



Informationen zur Barrierefreiheit im Haltestellenmanagementsystem

Grundlage für eine Information zur Barrierefreiheit (BAIM)

Version 0.4, Stand: 14.01.2009

erarbeitet für:

Rhein Main Verkehrsverbund GmbH

Alte Bleiche 5

65719 Hofheim am Taunus

vorgelegt am 23.12.2008 durch:

**Rhein-Main-Verkehrsverbund
Servicegesellschaft mbH (rms GmbH)**

Mannheimer Straße 15-19

60329 Frankfurt am Main



Änderungsnachweis

Version	Stand	Bearbeiter	Änderungen	Bemerkungen
Entwurf	2008-07-21	Melanie Martín Bartz	Erstellung des Dokuments	
V.02	2008-12-22	Melanie Martín Bartz	Ergänzungen	
V.03	2008-12-23	Melanie Martín Bartz	Ergänzungen	
V.031	2009-01-05	Uwe Espenschied	Ergänzungen / Anfragen zur Diskussion / Einarbeitung	erst zu Josef Becker, dann zu Alex. Knau, dann zur rms
V.032	2009-01-05	Josef Becker	Weitere Überarbeitung	
V.04	2009-01-148	Melanie Martín Bartz	Korrekturen und Skizzen	



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
1.1	Was ist BAIM?.....	4
1.2	Erweiterung des Auskunftsbereiches	4
2	Datendefinition der Merkmale in HMS.....	5
2.1	Allgemeines.....	5
2.2	Die grundlegende Haltestellenstruktur für BAIM	5
2.3	BAIM-Attribute auf Haltestellenebene	6
2.4	BAIM-Attribute auf Ebene des Haltestellenbereichs.....	7
2.4.1	Der barrierefreie Zugang	7
2.4.2	Wege zwischen Haltestellenbereichen	13
2.4.3	Umlaufsperrern	17
2.5	BAIM-Attribute auf Ebene des Haltestellenmastes.....	19
2.6	Informationen über zusätzliche Ausstattung.....	19
2.7	Lageplan	21

1 Einleitung

1.1 Was ist BAIM?

Ziel des Projekts BAIM (Barrierefreie ÖV-Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen) ist es, die aktive und selbstständige Teilnahme mobilitätseingeschränkter Personen am öffentlichen Personenverkehr (ÖV) durch eine zielgruppenspezifische Information über geeignete Reisemöglichkeiten zu unterstützen.

Die Informationen zur Barrierefreiheit beginnen am Eingang der Start-Haltestelle und enden am Ausgang der Ziel-Haltestelle. Während des gesamten Reiseverlaufs sollen die für den mobilitätseingeschränkten Reisenden relevanten Informationen in verständlicher und bedarfsgerechter Form zur Verfügung stehen.

Die Bereitstellung der Information erfolgt über verschiedene Auskunftsmidien unter dem Einsatz neuer Technologien. Das erste Resultat des Projekts ist eine Fahrplanauskunft, die der RMV und die Projektpartner in Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden entwickelt haben (<http://www.rmv.de/baim>).

Bei dieser speziellen Fahrplanauskunft erhalten sie Informationen zur S-Bahn sowie zu allen lokalen Verkehrsmitteln in der Stadt Frankfurt, in der Stadt Offenbach sowie im Landkreis Offenbach.

1.2 Erweiterung des Auskunftsgebietes

Um die Fahrpläne weiterer Gebiete in dieser erweiterten Fahrplanauskunft repräsentieren zu können, sind spezielle Informationen zu den Haltestellen und Stationen sowie den eingesetzten Fahrzeugen erforderlich.

Die Integration der BAIM-Merkmale in HMS ermöglicht es ab sofort jeder interessierten LNO an diesem Projekt der „ÖV-Information zur Barrierefreiheit“ teilzunehmen und eigenständig die nötigen Attribute zu erheben und zu pflegen.

Um zu einer vollständigen ÖV-Auskunft zu gelangen, werden weitere Grundlagen in Zusammenarbeit mit dem RMV erarbeitet (Abbildung der Stationen und der eingesetzten Fahrzeuge im Auskunftssystem). Außerdem ist es wichtig, dass alle Haltestellen innerhalb des Gebietes einer LNO vollständig erfasst werden.

2 Datendefinition der Merkmale in HMS

2.1 Allgemeines

Die BAIM-Attribute erfordern bei der Erhebung vor Ort ein spezielles Augenmerk. Die Bedeutung der Merkmale und Werte sollte deshalb verständlich sein. Auch um eine gleichmäßige Datenqualität zu gewährleisten, ist es wichtig die Messung der Werte und die Erhebung weiterer Attribute nach festgelegten Definitionen vorzunehmen.

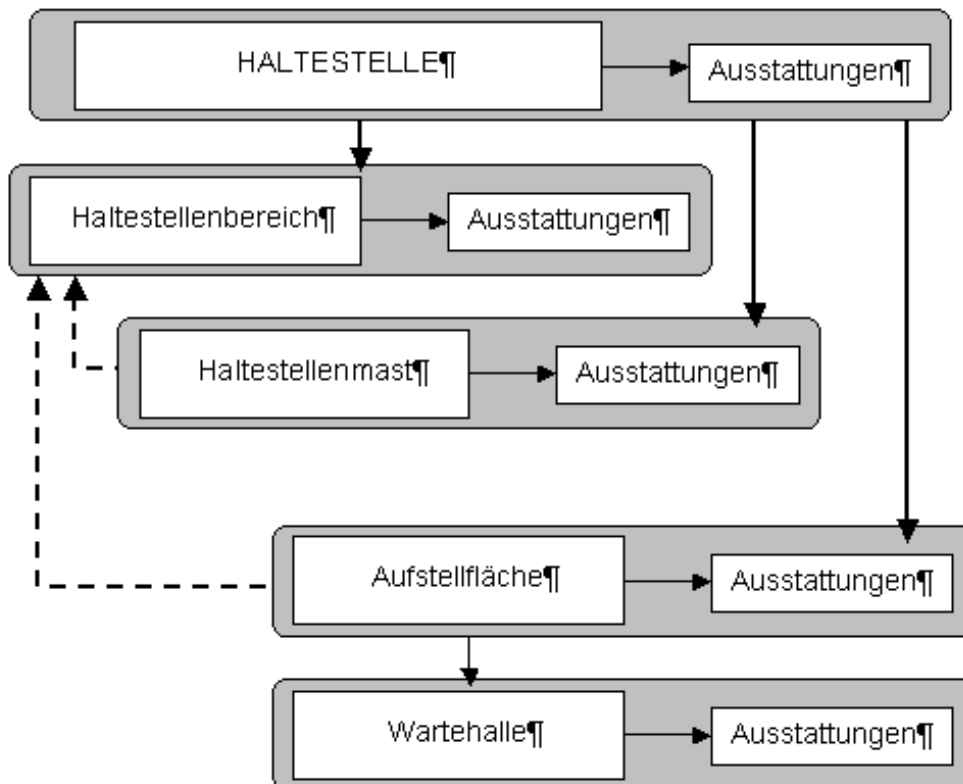
In den folgenden Abschnitten werden die einzelnen BAIM-Attribute näher erläutert und in Verbindung mit den HMS-Menüs dargestellt.

2.2 Die grundlegende Haltestellenstruktur für BAIM

Um die nötigen Merkmale einer barrierefreien Reisekette im Auskunftssystem abzubilden, wird die Haltestelle weiter unterteilt in Bereich und Mast. Die meisten BAIM-Attribute werden dem Bereich zugeordnet. Dieser stellt ein geographisch zusammenfassbares und im Zugang baulich einheitliches Haltestellenteil dar. An einem Bereich können ein oder mehrere Masten vorhanden sein, wenn diese baulich nicht voneinander getrennt sind, z.B. Doppelhaltestelle oder ZOB.

Die Masten dienen vor allem zur Angabe der bedienenden Linien.

Folgende Skizze verdeutlicht die in HMS vorhandenen Haltestellenteile und deren Beziehung zueinander:



- > = untergeordnete Haltestellenteile
- - -> = muss einem Bereich zugewiesen werden

Die Haltestellenteile Bereich, Mast und Aufstellfläche werden automatisch der Haltestelle untergeordnet. Zusätzlich sollte der Mast und die Aufstellfläche einem Haltestellenbereich zugewiesen werden. Die Wartehalle ist an das Vorhandensein einer Aufstellfläche gebunden. Die Haltestellenteile werden durch weitere Eigenschaften und Attribute definiert. Außerdem kann jedem Haltestellenteil individuell Ausstattung zugeordnet werden (siehe hierzu auch „Leitfaden für die Haltestellenerhebung“ auf der HMS-Startseite/Dokumente).

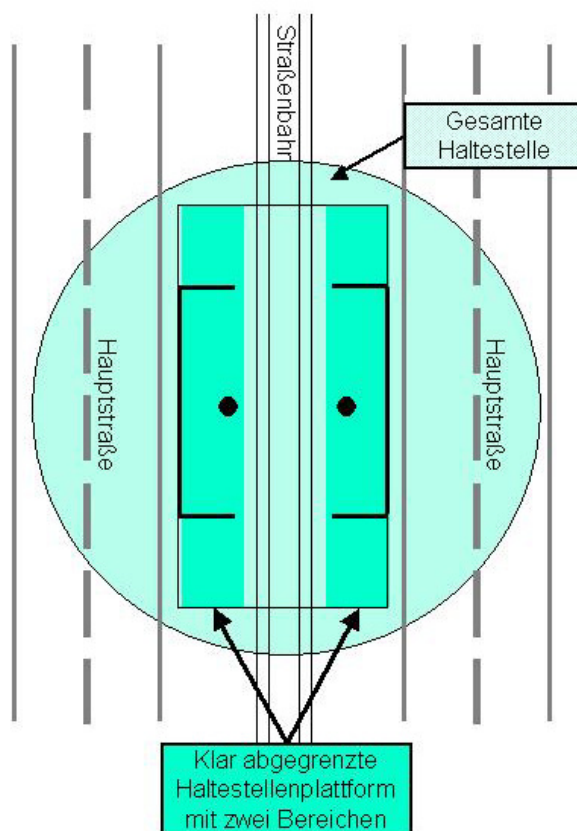
2.3 BAIM-Attribute auf Haltestellenebene

Lediglich das Merkmal ‚Haltestelle in Straßenmitte‘ im Menü **Basisdaten** ist auf der Ebene der Haltestelle zu finden. Mit dieser Angabe wird der Fall abgebildet, in dem der Fahrgast mindestens eine Straße überqueren muss, um zur Haltestelle und

letztendlich ins Fahrzeug zu gelangen. Bei Haltestellen in der Straßenmitte ist die Haltestellenplattform eigenständig und klar zur Straße hin abgetrennt.

In dem unten dargestellten Beispiel besteht die Haltestelle aus insgesamt zwei Straßenbahnbereichen. Diese befinden sich beide in Straßenmitte, so dass die gesamte Haltestelle mit diesem Attribut versehen wird (vergleiche auch unter 2.4.1 S. 8 „Haltestellenbereich in Straßenmitte“ und S. 11 „Einstieg in Straßenmitte“).

Haltestelle in Straßenmitte



2.4 BAIM-Attribute auf Ebene des Haltestellenbereichs

2.4.1 Der barrierefreie Zugang

Ein Großteil der Angaben zur Barrierefreiheit einer Haltestellen wird am Haltestellenbereich hinterlegt. In HMS steht hierfür das Menü [Barrierefreier Zugang](#) bereit, in dem folgende Merkmale festgehalten werden:

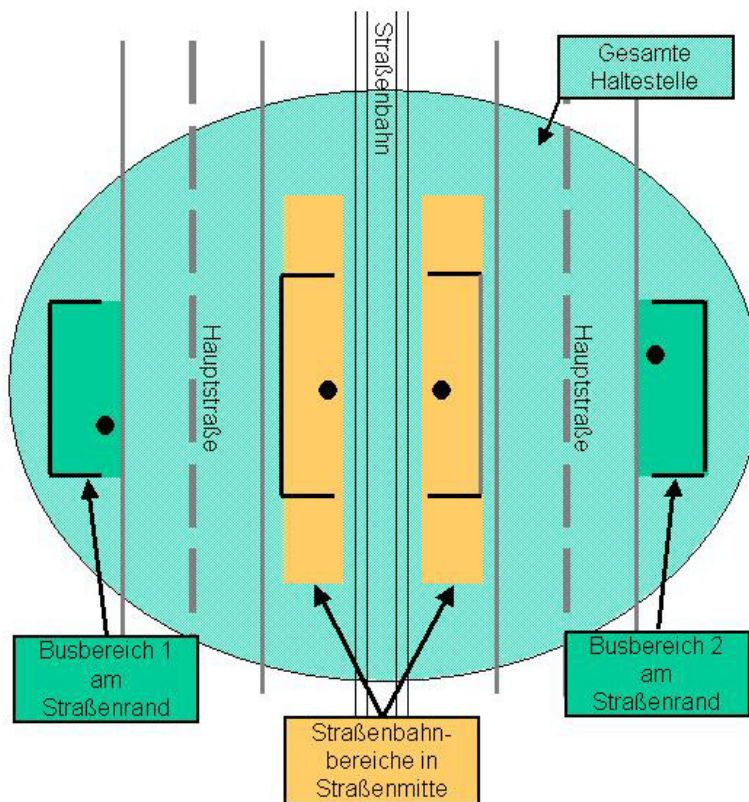
Hst.-Bereich in Straßenmitte

Eine Haltestelle kann aus verschiedenen Bereichen bestehen. Dies ergibt sich durch räumlich getrennte Haltepunkte (Masten auf unterschiedlichen Straßenseiten) oder durch verschiedene Verkehrsmittel (Bus und Strab). Mit diesem Attribut sollen Bereiche gekennzeichnet werden, die im Gegensatz zum Rest der Haltestelle, in Straßenmitte liegen. In der folgenden schematischen Skizze ist ein solches Fall verdeutlicht:

In dem dargestellten Beispiel verkehren an einer Haltestelle verschiedene Verkehrsmittel. Die Haltestelle besteht aus insgesamt vier Bereichen mit je einem Mast. Die Wartebereiche des Busses (Busbereiche) befinden sich am Straßenrand, von denen aus der Einstieg in das Fahrzeug erfolgt.

Die Straßenbahnbereiche befinden sich zwischen zwei Fahrbahnen, die zum Erreichen der Straßenbahnbereiche überquert werden müssen – sie befinden sich somit in Straßenmitte.

Haltestellenbereich in Straßenmitte



● → Masten an den versch. Bereichen

In anderen Beispielen könnten sich auch verschiedene Busbereiche in Straßenmitte befinden (vergleiche außerdem S. 11 „Einstieg in Straßenmitte“).

Hst.-Bereich stufenfrei zugänglich

Hinsichtlich der stufenfreien Erreichbarkeit eines Haltestellenbereiches ist der Weg vom Bordstein zum Bereich zu betrachten. Rampen sind bei Bordsteinabsenkungen zu vernachlässigen.

Höhe der Stufe in cm

Relevant sind Stufen mit einem Höhenunterschied von mehr als 3 cm, die sich auf dem Weg vom Bordstein zum Bereich befinden. Das kann der Bordstein am Straßenrand oder eine zusätzliche Stufe sein. Ab einer Anzahl von zwei zusammenhängenden Stufen, ist von einer Treppe zu sprechen. Diese wird nach eigenen Kriterien erhoben (In solchen Fällen bitte Rücksprache mit einem RMV-Mitarbeiter halten!).

Höhe Bordstein in cm

Die Bordsteinhöhe, Bussteighöhe bzw. Bahnsteighöhe (Strab) ist bei Verkehrsmitteln, die im Straßenraum fahren, zwischen dem Straßenniveau und der Oberkante von Bordstein, Bussteig bzw. Bahnsteig zu messen. Wenn diese Höhe stark schwankt, ist ein typischer Wert für die übliche Einstiegsstelle von Rollstuhlfahrern zu bestimmen.

Im Schienenverkehr wird der vertikale Abstand zwischen der Schienenoberkante und der Bahnsteigoberkante bestimmt.

Material Bodenbelag

Ein befestigter Bodenbelag ist vorhanden, wenn der unmittelbare Haltestellenbereich gepflastert (Kopfsteinpflaster, Gehwegplatten, Verbundsteine o. ä.), asphaltiert oder mit einer Betondecke versehen ist. Besteht die Oberfläche aber nur aus Schotter,

Sand oder einem vergleichbaren Belag, so handelt es sich um einen unbefestigten Bodenbelag.

Zugang zum Bereich

Hier wird eine allgemeine Beschreibung des Zugangs zum Bereich angegeben. Eine Liste ermöglicht die direkte Auswahl einer Angabe wie beispielsweise Treppe oder Gehweg (Liste kann in den LNO-Basisdaten erweitert werden).

Rampenneigung in Prozent

Kann die Haltstelle über eine Rampe erreicht werden, ermittelt man mit Hilfe eines Neigungsmessers die Rampenneigung. Relevant sind alle öffentlich zugänglichen Rampen, die in direktem Zusammenhang mit der Haltstelle stehen.

Haltestellenbreite in cm

Die Breite eines Bus- bzw. Bahnsteigs ist die Abmessung des Steigs quer zur Fahrtrichtung. Die Werte müssen für jeden Mast, d. h. für jede Bushaltstelle bzw. für jedes Straßenbahngleis getrennt aufgenommen werden.

Die Angabe dient zur Beurteilung, ob der Platz ausreicht, damit Rampen oder andere Einstiegshilfen verwendet werden können und bezieht sich deshalb auf die Einstiegsstelle für Rollstuhlfahrer.

Besonderheiten der Vermessung von Bussteigbreiten:

An allen Bus-Haltestellen wird die maximal im Betrieb erreichbare Bussteigbreite gemessen, d. h. es wird an der Stelle gemessen, an der die größte hindernisfreie Breite über die Länge von 1,50 m vorgefunden wird. Gemessen wird ab Bussteigkante.

Die maximale Bussteigbreite muss nicht dem normalen Halteort entsprechen; Es kann davon ausgegangen werden, dass der Busfahrer diese Stelle in der Praxis auswählt, um einem Rollstuhlfahrer den Ein- oder Ausstieg zu ermöglichen. Wie bei den Straßenbahnhaltestellen, wird eine hindernisfreie Mindestbreite von 2,30 m

(0,90m Rampenlänge + 1,50m Bewegungsfläche abzüglich 10 cm Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Bussteig) benötigt.

Leitstreifen

Leit- bzw. Warnstreifen (Bodenindikatoren) sind Bestandteil der Gehwegoberfläche. Sie dienen aufgrund ihrer Struktur und ihres Farbkontrastes als systematisch durchlaufende Bodenmarkierung Blinden und Sehbehinderten als taktile, visuelle und akustische Orientierungshilfe. Der Materialunterschied im Gehwegbelag ermöglicht Blinden und Sehbehinderten, sich durch Pendel- und Aufsatzbewegungen des Langstocks eine Orientierung zu verschaffen.

Darüber hinaus hat der Leitstreifen auch eine Warnfunktion für alle Reisenden. Er grenzt die Bussteig-/ Bahnsteigkante vom Wartebereich ab.

Im Rahmen einer BAIM-Erhebung sind ausschließlich jene Leit- bzw. Warnstreifen relevant, die parallel zur Bus-/Bahnsteigkante verlaufen und eine farblich kontrastierende und im Material mittels Rillen- oder Noppenplatten abgesetzte Oberfläche besitzen (optisch-taktil). Leitstreifen, die der Orientierung im Bereich der Haltestelle dienen oder nur mit weißer Farbe aufgemalt werden, sind nicht zu erheben.

Besonderheiten beim Einstieg:

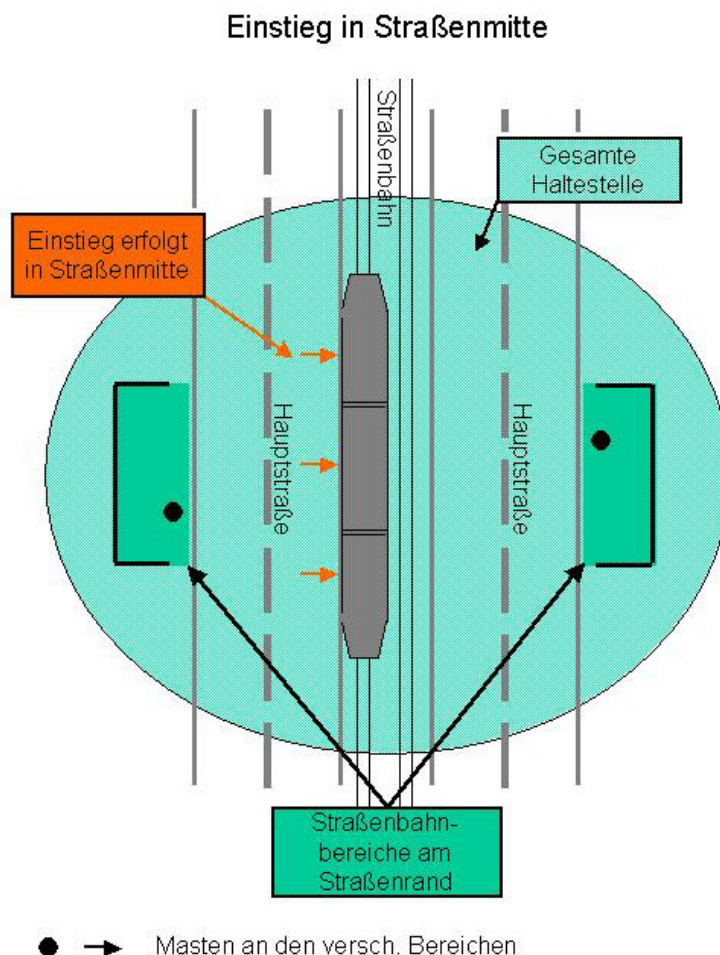
In diesem Textfeld können Besonderheiten jeglicher Art, die sich beim Einstieg ins Fahrzeug ergeben, frei formuliert werden.

Einstieg in Straßenmitte

Es gibt Fälle (insbesondere bei Straßenbahn und U-Bahn), in denen sich die Gleise in der Straßenmitte ohne Abtrennung zur Straße befinden (Gleise in der Straße). Für den Ein- und Ausstieg müssen die Fahrgäste also die Fahrbahn betreten. In der Regel ist diese Fahrbahn für die Zeit des Fahrgastwechsels durch eine Lichtsignalanlage für den übrigen Straßenverkehr gesperrt. Die

Haltestellenausstattung (z. B. Fahrplanaushang oder Fahrkartenautomat) befinden sich in solchen Fällen am Straßenrand.

In dem unten dargestellten Beispiel wird diese Situation an einer Straßenbahnhaltestelle verdeutlicht.



Stufenfrei zugänglich

In Zusammenhang mit einem Einstieg in Straßenmitte wird hinsichtlich der stufenfreien Erreichbarkeit der Weg vom Bürgersteig zum Einstiegsbereich betrachtet.

Rampen sind bei Bordsteinabsenkungen zu vernachlässigen.

Höhe der Stufe in cm (bei Einstieg in Straßenmitte)

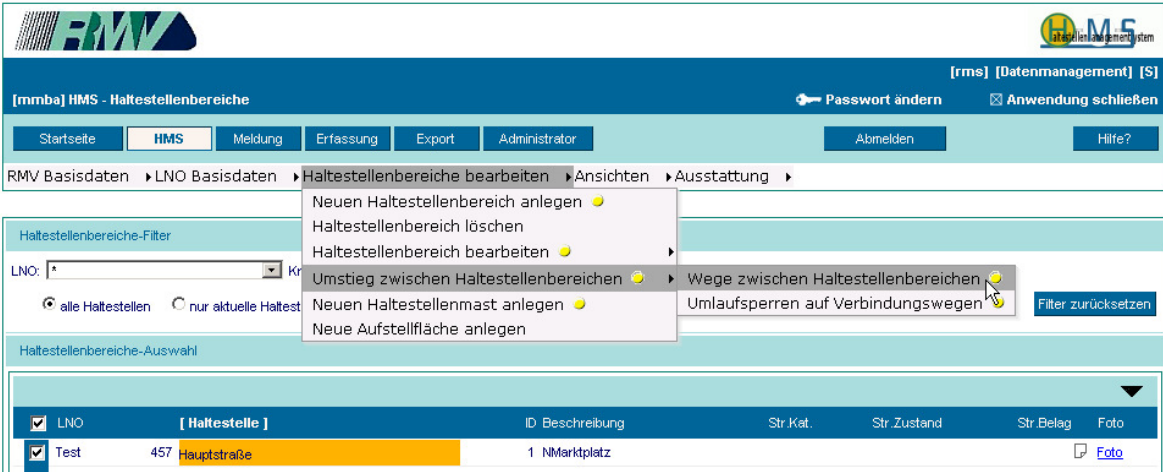
In Zusammenhang mit einem Einstieg in Straßenmitte wird hier der Weg vom Bürgersteig zum Einstiegsbereich betrachtet. Befindet sich auf diesem Weg eine Stufe von mehr als 3 cm, wird diese vermessen. Dabei kann es sich um den Bordstein selbst oder um eine zusätzliche Stufe handeln. Ab einer Anzahl von zwei zusammenhängenden Stufen, ist von einer Treppe zu sprechen. Diese wird nach eigenen Kriterien erhoben (In solchen Fällen bitte Rücksprache mit einem RMV-Mitarbeiter halten!).


Straßenbreite in cm

Im Falle eines Einstiegs in Straßenmitte dient diese Angabe zur Beurteilung, ob der Platz ausreicht, damit Rampen oder andere Einstiegshilfen verwendet werden können. Die Straßenbreite wird quer zur Fahrtrichtung gemessen.

2.4.2 Wege zwischen Haltestellenbereichen

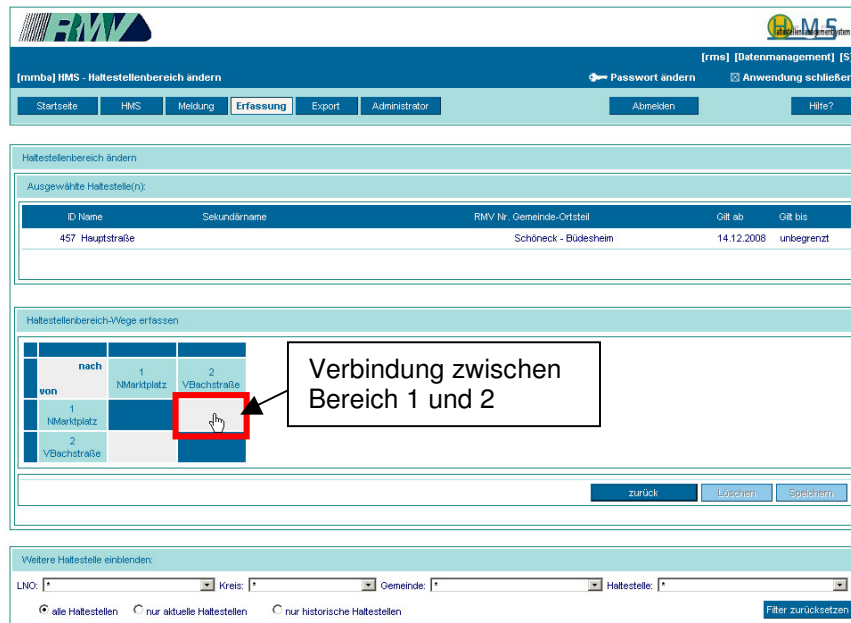
Dieses gesonderte Untermenü wird über die Ansicht der Haltestellenbereiche aufgerufen. Sowohl die Entfernung als auch die Merkmale eines Umstiegsweges werden hier erfasst.



☑ LNO	[Haltestelle]	ID	Beschreibung	Str. Kat.	Str. Zustand	Str. Belag	Foto
☑ Test	457 Hauptstraße	1	NMarktplatz				 Foto

Als Umstiegswege gelten alle Fußwege zwischen den Bereichen einer Haltestelle. Zusätzlich können verschiedene Haltestellen untereinander „verbunden“ werden (so genannte „festverdrahtete Wege“). Dabei kann es sich um nahe gelegene Bus- oder Straßenbahnhaltestellen handeln.

Es sind alle umsteigerelevanten Wegerelationen abzubilden. Ausgangspunkte für die Weglänge sind jeweils die Masten selbst.



Haltestellenbereich ändern

Ausgewählte Haltestelle(n):

ID Name	Sekundärname	RMV Nr. Gemeinde-Ortsteil	Gilt ab	Gilt bis
457	Hauptstraße	Schöneck - Büdeshelm	14.12.2008	unbegrenzt

Haltestellenbereich-Wege erfassen

	nach	1	2
von		NMarktplatz	VBachstraße
1	NMarktplatz		
2	VBachstraße		

Verbindung zwischen Bereich 1 und 2

Weitere Haltestelle einblenden:

LNO: * Kreis: * Gemeinde: * Haltestelle: *

alle Haltestellen nur aktuelle Haltestellen nur historische Haltestellen

Nach Aufruf des Menüs erscheint eine Matrix, die es ermöglicht, alle vorhandenen Bereiche der Haltestelle miteinander zu verbinden. Durch *klick* auf ein Feld erscheint das gesamte Menü zur Erfassung der Wegemerkmale.



Informationen zur Barrierefreiheit im Haltestellenmanagementsystem

Grundlage für eine barrierefreie ÖV-Information (BAIM)



Haltestellenbereich ändern

Ausgewählte Haltestelle(n):

ID Name	Sekundärname	BfV Nr. Gemeinde-Ortsteil	Gilt ab	Gilt bis
457 Hauptstraße		Schöneck - Badesheim	14.12.2008	unbegrenzt

Haltestellenbereich-Wege erfassen

nach	1 NMarktplatz	2 VBachstraße
von	1 NMarktplatz	2 VBachstraße

INGABEN AUCH GESPIEGELT SPEICHERN

LÄNGE IN M:

STUFE AUF FUSSWEG: ja nein

RAMPENNEIGUNG IN PROZENT:

TREPPE AUF FUSSWEG: ja nein

ROLLTREPPE AUF FUSSWEG: ja nein

UMLAUFSPERRE: ja nein

UMLAUFSPERRE BARRIEREFREI: ja nein

[direkt zu Umlaufsperrre auf diesem Weg erfassen](#)
(Direktverweis, ungespeicherte Änderungen in diesem Formular gehen verloren.)

STRASSENQUERUNG ERFORDERLICH: ja nein

ÜBERGANG MIT QUERUNGSHILFE LICHTSIGNALANLAGE: ja nein

AKUSTISCHE HILFE BEI LICHTSIGNALANLAGE: ja nein

ÜBERGANG MIT QUERUNGSHILFE ZEBRASTREIFEN: ja nein

BORDSTEINABSENKLUNG: ja nein

GLEISÜBERQUERUNG ERFORDERLICH: ja nein

Weitere Haltestelle einblenden:

LNO: Kreis: Gemeinde: Haltestelle:

alle Haltestellen nur aktuelle Haltestellen nur historische Haltestellen

Neben der Weglänge wird das Vorhandensein von Stufen, Rampen, Treppen, Rolltreppen und Umlaufsperrern (Sperrerelemente) auf dem Fußweg angegeben.

Zusätzlich wird eine erforderliche Straßenquerung näher beschrieben und vorhandene Gleisquerungen erfasst.



Informationen zur Barrierefreiheit im Haltestellenmanagementsystem

Grundlage für eine barrierefreie ÖV-Information (BAIM)



Haltestellenbereich ändern

Ausgewählte Haltestelle(n):

ID Name	Sekundärname	RMV Nr. Gemeinde-Ortsteil	Gilt ab	Gilt bis
457 Hauptstraße		Schöneck - Budesheim	14.12.2008	unbegrenzt

Haltestellenbereich-Wege erfassen

nach	1	2
von	NMarktplatz	VBachstraße
1		27m
2	27m	

Hin- und Rückrichtung zwischen Bereich 1 und 2

Weitere Haltestelle einblenden:

LNO: * Kreis: * Gemeinde: * Haltestelle: *

alle Haltestellen nur aktuelle Haltestellen nur historische Haltestellen

Filter zurücksetzen

Der erfasste Weg gilt automatisch in Hin- und Rückrichtung.

Haltestellenbereich ändern

Ausgewählte Haltestelle(n):

ID Name	Sekundärname	RMV Nr. Gemeinde-Ortsteil	Gilt ab	Gilt bis
457 Hauptstraße		Schöneck - Budesheim	14.12.2008	unbegrenzt
12 Zum blauen Haus	Zum blauen haus	Aach	03.07.2008	unbegrenzt

Haltestellenbereich-Wege erfassen

nach	Hauptstraße 1	Hauptstraße 2	Zum blauen Haus 12	Zum blauen Haus 123
von	NMarktplatz	VBachstraße	Ri Bahnhof	Ri Rathaus
Hauptstraße 1		27m		
Hauptstraße 2	27m			
Zum blauen Haus 12				
Zum blauen Haus 123				

Auswahlfeld für weitere Haltestellen

Weitere Haltestelle einblenden:

LNO: Test Kreis: * Gemeinde: * Haltestelle: Zum blauen haus

alle Haltestellen nur aktuelle Haltestellen nur historische Haltestellen

Filter zurücksetzen

Soll eine nahe gelegene Haltestelle mit den dazugehörigen Bereich verbunden werden, kann sie über das Auswahlfeld „weitere Haltestellen einblenden“ ausgewählt werden.

2.4.3 Umlaufsperrern

Umlaufsperrern wirken als Wegbarrieren mit dem Ziel der Sicherung von Fußgängern und Radfahrern. Durch die Anordnung der einzelnen Sperrelemente entstehen Engstellen, meist verbunden mit einem Richtungswechsel in der Laufrichtung. Um dem Weg weiter folgen zu können, müssen die Sperrelemente umlaufen bzw. umfahren werden.

Umlaufsperrern sind i. d. R. Konstruktionen aus Stahlrohrbügeln, die im Verkehrsraum angebracht, oft in kontrastreichen Farben (z. B. weiß und rot) lackiert sind.

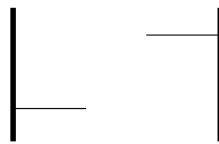
Sie werden u. a. an Übergängen von Haltestellenplattformen in den Straßenraum oder an kleinen Bahnübergängen (als Alternative zu Schranken) eingesetzt.

Die Anordnung der ein, zwei oder auch drei miteinander in Bezug gesetzten Sperrelemente kann sehr unterschiedlich sein:

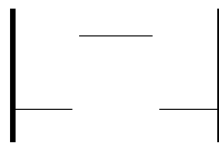
Typ 1



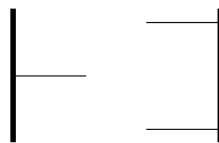
Typ 2



Typ 3



Typ 4



Sehr problematisch sind Umlaufsperrern insbesondere mit Richtungswechseln für Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen. Sie können bei zu enger Anordnung zu unüberwindbaren Barrieren werden.

Neben den Umlaufsperrern können Engstellen auch durch andere Sperrelemente, wie z.B. durch die Anordnung von zwei Pfosten entstehen.

Engstellen sowie Umlaufsperrern Typ 1 sind nur dann zu erfassen und vermessen, falls sie eine lichte Breite von 0,90 m unterschreiten.

Vermessung:

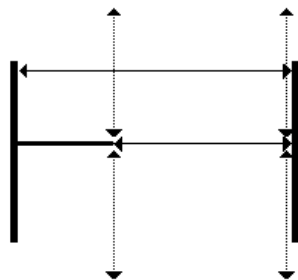
Für die Aufnahme einer Umlaufsperrung werden die Durchgangsbreiten in Verbindung mit vorhandenen Bewegungsflächen beim Ein-, Durch- und Ausfahren erfasst.

Es werden jeweils die nutzbaren Abstände, sprich die Innenmaße vermessen. Das heißt, die Vermessung erfolgt ab der dem jeweils relevanten Abstand zugewandten Stahlrohrinnenkante (nie von der Stahlrohrmitte aus).

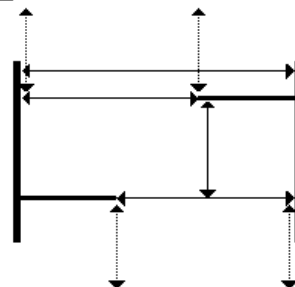
Engstellen sind jene räumlich reduzierten Stellen, die durch parallele Anordnung von Sperrelementen und/oder baulichen-konstruktiven Gegebenheiten (Mauer o.ä.) entstehen.

Ist innerhalb der Umlaufsperrung eine Stufe (größer 3 cm) vorhanden, so ist dies ebenfalls aufzunehmen.

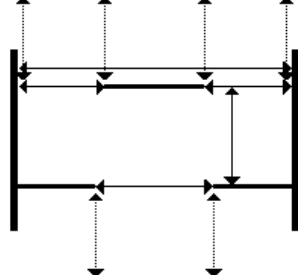
Typ 1



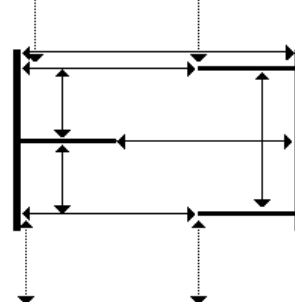
Typ 2



Typ 3



Typ 4



Werte vermessen und auf diesem Blatt eintragen.
 Kontrollieren, ob hier 1,5 m freigehalten sind. Nur wenn nicht: Wert eintragen und Hindernisse skizzieren.

Werte an den Pfeilen mit durchgehender Linie eintragen. An den gestrichelten Pfeilen nur Werte eintragen, falls diese kleiner als 150 cm sind.

Achtung: Sind parallel mehrere Umlaufsperrn vorhanden (nicht hintereinander angeordnete Umlaufsperrn, die alle passiert werden müssen), sind jeweils nur die Maße der Umlaufsperrn mit den größten Abständen zu erfassen (Maximalmaße).

2.5 BAIM-Attribute auf Ebene des Haltestellenmastes

Auf Ebene des Haltestellenmastes müssen für die Auskunft über den barrierefreien Zugang der Haltestelle die mastscharfen Koordinaten erfasst werden.

2.6 Informationen über zusätzliche Ausstattung

Die Angabe der bisher beschriebenen BAIM-Merkmale ist für die Beauskunftung der Informationen zur Barrierefreiheit als notwendig anzusehen. Im Gegensatz dazu können die nun folgenden Merkmale als Zusatzinformation betrachtet werden.

Außer der Wartehalle, die in HMS als Haltestellenelement erfasst wird, sind die weiteren Infrastrukturen als Ausstattung am Bereich zu erfassen. Über die Listenansicht der Haltestellenbereiche können die Ausstattungen ausgewählt werden.

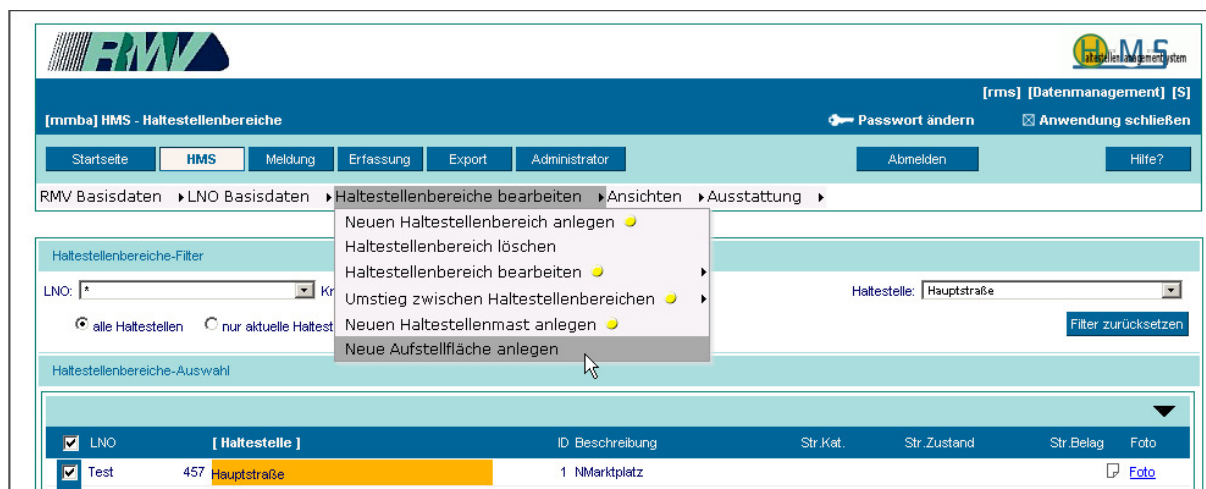


The screenshot shows the HMS web interface. At the top, there are logos for RMV and HMS. Below the navigation bar, the breadcrumb trail is: RMV Basisdaten > LNO Basisdaten > Haltestellenbereiche bearbeiten > Ansichten > Ausstattung. A dropdown menu is open over the 'Ausstattung' link, listing the following options: Abfallbehälter, Sitzgelegenheiten, Beleuchtungen, Fahrkartenautomaten, Dynam. Fahrgastinformationen, and Vitrinen. The 'Sitzgelegenheiten' option is currently selected. Below the menu, there are filter fields for LNO, Kreis, and Gemeinde, and radio buttons for 'alle Haltestellen', 'nur aktuelle Haltestellen', and 'nur historische Haltestellen'. At the bottom, a table shows the selected equipment for a specific stop.

☑	LNO	[Haltestelle]	ID	Beschreibung	Str. Kat.	Str. Zustand	Str. Belag	Foto
☑	Test	457	Hauptstraße	1	NMarktplatz			

Wartehalle

Die Wartehalle wird in HMS als Haltestellenelement angelegt. Voraussetzung hierfür ist das Vorhandensein einer Aufstellfläche (siehe „HMS Leitfaden für die Haltestellen-Erhebung“ im Verzeichnis „Dokumente“ auf der Startseite von HMS).



Die **Wartehalle** schützt den Fahrgast vor Wettereinflüssen. Die Wartehalle kann in Form eines Wetterschutzhäuschens oder einer Überdachung ausgeführt sein. Ein Wetterschutz muss daher mindestens ein Dach aufweisen. Rücken- oder Seitenteile sind optional.

Sitzgelegenheiten

Überdachte und nicht-überdachte Sitzgelegenheiten im Haltestellenbereich. Es gelten nur jene Sitzgelegenheiten, die speziell für Fahrgäste installiert wurden (keine Mäuerchen etc.).

Dynamische Fahrgastinformationen

Dynamische Fahrgastinformationen geben einen Überblick über die aktuellen Fahrten an einer Haltestelle. In der Regel werden Echtzeit-Informationen gegeben. Diese informieren den Fahrgast über aktuelle Fahrplanänderungen wie Verspätungen, Ausfälle oder Gleisänderungen.

Oft sind die Fahrgastinformationen in Anzeigenform am Haltestellenmast oder Stationsdach am Bahnsteig selbst oder an den Zugängen angebracht. An manchen Stationen sind auch große Anzeigetafeln installiert. Einige Anzeigetafeln sind an eine akustische Ausgabe der Informationen gekoppelt, so kann z. B. zusätzlich eine Ansage angefordert werden oder Ansagen kommen automatisch und kontinuierlich.

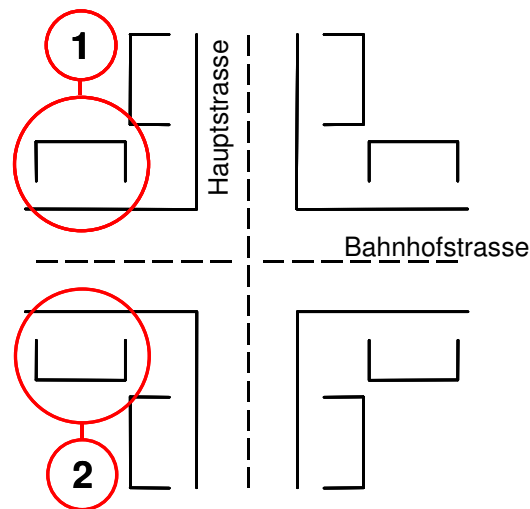
Fahrplananzeigetafeln können über Kopf, aber auch in Augenhöhe (z. B. als Monitor) angebracht werden. Die Augenhöhe definiert sich im Rahmen dieser Erhebung wie folgt: Unterkante der Tafel bzw. des Gerätes zwischen 1,50 m und 2,00 m ab Fußboden. Die Anbringung in Augenhöhe bietet dem Fahrgast die Möglichkeit, sich der Anzeigetafel unmittelbar zu nähern (relevant für Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen).

Fahrkartenautomaten

An Fahrkartenautomaten können Kunden ihre Fahrkarten selbstständig erwerben. Im Rahmen einer Aufnahme von Informationen zur Barrierefreiheit wird zwischen RMV-Fahrkartenautomaten und Fahrkartenautomaten der Deutschen Bahn AG unterschieden. Die Automaten sind jeweils mit dem Logo des RMV oder der DB AG gekennzeichnet.

2.7 Lageplan

Bei der Bearbeitung und Erfassung der erhobenen Merkmale kann es oft zu verschiedenen Nachfragen bezüglich der Situation vor Ort kommen. Neben Fotos können einfache Skizzen über die Verteilung der Masten und Bereiche oft Aufschluss über die Situation geben. Zur besseren Orientierung sollten dabei immer alle Straßennamen angegeben werden. Die folgende Abbildung zeigt das Beispiel einer einfachen Übersichtsskizze.



Übersichtsskizze einer Haltestelle

In diesem Beispiel liegen die aufgenommenen Bussteige auf den direkt gegenüberliegenden Straßenseiten.

In HMS können neben dem erforderlichen Lageplan für die offizielle Haltestellenmeldung auch Fotos oder Grafiken an den verschiedenen Haltestellenelementen hinterlegt werden. Hier kann auch eine eingescannte Übersichtsskizze hinterlegt werden.