

## So funktioniert der ÖPNV-Zugänglichkeitscheck!

### 1. Grundannahme ÖPNV-Zugänglichkeitschecks:

- Der ÖPNV-Zugänglichkeitscheck soll objektive Zugangshindernisse zum Nahverkehr analysieren.
- Der ÖPNV-Check soll auch zu einem späteren Zeitpunkt in weiteren Regionen wiederholbar sein und somit ein Instrument für Tests vor Ort (an)bieten, ohne die Notwendigkeit von Expertenwissen.
- Deshalb wurde ein standardisiertes Erhebungs- und Bewertungsverfahren erarbeitet, mit einfach prüfbareren Kriterien.

### 2. Aufbau des ÖPNV-Zugänglichkeitschecks:

Jeweils vor Ort werden **sechs Untersuchungsbereiche** geprüft:

- Haltestellen,
- Fahrzeuge,
- Smartphone-App/Smartphone-optimierte Seite,
- Internetauftritt,
- unternehmenseigene Beratungs- und Verkaufsstellen,
- Detailanalyse.

Der Untersuchungsbereich „Detailanalyse“ besitzt eine Sonderstellung. Hier erfolgen die qualitative Bewertung von Liniennetzplan, Tarifinformation, Fahrplan, die Benutzerfreundlichkeit von Ticketautomaten und die Möglichkeiten des Ticketerwerbs im Untersuchungsgebiet. Zur Vermeidung von unverhältnismäßig hohen Punktzahlen, welche z.B. durch die wiederholte Prüfung an jeder Haltestelle entstehen würden, gehen diese Kriterien somit nur ein Mal in die Gesamtbewertung ein.

Die Untersuchungsbereiche werden mittels verschiedener Kriterien geprüft. Sie sind **fünf Kriterienfeldern** zugeordnet:

- Basisinformationen,
- Erscheinungsbild/Aufenthaltsqualität,
- Bedienungsfreundlichkeit,
- Barrierefreiheit,
- Verkehrsmittelintegration.

Jedes sogenannte Kriterienfeld bündelt detaillierte Prüfkriterien. So wird z.B. beim Feld „Basisinformationen“ für den Untersuchungsbereich „Haltestellen“ geprüft, ob u.a. Fahrplan, Liniennetzplan, Tarifinformation und Umgebungsplan vorhanden sind. Doch nicht für alle Untersuchungsbereiche ergibt die Prüfung aller Kriterienfelder Sinn, da für einige keine objektiv messbaren Kriterien bestimmt werden konnten. Beispiel: Erscheinungsbild/Aufenthaltsqualität in Fahrzeugen: „Was ist eine ruhige Fahrweise?“

Weiterer Hinweis: Bei dem Kriterienfeld „Barrierefreiheit“ für „Smartphone-App“ und „Internetauftritt“ wurden lediglich Funktionen und Informationen zur barrierefreien Mobilität geprüft. Aspekte, ob eine Internetseite barrierefrei nutzbar ist, wurden aufgrund sehr hoher Anforderungen an solch eine Prüfung außer Betracht gelassen.

Bei den Erhebungen vor Ort wird mithilfe einer »ÖPNV-Zugänglichkeitscheckliste« überprüft, ob die einzelnen Kriterien erfüllt oder nicht erfüllt sind. Sie werden mit einem Punkt („erfüllt“) oder null Punkten („nicht erfüllt“) bewertet. Dabei wird berücksichtigt, dass nur etwas bewertet werden kann, wenn es in der Musterregion tatsächlich angeboten wird, z. B. Informationen zu Carsharing oder Hinweise zur Fahrradmitnahme.

### **3. Berechnung der Ergebnisse:**

Für jeden Untersuchungsbereich ergibt sich ein Einzelergebnis pro Kriterienfeld. Dieses wird errechnet aus dem Verhältnis der erfüllten zu den maximal erreichbaren Kriterienpunkten. Das Verhältnis wird anschließend umgerechnet in eine Prozentzahl und gemäß einem Bewertungsschlüssel von „sehr gut“ bis „mangelhaft“ ausgedrückt.

Darüber hinaus gibt es für jeden Untersuchungsbereich ein Gesamtergebnis – aus der Summe aller Kriterienfelder.

Analog gilt das für alle Kriterienfelder. Beispiel: Für das Kriterienfeld „Basisinformation“ errechnet sich das Gesamtergebnis aus den Summen der Überprüfung von Haltestellen, Fahrzeugen, Smartphone-App(s), Internetauftritt(en), Beratungs- und Verkaufsstellen und Detailanalyse.

Das Gesamtergebnis für die Untersuchungsregion ergibt sich aus dem identischen Verfahren. Die Ergebnisse aus dem „Untersuchungsbereich“ werden mit denen aus dem Bereich „Kriterien“ abgeglichen. Sie müssen gleich sein.

Der zu Grunde liegende Bewertungsschlüssel basiert auf dem Schulnotensystem:

|            |              |
|------------|--------------|
| 100% - 85% | Sehr gut     |
| 84% - 70%  | Gut          |
| 69% - 55%  | Befriedigend |
| 54% - 45%  | Ausreichend  |
| unter 45 % | Mangelhaft   |