Fahrgäste <u>zu gewährleisten</u>“ „Sie legen in zehn bzw. elf Teilbereichen detaillierte Standards fest, die eine problemlose barrierefreie Nutzung ermöglichen“ Eingangs: „Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ <u>zu orientieren</u>“ „In Tabelle 22 wird aufgeführt, welche Aspekte bei der Bereitstellung von Informationsmaterial <u>zu berücksichtigen sind</u>“ „Um auf der gesamten Wegekette eine einfache Nutzung des ÖPNV <u>zu gewährleisten</u>, sind bereits bei der Reisevorbereitung die Aspekte der Barrierefreiheit <u>zu beachten</u>.“ 	Viele Vorgaben als Muss-Vorgaben, teilweise jedoch auch Soll-Vorgaben, letzteres vor allem bei Prüfaufträgen, insgesamt relativ hohe Verbindlichkeit. Für Fahrzeuge (bis 2022 100% NF) sowie Haltestellenausbau (bis 2022 entsprechend der im NVP dargestellten Priorisierung) sind konkrete zeitliche Ziele benannt, ansonsten werden zur Erreichung der Leitziele keine konkreten zeitlichen Horizonte genannt, teilweise werden sie	4.3.6.4 4.3.6.5 4.3.6.3 4.3.6.8	78 79 75 84

<ul style="list-style-type: none"> „Bis zum Jahr 2022 soll der Anteil niederfluriger Fahrzeuge 100% betragen.“ „Um eine barrierefreie Wegekette zu ermöglichen müssen die Haltestellen [...] ausgebaut werden“ (Steckbrief) „Das Angebot des barrierefreien ÖPNV muss um die Bereitstellung ausreichender und barrierefreier Informationen ergänzt werden, um die komplette Wegekette barrierefrei zu gestalten“ (Steckbrief) „Es soll an einzelnen Haltestellen geprüft werden, ob eine Höhenverstellbarkeit [von Fahrgastinformationen und Fahrplanaushängen] möglich ist und nützlich ist.“ 	<p>lediglich als mittelfristig zeitlich eingeordnet.</p> <p>Eine Verknüpfung zwischen den eingangs aufgeführten Grundanforderungen und den konkreten Standards erfolgt nicht durchgängig.</p>	6.9	128 ff.
--	---	-----	---------

6. Beteiligung von Akteuren

		Kapitel	Seiten
Methodik des Beteiligungsverfahrens	Der NVP macht hierzu keine Angaben. Laut mündlicher Auskunft einer Vertreterin des BSK im Beirat für Menschen mit Behinderungen des Kreises Ostholtstein gab es eine Anhörung.		
Nennung der Akteure	Es wird der Beirat für Menschen mit Behinderungen des Kreises Ostholtstein als Akteur benannt, weitere werden nicht erwähnt.	6.9	130
Akteure gemäß § 8 Abs. PBefG mit Bezug zu Barrierefreiheit	<p>Einbeziehung der Akteure gemäß PBefG wird grundsätzlich in Leitsatz zur Barrierefreiheit festgehalten, jedoch im NVP nicht weiter ausgeführt: „Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sind frühzeitig mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen.“</p> <p>Regelmäßiger Austausch mit Beirat für Menschen mit Behinderungen des Kreises Ostholtstein soll fortgeführt werden, Beirat wird zudem bei einzelnen Prüfaufträgen als einzubehend benannt (barrierefreier Haltestellenausbau, Fahrgastinformation).</p>	4.3.6.1 4.3.6.8 6.9	73 85 129, 130
Dokumentation des Beteiligungsverfahrens	Es wird nicht dargestellt, in welchem Umfang Ergebnisse der Anhörung in den NVP Eingang fanden.		

7. Orientierung am Zieljahr 2022

	Nennung	Form der Vorgaben/Nennung	Kapitel	Seiten
Erreichung des Zieljahrs	ja	Das Ziel wird aufgegriffen und benannt, aber aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen als nicht erreichbar eingestuft; entsprechende begründete Ausnahmen werden formuliert; zur Erreichung vollständiger Barrierefreiheit werden 11 Leitsätze mit unterschiedlichem Schwerpunkt formuliert	4.3.6.1	69

8. Definition von Ausnahmen

	Nennung	Konkrete Definitionen	Kapitel	Seiten
Infrastruktur (Haltestellen/ Bahnhöfe)	Ja	<p>Ein barrierefreier Ausbau ist verzichtbar, wenn geringe Verkehrsbedeutung, problematische räumliche Bedingungen, unverhältnismäßige Kosten, naheliegende Alternativhaltestelle, möglicher bevorstehender Aufhebung,</p> <p>Formulierung von Grundsätzen bzgl. der baulichen Ausgestaltung, die Ausnahmen hinsichtlich der Ermöglichung eines barrierefreien Einstiegs ermöglichen, sofern dieser aus diversen Gründen (u.a. topografische Situation, räumliche Randbedingungen, unverhältnismäßig hohe Kosten) nicht herstellbar ist; statt Nichtausbau sollen kleinräumige Verlegungen oder barriearme Lösungen für bessere Nutzbarkeit vorgezogen werden.</p> <p>Neben den Ausnahmen wird für den Ausbau bis 2022 eine Priorisierung nach Punktesystem festgelegt, wobei Haltestellen nach Kriterien der Fahrgastnachfrage, Bedeutung als Umsteigehaltestelle, vorhandenen Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte sowie der Einstiegssituation an vorhandener Haltestelle bewertet werden, von Priorisierung nur abzuweichen, wenn unmittelbare Straßenumbau oder -sanierungsmaßnahmen vorgesehen</p>	4.3.6.7 4.3.6.6	82ff. 81f.
Fahrzeuge	Ja	Es werden explizit keine Ausnahmen definiert, da alle Fahrzeuge barrierefrei auszustatten sind, die hierzu nötigen konkreten Vorgaben sind in künftigen VV festzuhalten	4.3.6.7	84
Information/ Vertrieb	nein	Ausnahmen von den Standards zu Information/Vertrieb fehlen vollständig		
Betrieb/Service	nein			

9. Abgleich und Koordinierung mit anderen Akteuren und Planwerken

		Kapitel	Seiten
Aufgeführte andere Planwerke	<p>Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (LEP 2010), darin Anforderung an NVP, Mobilitätsansprüche durch demographischen Wandel, insb. älterer Menschen sowie Menschen mit Behinderung berücksichtigen > Teilhabe durch barrierefreien ÖPNV und gute Erreichbarkeit des Angebots</p> <p>LNVP Schleswig-Holstein, inhaltliche Zusammenfassung geht nicht auf Aspekte der Barrierefreiheit ein.</p> <p>Fachbeitrag zur Neustrukturierung des Busliniennetzes im Kreis als planerische Grundlage für den RNVP, ein Bezug zum Thema Barrierefreiheit wird nicht benannt</p> <p>Weitere Planwerke verschiedener Gemeinden innerhalb des Kreises wie VEP Bad Schwartau, „Integriertes Stadtentwicklungskonzept Eutin“ und „Zukunfts Konzept Daseinsvorsorge Stadt Neustadt und Ulm“ > nur letzteres nennt Barrierefreiheit als Untersuchungsthema</p> <p>Planwerke benachbarter AT > RNVP Lübeck, NVP Kreis Plön, RNVP Kreis Segeberg, RNVP Kreis Stormarn, von Relevanz nur für Angebotsthemen</p>	2.9.3	36ff.
Benannte Akteure			

10. Praktische Umsetzung und Finanzierung der vollständigen Barrierefreiheit

		Kapitel	Seiten
Marktorganisation	<p>Keine weiteren Angaben, außer Benennung der Verantwortung des Kreises als Aufgabenträger für Planung, Organisation und Finanzierung</p> <p>Fortführung der wettbewerblichen Vergaben</p>	7.5, 8.0 9.2	171, 173 236
Finanzierungsquellen	Allgemeiner Verweis auf Finanzierung über RegG-Mittel und ÖPNVG SH, keine konkreten Angaben zur Finanzierung von Maßnahmen der Barrierefreiheit	7.5?	171 ff.

Finanzierungsvolumen	Benannte Investitionen für Infrastruktur (barrierefreier Haltestellenausbau): je Halteposition 1.500 EUR bis 20.000 EUR, keine weiteren Angaben zu Gesamtvolumen o.ä.	7.6	172
----------------------	---	-----	-----