

# Barrierefreier ÖPNV in Deutschland

## „Rechtlicher Rahmen, technische Standards und Empfehlungen“

*Die Bearbeitung wird gefördert von:*



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau-  
und Wohnungswesen

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und  
Wohnungswesen, Berlin



Verband Deutscher Verkehrsunternehmen,  
Köln

VDV-Förderkreis e.V.

# Barrierefreier ÖPNV in Deutschland

– Gesamtveröffentlichung –

*Bearbeitung:*



Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V., Köln

## *Begleitender Ausschuss:*

Dipl.-Ing. Wolfgang Arnold

Vorsitzender VDV-Planungsausschuss,  
Technischer Vorstand Stuttgarter Straßen-  
bahnen AG, Stuttgart

Dipl.-Ing. Christian Lambrecht

Vorsitzender VDV-Ausschuss für Technik  
der Informationsanlagen, Leiter Geschäftsbereich  
Infrastruktur, Fahrzeuge und Nachrichtentechnik,  
Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main  
mbH, Frankfurt am Main

Frank Dietrich

Büro des Landesbeauftragter für Menschen  
mit Behinderung bei der Ministerpräsidentin  
des Landes Schleswig-Holstein, Kiel

Manfred Mörs

Vorsitzender Arbeitsgruppe „Behindertengerechte  
Umweltgestaltung“ der Bundesarbeitsgemeinschaft für  
Rehabilitation, Sozialverband VdK Deutschland e.V., Bonn

Dipl.-Ing. Georg Drechsler

Vorsitzender VDV-Ausschuss für Bahnbau,  
Vorstandsvorsitzender Bremer Straßenbahn AG,  
Bremen

Bauass. Dipl.-Ing. Frank Müller-Eberstein

Vorsitzender VDV-Betriebsausschuss, Vorstandssprecher  
Dresdner Verkehrsbetriebe AG, Dresden

Dipl.-Ing. Dietrich Dubrowsky

Vorsitzender VDV-Ausschuss für Kraftfahrwesen,  
Geschäftsführer BT Berlin Transport GmbH, Berlin

Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann

Hauptgeschäftsführer und geschäftsführendes  
Präsidiumsmitglied, Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen, Köln

Rainer Hahn

Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten  
im Unternehmensbereich Personenverkehr, Deutsche Bahn AG,  
Frankfurt am Main

Nilgün Parker

Referat Grundsatzfragen der Mobilität in Städten und  
Regionen, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und  
Wohnungswesen, Berlin

Folkert Kiepe

Beigeordneter, Leiter Dezernat Stadtentwicklung,  
Bauen, Wohnen und Verkehr, Deutscher Städtetag,  
Köln

Dr.-Ing. Wolfgang Predl

Vorsitzender VDV-Schienenfahrzeugausschuss,  
Direktor Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Berlin

# Gliederung des Gesamtwerks

(Feingliederung s. Anhang)

## **I Grundlagen, Rahmenbedingungen**

- 1 Barrierefreiheit als Grundlage kundenorientierter Lösungen
- 2 Gesamtkonzeption
- 3 Rechtlicher Rahmen, Technische Standards und Empfehlungen
- 4 Förderung und Finanzierung fahrgastfreundlicher und behindertengerechter Maßnahmen

## **II Fahrzeuge**

- 5 Grundelemente der Fahrzeuggestaltung und -ausstattung
- 6 Linienbusse
- 7 Straßenbahn-, Stadtbahn- und U-Bahnfahrzeuge
- 8 Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

## **III Infrastruktur**

- 9 Grundelemente der Infrastrukturgestaltung
- 10 Haltestellenumfeld
- 11 Bus-, Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen (im Straßenraum)
- 12 Stadt- und U-Bahnhaltestellen (in Hoch- bzw. Tieflage)
- 13 Haltepunkte und Bahnhöfe des SPNV

## **IV Information und Service**

- 14 Fahrgast-Information
- 15 Barrierefreie Verkaufs- und Servicерäume
- 16 Betrieb und Service

## **V Erfahrungen und Ausblick**

- 17 Erfahrungen mit der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV
- 18 Zukünftige Entwicklungen

# Vorbemerkung

Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen der Menschen. Mobilitätschancen bestimmen dabei entscheidend die gesellschaftliche Teilhabe und damit die persönliche, soziale und berufliche Entwicklung jedes einzelnen. Die Verbesserung von Mobilitätschancen aller Menschen, einschließlich mobilitätseingeschränkter Personen, auch durch einen **barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr** ist in Deutschland als bedeutsames **gesellschaftspolitisches Ziel** erkannt und anerkannt.

Bei der barrierefreien Gestaltung von öffentlichen Nahverkehrsmitteln und Verkehrsanlagen sind in den vergangenen Jahrzehnten in Deutschland erhebliche Fortschritte erzielt worden. Die Verkehrsunternehmen des öffentlichen Nahverkehrs haben gemeinsam mit Industrie und Forschung z.T. vorbildliche technische Lösungen entwickelt, und zwar abgestimmt sowohl auf Hochflur- als auch auf Niederflurfahrzeuge. Der Bund und die Länder haben durch Finanzierungsregelungen und Förderungspraxis, insbesondere mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, zur Anwendung und Verbreitung zugänglicher Fahrzeuge und Anlagen maßgeblich beigetragen. Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des regionalen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie die Straßenbulasträger leisten in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen seit langem wichtige Beiträge zu barrierefreien Lösungen. Die behinderten Menschen selbst – bzw. ihre Beauftragten und Verbände – haben durch konkrete Sacharbeit und zielgerichtete Initiativen wesentlichen Anteil an der Durchführung weiterführender Maßnahmen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat mit Unterstützung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. – STUVA beauftragt, eine systematische Gesamtanalyse und Darstellung des derzeitigen Entwicklungsstands der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV und SPNV durchzuführen. Damit sollen Sachkenntnisse und Problembewusstsein sowohl in Fachkreisen als auch in der Öffentlichkeit verbreitert und verbessert sowie letztlich die Durchsetzbarkeit konkreter Programme und Maßnahmen verstärkt werden.

Die Untersuchung erhält besondere Aktualität durch **das Inkrafttreten des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)** zum 1. Mai 2002. Darüber hinaus ist das Jahr 2003 von der EU zum „Europäischen Jahr der Menschen mit Behinderungen“ ausgerufen worden.

Die geplante Buchveröffentlichung soll einerseits die Bemühungen und Erfolge der Verkehrsunternehmen, der Aufgabenträger sowie der politischen Ebenen anschaulich dokumentieren. Andererseits sollen die Ergebnisse der Analyse auch dazu dienen, noch bestehende Problemlagen zu identifizieren sowie adäquate Lösungsmöglichkeiten zu präsentieren, um sich so dem Ziel weitreichender Barrierefreiheit auch im ÖPNV in Deutschland weiter anzunähern.

Dementsprechend ist für das Frühjahr 2003 die Veröffentlichung des Untersuchungsberichtes in Buchform – zweisprachig deutsch/englisch – in der „Blauen Reihe“ des VDV vorgesehen. Dadurch ist eine weitreichende Verbreitung im In- und Ausland sichergestellt (Das vorgesehene Gesamtinhaltsverzeichnis ist als Anhang beigelegt).

In Kapitel 3 des Buches werden unter der Überschrift „Rechtlicher Rahmen, Technische Standards und Empfehlungen“ die vielfältigen Regelungen auf Bundes- und Länderebene sowie Europäische Regelungen dargestellt, die für das Thema „barrierefreier ÖPNV“ von Bedeutung sind. Die Konsequenzen des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie seine Einbindung und Auswirkungen im Netz der vielfältigen anderen Regelungen werden dargestellt. Wichtig sind vor allem eine Reihe von Erläuterungen und Klarstellungen, die helfen, Fehlinterpretationen zu vermeiden.

Wegen seiner aktuellen und weitreichenden Bedeutung hat der Begleitende Ausschuss, dem neben dem BMVBW und dem VDV-Bereich auch die Aufgabenträger und Interessenvertreter für Menschen mit Behinderungen angehören, einstimmig empfohlen, dieses Kapitel vorab der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen haben diesen Vorschlag gerne aufgegriffen, um einen Beitrag zur frühzeitigen Information und Orientierung der Verfahrensbeteiligten und der interessierten Öffentlichkeit zu liefern. Für Rückäußerungen sind die Herausgeber und Autoren dankbar.

# Barrierefreier ÖPNV in Deutschland

## Kapitel 3:

### „Rechtlicher Rahmen, technische Standards und Empfehlungen“

#### INHALT

Regelungen auf Bundesebene .....	1
<i>Ausgangssituation</i> .....	1
<i>Das Benachteiligungsverbot des Grundgesetzes und seine rechtlichen Konsequenzen</i> .....	4
<i>Sozialgesetzbuch IX (SGB IX)</i> .....	4
<i>Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)</i> .....	7
Schaffung von Transparenz bei geförderten Maßnahmen und Stärkung der Beteiligungsrechte von Behindertenverbänden und -beauftragten .....	9
Zielvereinbarungen .....	13
<i>Personenbeförderungsgesetz (PBefG)</i> .....	15
Nahverkehrsplan .....	16
<i>BOStrab</i> .....	18
<i>BOKraft</i> .....	20
<i>AEG / EBO</i> .....	20
Programme der Eisenbahnen .....	21
Regelungen der Bundesländer .....	22
<i>Landesnahverkehrsgesetze</i> .....	22
<i>Landes-Behindertengleichstellungsgesetze</i> .....	25
Europäische Regelungen .....	25
<i>EU-Busrichtlinie</i> .....	26
<i>Interoperabilitätsrichtlinie und TSI</i> .....	27
Weitere verbindliche Bestimmungen .....	28

Praxisempfehlungen .....	29
Literatur/Bibliographie.....	31
1. <i>Rechtliche Grundlagen</i> .....	31
2. <i>Richtlinien und Empfehlungen</i> .....	35
3. <i>Veröffentlichungen der EU</i> .....	38
4. <i>Veröffentlichungen des BMVBW</i> .....	39
5. <i>VDV-Publikationen</i> .....	41
6. <i>Veröffentlichungen von Beauftragten und Verbänden für die Belange behinderter Menschen</i> .....	43
7. <i>Publikationen der STUVA</i> .....	44
8. <i>Weitere Literaturquellen</i> .....	46
Anhang: Feingliederung des Buches „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ .....	47



# Regelungen auf Bundesebene

## Ausgangssituation

Bund, Länder und Kommunen stellen sich insgesamt der Verantwortung für den ÖPNV und die umfassende Integration mobilitätseingeschränkter Fahrgäste. Dies zeigt sich vor allem in den einschlägigen gesetzlichen Regelungen und den zugehörigen Richtlinien sowie in der Bereitstellung der entsprechenden Finanzmittel (s. Kap. 4). Maßgeblich dafür ist neben der Beachtung sozialer Gesichtspunkte ein Spektrum weiterer gewichtiger Gründe, wie städtebauliche und raumordnerische Argumente, die Verbesserung des Umweltschutzes, die Förderung der Wirtschaft sowie die Ausnutzung knapper Flächenressourcen. Bei einem Anteil von etwa 20 % mobilitätseingeschränkter Personen (dazu zählen z.B. ältere Menschen, kleine Kinder, werdende Mütter, körper- oder wahrnehmungsbehinderte Menschen, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) an der Gesamtbevölkerung wird die wichtige Bedeutung dieses Integrationsziels auch im Verkehrsbereich deutlich.

„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der *Daseinsvorsorge*“ (§ 1 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz [1/1a]). Die mit dieser Definition vorgenommene Zuordnung des ÖPNV zum Sozialstaatsprinzip des Grundgesetzes (Artikel 20 Absatz 1 GG [1/1], s. Bild 3/1) legt den Staat aber nach herrschender Meinung weder auf ein bestimmtes Versorgungsniveau, noch auf bestimmte Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbedienung fest [8/49]. Seit dem 1. Januar 1996 tragen die Bundesländer die Aufgaben- und Finanzverantwortung<sup>1</sup> für alle Bereiche des ÖPNV. Vom Bund erhalten sie dafür einen durch Artikel 106a Grundgesetz (GG [1/1]) gesicherten und für den ÖPNV bestimmten Betrag. Die Länder haben für die *Aufgabenträgerschaft* des sogenannten „straßengebundenen ÖPNV“<sup>2</sup> (Busse, Straßenbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen) und des sogenannten „schienegebundenen ÖPNV (SPNV)“ (S-Bahnen, regionale Bahnen, s. Tabelle 3/1)<sup>2</sup> unterschiedliche Zuständigkeitsstrukturen gewählt. Übereinstimmend haben die Länder für den straßengebundenen ÖPNV die Kommunen (Kreise und kreisfreie Städte) als Aufgabenträger bestimmt. Vielfach haben sie die Zuständigkeit für den SPNV auf Zweckverbände übertragen oder in kommunale Trägerschaft gegeben; einige Länder nehmen die Aufgaben aber auch z.B. in Form von Landesnahverkehrsgesellschaften selbst wahr. Auch durch diese Zuordnung ergibt sich keine objektive Rechtspflicht zur Bereitstellung einer gewissen Grundver-

---

<sup>1</sup> In einigen wichtigen Teilbereichen, z.B. bei GVFG-Programmen [1/2] und bei Aufwendungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen gemäß § 151 Abs. 1 SGB IX [1/3], steht der Bund weiterhin in der Verantwortung (s. Kap. 4).

<sup>2</sup> Der straßengebundene ÖPNV wird in den einzelnen Länder-ÖPNV-Gesetzen auch als „allgemeiner“, „übriger“, „sonstiger“ oder „lokaler“ ÖPNV bezeichnet.

Schienepersonennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit 1 Stunde nicht übersteigt (§ 2 Abs. 5 AEG [1/9]).

sorgung [8/49]. Die Gemeinden regeln „alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung“ (Artikel 28 Absatz 2 GG).

**Artikel 3 Absatz 3**

Niemand darf wegen seines Geschlechtes, seiner Abstammung, seiner Rasse, seiner Sprache, seiner Heimat und Herkunft, seines Glaubens, seiner religiösen oder politischen Anschauung benachteiligt oder bevorzugt werden.  
*Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.*

**Artikel 20 Absatz 1**

Die Bundesrepublik Deutschland ist ein demokratischer und sozialer Bundesstaat.

**Artikel 28 Absatz 2**

Den Gemeinden muss das Recht gewährleistet sein, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft *im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung* zu regeln. Auch die Gemeindeverbände haben im Rahmen ihres gesetzlichen Aufgabenbereiches nach Maßgabe der Gesetze das Recht der Selbstverwaltung.

**Artikel 106a**

Den Ländern steht ab 1. Januar 1996 für den öffentlichen Personennahverkehr ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Das Nähere regelt ein Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Der Betrag nach Satz 1 bleibt bei der Bemessung der Finanzkraft nach Artikel 107 Abs. 2 unberücksichtigt.

*Bild 3/1: Bestimmungen des Grundgesetzes im Wortlaut [1/1]*

Die Zielsetzung, die Belange behinderter Personen im ÖPNV zu berücksichtigen, ist – bereits vor der Ergänzung des Artikels 3 Grundgesetz im Jahre 1994 – in gesetzliche Grundlagen und technische Regeln eingeflossen. So war nach dem „Gesetz über die Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG)“ eine investive Maßnahme schon seit Anfang der 90er Jahre nur dann förderfähig, wenn sie die „... Belange Behinderter, alter Menschen und anderen Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt“ (§ 3 Ziffer 1 Buchstabe d GVFG in der Fassung vom 25. Februar 1992). Auch in der „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)“, die die Schienenverkehrsmittel und -verkehrsanlagen der öffentlichen Eisenbahnen betrifft, und in der „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)“ waren entsprechende Generalklauseln (§ 2 Abs. 3 EBO in der Fassung von 1991, § 3 Abs. 5 BOStrab in der Fassung vom 11. Dezember 1987) und einige Einzelvorschriften zur Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen enthalten.

Tabelle 3/1: Zuständige Aufgabenträger für den SPNV in den verschiedenen Bundesländern (Stand 2002)

Aufgabenträger ab 01.01.1996	Änderung (bzw. Ausnahme) ab Datum	Länder	Bemerkungen
kommunale Ebene (Kreisfreie Stadt / Landkreis bzw. Zusammenschluss / Zweckverband)		Hessen	Aufgabenträger erfüllen ihre Aufgaben im Regionalverkehr gemeinsam in (flächendeckenden) Verkehrsverbänden. Das Land gehört den Verkehrsverbänden an. (Übergangsfrist für bestehende Verträge vorhandener Verkehrsverbände endete am 31.05.1998)
		Nordrhein-Westfalen	Aufgabenträger sind zuständig, müssen dem Zweckverband aber die Entscheidung über Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV übertragen. Mit Wirkung ab 01. Januar 1996 erfolgt (9 Zweckverbände, flächendeckend)
		Rheinland-Pfalz	Bildung von 2 Zweckverbänden; Land trägt im Bedarfsfall Sorge für SPNV-Infrastruktur (Erhaltung und notwendiger Ausbau des Netzes, bedarfsgerechte Ausstattung mit Fahrzeugen)
Zunächst Land (Übergangsweise) sodann ab ... kommunale Ebene	ab Übertragung auf Zweckverband keine Fristen	Bremen	Kommunale Ebene ist Aufgabenträger; zunächst abweichend davon Land, bis Kommunen Aufgabe auf Zweckverband übertragen
	ab 01.06.2002 davor ggf. für abgegrenzte Teile	Sachsen	Kommunale Ebene ist Aufgabenträger; zunächst abweichend davon bis 31. Mai 2002 das Land; Übertragung auf kommunale Ebene (5 Zweckverbände, flächendeckend) abgeschlossen zum 31. Dezember 1998
	ggf. einvernehmlich bis 31.12. 2002 sonst ggf. verordnet ab 01.01.2003	Sachsen-Anhalt	Kommunale Ebene ist Aufgabenträger, Aufgabenträger arbeiten zusammen und bilden "Nahverkehrsräume" (Zusammenschlüsse, Zweckverbände); zunächst abweichend davon ist Land "Besonderer" Aufgabenträger; eine einvernehmliche Lösung zwischen kommunaler Ebene und Besonderem Auftraggeber ist bis 31.12.2002 anzustreben; andernfalls Ermächtigung (nach Prüfung) zur Übertragung auf Zusammenschlüsse / Zweckverbände
Land mit Ausnahme einiger Regionen sowie mit Öffnungsklausel für kommunale Ebene	01.01.1996 Großräume Hannover, Braunschweig; für Öffnung keine Fristen	Niedersachsen	Land ist Aufgabenträger; mit Ausnahme für Regionen "Kommunalverband Großraum Hannover" und "Zweckverband Großraum Braunschweig"; Öffnungsklausel für kommunale Ebene
	01.01.1996 Region Stuttgart; für Öffnung keine Fristen	Baden-Württemberg	Land ist Aufgabenträger; mit Ausnahme: "Verband Region Stuttgart"; Öffnungsklausel für kommunale Ebene (für räumlich oder nach Art der Verkehrsbedienung abgegrenzte Teile)
Land mit Öffnungsklausel für kommunale Ebene	keine Fristen	Brandenburg	Land ist Aufgabenträger; Öffnungsklausel für kommunale Ebene
	keine Fristen	Mecklenburg-Vorpommern	Land ist Aufgabenträger; Öffnungsklausel für Aufgaben lokaler Bedeutung auf kommunale Ebene
	keine Fristen	Saarland	Öffnungsklausel für Übertragung an "Dritte"
		Schleswig-Holstein	Planung, Organisation und Abwicklung der Aufgabe in enger Abstimmung mit Kreisen, kreisfreien Städten oder deren Zweckverbänden; Übertragungsmöglichkeit auf eine Einrichtung, die vom Ministerium durch Verordnung bestimmt wird.
Land (Stadtstaat)		Berlin	Im Stadtstaat Berlin gibt es verfassungsrechtlich keine Selbstverwaltungskörperschaft auf kommunaler Ebene
		Hamburg	Kein ÖPNV-Landesgesetz
Nur Land		Bayern	
		Thüringen	

## Das Benachteiligungsverbot des Grundgesetzes und seine rechtlichen Konsequenzen

Mit der Bestimmung des Grundgesetzes „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“ ([1/1], s. auch Kap. 1, Abschnitt 'Paradigmenwechsel in der Behindertenpolitik') hat der Verfassungsgeber der Bundesrepublik Deutschland deutlich zum Ausdruck gebracht, dass „benachteiligende und ausgrenzende Bestimmungen und diskriminierende Bedingungen im Alltag behinderter Menschen gesellschaftlich nicht zu akzeptieren sind“ (Amtliche Begründung zu [1/4]). Die Aufnahme des Diskriminierungsverbotes in die Verfassung ist dazu angetan, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die Bedeutung dieser Thematik zu lenken, das Bewusstsein bezüglich der Belange behinderter Menschen zu sensibilisieren und die Implementierung rechtlicher Bestimmungen zu verbessern. Die Verleihung des Verfassungsrangs hat daher nicht nur deklaratorische Bedeutung, sondern bindet unmittelbar Verwaltung und Rechtsprechung. Auch der Gesetzgeber selbst wird dadurch weiter verpflichtet, denn eine derartige generelle Klausel bedarf für die Anwendung in der Praxis im Allgemeinen der Ausfüllung durch konkrete Gesetzesregelungen.

Zur Erfüllung des Benachteiligungsverbotes in Artikel 3 Abs. 3 des Grundgesetzes sind insbesondere folgende Bundesgesetze von Bedeutung:

- Das „Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX) – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen“ vom 19. Juni 2001 [1/3]
- das „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze“ vom 27. April 2002 [1/4], dessen Artikel 1 das „Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)“ bildet sowie
- das „Gesetz zur Verhinderung von Diskriminierungen im Zivilrecht (Antidiskriminierungs-Gesetz)“ [1/5a], das bisher (2002) als Diskussionsentwurf vorliegt Dieser Entwurf betrifft das insbesondere im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB [1/5]) geregelte *Zivilrecht*. Er wird hier dennoch erwähnt, um die systematische Ausformung des Benachteiligungsverbotes in den verschiedenen Rechtsbereichen aufzuzeigen.

### Sozialgesetzbuch IX (SGB IX)

Das SGB IX trägt den *sozialrechtlichen* Ansprüchen behinderter Menschen auf eine gleiche *Teilhabe am Leben in der Gesellschaft* Rechnung. Die Regelungen des neuen Gesetzes zur Prävention, Rehabilitation und zur Teilhabe am Arbeitsleben orientieren sich an den Bedürfnissen der leistungsberechtigten behinderten und chronisch kranken Menschen. Ein wesentliches Ziel ist die Bildung „bürgernaher“ gemeinsamer Servicestellen aller Rehabilitationsträger auf Kreisebene [6/13]. Da mit der Einführung des SGB IX im Jahre 2001 zum Teil grundlegende Neuregelungen erfolgt sind, wurde die Bundesregierung verpflichtet, bis zum 31. Dezember 2004 umfassend „über die Lage behinderter

Frauen und Männer sowie die Entwicklung ihrer Teilhabe“ zu berichten<sup>3</sup> (§ 66 Absatz 1 SGB IX).

Menschen sind gemäß der sozialgesetzlichen Definition „*behindert*, wenn ihre körperliche Funktion, geistige Fähigkeit oder seelische Gesundheit mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweichen und daher ihre Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist. Sie sind von Behinderung bedroht, wenn die Beeinträchtigung zu erwarten ist“ (§ 2 Absatz 1 SGB IX [1/3]). Außerdem hat im Bereich der Leistungsgesetze des Sozialrechts der Begriff der „Schwerbehinderung“ Bedeutung, da hier je nach Aufgabe und Ziel einer Sozialleistung, eines Nachteilsausgleichs oder einer Schutzmaßnahme ein unterschiedlicher Personenkreis betroffen sein kann<sup>4</sup>. Die Auswirkung der Funktionsbeeinträchtigung wird als Grad der Behinderung (GdB), nach Zehnergraden abgestuft, von 20 bis 100 festgestellt und in einem Schwerbehindertenausweis vermerkt. „Menschen sind ... *schwerbehindert*, wenn bei ihnen ein Grad der Behinderung von wenigstens 50 vorliegt...“ (§ 2 Absatz 2 SGB IX).

Die Regelung der Anspruchsgrundlagen zur „Unentgeltlichen Beförderung schwerbehinderter Menschen im öffentlichen Personenverkehr“ wurde aus dem bis Juni 2001 geltenden „Schwerbehindertengesetz“ (Elfter Abschnitt, §§ 59-67 SchwbG)<sup>5</sup> in Kapitel 13 SGB IX im Wesentlichen unverändert übernommen. Danach werden „schwerbehinderte Menschen, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt<sup>6</sup> oder hilflos oder gehörlos sind, von Unternehmen, die öffentlichen Personenverkehr betreiben, gegen Vorzeigen eines entsprechend gekennzeichneten Ausweises ... im Nahverkehr ... unentgeltlich befördert; ...“ (§ 145 Absatz 1 Satz 1 SGB IX). Der Ausweis muss mit einer gültigen Wertmarke versehen sein<sup>7</sup>. Für die im Gesetz genannten Schwerbehinderten („erheblich beeinträchtigte, blinde oder hilflose Menschen“) wird diese Wertmarke unentgeltlich ausgegeben; auch Begleitpersonen eines schwerbehinderten Menschen werden, sofern eine ständige Begleitung (gemäß Eintragung im Aus-

---

<sup>3</sup> In einer 1982 gefassten Entschließung hat der Deutsche Bundestag die Bundesregierung gebeten, ihm einmal in der Legislaturperiode einen Bericht über die Lage der Behinderten und die Entwicklung der Rehabilitation vorzulegen. Diese Berichte wurden im April 1984, im Mai 1989, im März 1994 und Januar 1998 erstattet. Auf die Vorlage eines turnusmäßigen Berichts im Jahre 2002 hat der Gesetzgeber wegen der umfassenden Neuordnung verzichtet.

<sup>4</sup> Die Festsetzung der Schwerbehinderung erfolgt nur auf Antrag, d.h. freiwillig (eine „Meldepflicht“ besteht in Deutschland nicht).

<sup>5</sup> Das „Gesetz zur Sicherung der Eingliederung Schwerbehinderter in Arbeit, Beruf und Gesellschaft (Schwerbehindertengesetz – SchwbG)“ wurde mit Inkrafttreten des SGB IX außer Kraft gesetzt.

<sup>6</sup> Als in seiner Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt gilt, wer infolge einer Einschränkung des Gehvermögens (auch durch innere Leiden oder infolge von Anfällen oder von Störungen der Orientierungsfähigkeit) nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten oder nicht ohne Gefahr für sich oder andere Wegstrecken im Ortsverkehr zurückzulegen vermag, die üblicherweise noch zu Fuß zurückgelegt werden (GdB von wenigstens 80, mit halbseitig orangefarbenem Flächenaufdruck auf dem Ausweis und eingetragenen Merkzeichen G; § 141 Absatz 1 SGB IX).

<sup>7</sup> Bei der Benutzung zuschlagspflichtiger Züge des Nahverkehrs ist der tarifmäßige Zuschlag zu zahlen. Die Wertmarke wird nicht ausgegeben, solange von dem Behinderten alternativ eine Kraftfahrsteuerermäßigung in Anspruch genommen wird.

weis) notwendig ist, unentgeltlich befördert<sup>8</sup>. Alle anderen Schwerbehinderten müssen für die Wertmarke einen Betrag von 60 € pro Jahr (oder 30 € pro Halbjahr) zahlen.

Auf die Erstattung der Fahrgeldausfälle, die aufgrund der unentgeltlichen Beförderung entstehen, haben die ÖPNV-Unternehmen einen (nicht unter Haushaltsvorbehalt stehenden) Rechtsanspruch. Bund und Länder haben im Jahre 2001 Aufwendungen in Höhe von über 720 Mio. DM (mehr als 370 Mio. €) für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im öffentlichen Nahverkehr in Deutschland getragen (s. auch Kap. 4). Die Berechnung erfolgt auf der Basis der Fahrgeldeinnahmen des jeweiligen Unternehmens mit Hilfe eines Faktors, der für jedes Bundesland getrennt ermittelt wird (gemäß Tabelle 3/2a). Der Faktor (= „Prozentsatz“) wird jährlich von jedem Bundesland neu festgesetzt (s. Tabelle 3/2b). Da die Behindertenzahlen und die Fahrgewohnheiten in den einzelnen Städten und Regionen stark unterschiedlich sein können, besteht für die Unternehmen die Möglichkeit, auf Antrag durch Verkehrszählung einen höheren Prozentsatz als vom Land bekannt gemacht nachzuweisen.

*Tabelle 3/2a: Erstattung von Fahrgeldausfällen infolge kostenloser Beförderung schwerbehinderter Fahrgäste im ÖPNV (gemäß SGB IX) – Berechnungsverfahren*

$$\text{Fahrgeldausfall} = \text{Fahrgeldeinnahmen} \times \frac{\text{Anzahl Wertmarken} \times 1,2 + \text{Anzahl Begleitpersonen}}{\text{Anzahl der Wohnbevölkerung}} \times 100$$

Länderspezifischer Prozentsatz gemäß Tabelle 3/2b)

mit:

- |                        |   |
|------------------------|---|
| Fahrgeldeinnahmen      | : alle Erträge des Verkehrsunternehmens aus Fahrkartenverkauf je Kalenderjahr   |
| Anzahl der Wertmarken  | : Zahl der in dem Bundesland im betreffenden Kalenderjahr ausgegebenen Wertmarken   |
| Anzahl Begleitpersonen | : Zahl der am Jahresende im Umlauf befindlichen gültigen Schwerbehindertenausweise, bei denen die Notwendigkeit einer ständigen Begleitung im Ausweis eingetragen ist |
| Anzahl Wohnbevölkerung | : Zahl der Wohnbevölkerung in dem betreffenden Bundesland am Ende des Vorjahres   |

Bei allen genannten Zahlen bleibt die Anzahl der Kinder, die das sechste Lebensjahr noch nicht vollendet haben, außer Ansatz

<sup>8</sup> Das gleiche gilt für Handgepäck, einen mitgeführten Krankenfahrstuhl (soweit die Beschaffenheit des Verkehrsmittel dies zulässt), sonstige orthopädische Hilfsmittel und einen Führhund.

*Tabelle 3/2b: Erstattung von Fahrgeldausfällen infolge kostenloser Beförderung schwerbehinderter Fahrgäste im ÖPNV (gemäß SGB IX) – Festgesetzte Prozentsätze der Bundesländer und des Bundes (Quelle: Bundesverwaltungsamt Köln; Stand: 21.08.2002)*

Bundesland	Erstattungssätze im Jahr <sup>*)</sup>		
	1999	2000	2001
Baden-Württemberg	3,66	3,53	3,45
Bayern	4,28	4,30	4,34 <sup>**)</sup>
Berlin	5,20	5,52	5,57 <sup>**)</sup>
Brandenburg	3,34	3,48	3,55
Bremen	5,23	5,37	5,42
Hamburg	5,37	5,25	5,18
Hessen	3,86	3,93	3,53
Mecklenburg-Vorpommern	4,23	4,42	4,37 <sup>**)</sup>
Niedersachsen	3,76	3,82	3,91
Nordrhein-Westfalen	5,80	5,76	5,70
Rheinland-Pfalz	3,80	3,73	3,83
Saarland	3,78	3,85	3,88
Sachsen	3,78	3,79	3,81
Sachsen-Anhalt	3,65	3,67	3,75
Schleswig-Holstein	4,40	4,30	4,50
Thüringen	3,37	3,51	3,68
Bund, Nahverkehr	4,38	4,40	4,43
Bund, Fernverkehr	1,50	1,50	1,53 <sup>**)</sup>

\*) Prozentsatz der Fahrgeldeinnahmen

\*\*\*) vorläufige Prozentsätze (unter Vorbehalt)

## **Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)**

Im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze [1/4], das am 1. Mai 2002 in Kraft getreten ist, kommt der Paradigmenwechsel in der Behindertenpolitik konsequent zum Ausdruck: „Selbstbestimmung statt Fürsorge ist Richtschnur der Integrationspolitik“ [6/13]. Schwerpunktmaßiges Ziel des Gesetzes ist die Herstellung einer umfassend verstandenen *Barrierefreiheit*, die für behinderte Menschen sowohl die Beseitigung von „räumlichen Barrieren“ als auch von „Kommunikations-Barrieren“ beinhaltet (§ 4 BGG, siehe Bild 3/2).

Der Forderung nach gleichberechtigter Teilhabe an allen Lebensbereichen und selbstbestimmter Lebensführung wird durch die Bedingung „grundsätzlich“<sup>9</sup> ohne fremde Hilfe zu-

<sup>9</sup> Der Zusatz „grundsätzlich“ bedeutet (in der Sprache der Juristen), dass in der Regel die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ohne fremde Hilfe möglich sein muss, wenn eine Anlage als barrierefrei gelten soll. Es ist allerdings nicht ausgeschlossen, dass behinderte Menschen auch bei optimaler Gestaltung der Lebensbereiche wegen ihrer Beeinträchtigung auf Hilfen angewiesen sein können (amtliche Begründung zu [1/4]).

gänglich und nutzbar“ nachdrücklich Rechnung getragen. Eine „absolut barrierefreie“ Umwelt kann es allerdings nicht geben, deshalb stellt die Definition ausdrücklich auf „gestaltete“ Lebensbereiche ab, die von den natürlichen Bereichen abzugrenzen sind. Barrierefreiheit ist eine *Zielvorgabe* für die Gestaltung unserer Lebensbereiche, da die einzufordernden Standards der Barrierefreiheit einem ständigen Wandel unterworfen sind. Spezifisch für einzelne Regelungsbereiche werden sie teils durch DIN-Normen, teils durch allgemeine technische Standards und teils über Programme, Pläne und Zielvereinbarungen festgelegt.

#### § 4 Barrierefreiheit

*Barrierefrei sind*

bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche,

wenn sie für behinderte Menschen

in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

*Bild 3/2: Definition der Barrierefreiheit im Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes [1/4]*

Da die Gegebenheiten in der Praxis <sup>10</sup> auch für gestaltete Bereiche nicht in jedem Falle barrierefreie Lösungen zulassen, wird in den betreffenden Fachgesetzen (s. Bild 3/3) eine „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ zum Ziel erhoben. Für den ÖPNV ist die Gesetzesforderung von Bedeutung, dass „öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr *nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes* <sup>11</sup> barrierefrei zu gestalten sind“ (§ 8 Absatz 2 BGG, s. Bild 3/3). Mehrere dieser spezialgesetzlichen Vorschriften wurden gleichzeitig mit der Beschlussfassung über das Behindertengleichstellungsgesetz an dessen Zielsetzung und Begriffsdefinition angepasst:

---

<sup>10</sup> Kompromisse können z.B. wegen der Topographie, Belangen des Denkmalschutzes, aus Sicherheitsgründen oder wegen der Grenzen technischer Machbarkeit sowie aus Gründen der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit notwendig werden. Allerdings dürfen diese Gründe nicht ungeprüft als Vorwand dienen, um tatsächlich mögliche barrierefreie Lösungen abzulehnen.

<sup>11</sup> Abweichend dazu sollen Neubauten des Bundes „entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik *barrierefrei* gestaltet werden“, d.h. dafür sind künftig nicht allein die einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes maßgebend (§ 8 Abs. 1 BGG).



- Artikel 49: Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) [1/2]
- Artikel 51: Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) [1/6]
- Artikel 52: Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) [1/10]
- Artikel 52a: Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) [1/7]

Die neuen spezialgesetzlichen Bestimmungen (s. auch Bild 3/3, 3/4 und 3/6) werden im folgenden im Rahmen der Behandlung der Fachgesetze erläutert.

<b>Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV</b>	
<b>für neue Vorhaben</b> (§ 8 Abs. 2 BGG) → nach Maßgabe einschlägiger Rechtsvorschriften	<b>Anforderungen an Betriebsanlagen und Fahrzeuge der Strab *</b> (§ 3 Abs. 5 BOStrab) → Benutzung für Behinderte ... ohne besondere Erschwernis ermöglichen
<b>Bedingung für Förderung gemäß GVFG</b> (§ 3 Nr. 1d GVFG) → möglichst weitreichende Barrierefreiheit	<b>Verpflichtung für den öffentlichen Verkehr der Eisenbahnen zur Aufstellung von Programmen zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen</b> (§ 2 Abs. 3 EBO) → Ziel: möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung
<b>Aufnahme des Ziels in den Nahverkehrsplan gemäß PBefG</b> → möglichst weitreichende Barrierefreiheit · mit Aussagen über erforderliche Maßnahmen und zeitliche Vorgaben (§ 8 Abs. 3 PBefG) · Darstellung entsprechender Maßnahmen in allen Genehmigungsanträgen (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 c)	<b>ggfs. Zielvereinbarungen für den ÖPNV im weiteren Sinne **)</b> (§ 5 BGG) → Festlegung von Mindestbedingungen unter Angabe eines Zeitpunktes/-plans

\*) Straßenbahnen im Sinne der BOStrab  
 \*\*) Zielvereinbarungen sind nur dann ein geeignetes Instrument, wenn durch allgemeine gesetzliche Vorschriften die Barrierefreiheit nicht geregelt ist (d.h. kein Instrument für Linienverkehre nach §8 PBefG oder gemäß EBO, da hier entsprechende Regelungen eingeführt wurden).

*Bild 3/3: Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich ÖPNV gemäß bundesgesetzlicher Regelung [1/4]*

## Schaffung von Transparenz bei geförderten Maßnahmen und Stärkung der Beteiligungsrechte von Behindertenverbänden und -beauftragten

Um die Belange behinderter Menschen im Sinne der Herstellung der Barrierefreiheit wirksamer als bisher zu berücksichtigen, wird die Förderung von Maßnahmen mit Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zum einen an die Bedingung der Beteiligung entsprechender Behindertenbeauftragter/Behindertenbeiräte bei der Vorhabenplanung geknüpft (3 § Nr. 1d GVFG, s. Bild 3/4). Ein *Anhörungsrecht* der zuständigen <sup>12</sup> Behindertenbeauftragten / Behindertenbeiräte – ersatzweise der anerkannten

<sup>12</sup> Zuständig sind zunächst die Behindertenbeauftragten / Behindertenbeiräte auf der Ebene des Vorhabenträgers, z.B. einer Gemeinde. Ist auf dieser Ebene kein Behindertenbeauftragter / Behindertenbeirat bestellt, sollte der Behindertenbeauftragte / Behindertenbeirat der nächst höheren Ebene angehört werden, z.B. der Behindertenbeauftragte eines Bundeslandes bei Vorhaben eines kreisübergreifenden Zweckverbandes. Die Beteiligung der entsprechenden Behindertenverbände ist nur (subsidiär) geboten, wenn kein zuständiger Behindertenbeauftragter / Behindertenbeirat zur Verfügung steht. Durch die Anhörung soll die [wird auf der nächsten Seite fortgesetzt]

Behindertenverbände – wurde verbindlich eingeführt (s. Bild 3/4). Zum anderen werden die zuständigen Länder verpflichtet, im Wege der Berichterstattung darzulegen, inwieweit die geförderten Maßnahmen auch tatsächlich dem Ziel der Barrierefreiheit entsprechen (§ 8 GVFG, s. Bild 3/4).

### § 3 Nr. 1d GVFG \*)

Voraussetzung für die Förderung ... ist, dass das Vorhaben

Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt

und

den Anforderungen der *Barrierefreiheit möglichst weitgehend* entspricht.

Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören.

Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören.

### § 8 Satz 2 GVFG \*)

Die Berichterstattung der Länder erstreckt sich außerdem auf den Nachweis, inwieweit die geförderten Vorhaben dem Ziel der Barrierefreiheit nach § 3 Nr. 1d entsprechen.

\*) Zum 1.5.2002 in Kraft getretene Änderung des GVFG gemäß Artikel 49 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze [1/4]

*Bild 3/4: Die möglichst weitreichende Barrierefreiheit ist Förderungsvoraussetzung im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) [1/2]*

Die Erfüllung der Fördervoraussetzungen in vollem Umfang gemäß § 3 Nr. 1d GVFG ist bei der Antragstellung durch das entsprechende Land zu bestätigen. Sollte diese Bestätigung bei Förderanträgen nicht vorliegen, werden die Programmaufnahmen unter Vorbehalt gestellt bis die Erfüllung dieser Voraussetzungen nachgewiesen ist, z.B. durch die Bestätigung des Antragstellers/Landes. Diese Nachweise sind Bestand der jeweiligen Vorhabenakten und können vom Bund bei Bedarf eingesehen werden.

Die Vertretung der Belange behinderter Menschen durch Behindertenverbände, -beiräte und -beauftragte ist durch das Behindertengleichstellungsgesetz und den damit verbunde-

---

Beachtung materieller Anforderungen der Barrierefreiheit gesichert werden, ohne dass die Beantragung des Vorhabens (z.B. wegen ausstehender Anerkennung eines ersatzweise anzuhörenden örtlichen Behindertenverbandes gemäß den Vorgaben des SGB IX) unnötig verzögert wird.

nen Änderungen von Fachgesetzen insgesamt erheblich gestärkt worden (s. Tabelle 3/3). Dabei sollen die Interessen behinderter Menschen unmittelbar durch Beteiligungs- und Klagerechte zur Geltung kommen, um die Durchsetzung des Gesetzeszieles zu gewährleisten. Die Einbindung von „Experten in eigener Sache“ schafft Transparenz und führt – wie Erfahrungen mit der (bisher nicht vorgeschriebenen) Hinzuziehung mobilitätseingeschränkter Personen z.B. bei ÖPNV-Vorhaben zeigen – zu adäquaten und akzeptierten Lösungen. Bei frühzeitiger Beteiligung können Hauptprobleme und Defizite schneller erkannt und Planungsmängel vermieden werden, deren Behebung – soweit überhaupt möglich – meist mit hohen Kosten verbunden ist.

Im Bereich des ÖPNV wurden für die Vertreter behinderter Menschen weitreichende Beteiligungsrechte eingeführt. Vor allem wurden den jeweils zuständigen Behindertenbeauftragten oder -beiräten *Anhörungsrechte* bei der GVFG-Vorhabenplanung (§ 3 Nr. 1d GVFG) und bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen bzgl. der Aussagen zur Barrierefreiheit (§ 8 Abs. 3 PBefG) eingeräumt. Bei der Aufstellung von Programmen der Eisenbahnen zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen, einschließlich eines Betriebsprogrammes (§ 2 Absatz 3 EBO), sind die Spitzenorganisationen der Behindertenverbände anzuhören.

*Tabelle 3/3: Beteiligung von Vertretern der Belange behinderter Menschen im Bereich ÖPNV gemäß bundesgesetzlicher Regelung*

Herstellung der (möglichst weitreichenden) Barrierefreiheit mittels:	Beteiligung der zuständigen	
	Behindertenverbände	Behindertenbeauftragten oder -beiräte
GVFG-Vorhabenplanung	Nur, wenn keine zuständigen kommunalen Beauftragten vorhanden	Anhörungsrecht
Aufstellung von Nahverkehrsplänen		Anhörungsrecht
Programme für Eisenbahnen	Anhörungsrecht der Spitzenorganisationen	
Klagerecht bei Verstößen gegen Bundesvorschriften	Vertretungsbefugnis bei Verletzung des Rechtes eines behinderten Menschen; Verbandsklagerecht	
ggfs. Zielvereinbarungen *)	Initiativ-/Verhandlungs-/Abschlussrecht	
Gesetzes-, VO- und sonstige wichtige Vorhaben		Beteiligung des/der Beauftragten der Bundesregierung

\*) Zielvereinbarungen sind nur dann ein geeignetes Instrument, wenn durch allgemeine gesetzliche Vorschriften die Barrierefreiheit nicht geregelt ist (d.h. kein Instrument für Linienverkehre nach §8 PBefG oder gemäß EBO, da hier entsprechende Regelungen eingeführt wurden).

Das „Anhörungsrecht“ bedeutet nach allgemeinen verfahrensrechtlichen Grundsätzen, dass die Anzuhörenden die Möglichkeit erhalten, (tatsächlich) auf den Gang und das Ergebnis des Verfahrens Einfluss zu nehmen. Sie müssen zunächst darüber informiert werden, dass überhaupt ein GVFG-Vorhaben geplant bzw. ein Nahverkehrsplan aufgestellt oder ein Eisenbahn-Programm erstellt werden soll und über den relevanten Inhalt Kenntnis erhalten. Im Verfahren haben die jeweiligen zuständigen Organisationen (Antragsteller, Aufgabenträger, Eisenbahn-Infrastruktur- und -verkehrsunternehmen) die Stellungnahmen von Vertretern der Belange behinderter Menschen (s. Tabelle 3/3) ernsthaft in Erwägung zu ziehen und sich inhaltlich mit ihnen auseinandersetzen. Es muss gewährleistet sein, dass die wesentlichen Ergebnisse der Anhörung in den Willens- und Entscheidungsprozess mit einfließen. Dies ist für die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden prüfbar zu dokumentieren.

Wichtig ist hier auch die Einführung eines Verbandsklagerechtes nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung (§ 13 BGG). Den anerkannten Behindertenverbänden wird die Möglichkeit eingeräumt, durch öffentlich-rechtliche „Feststellungsklage“ die tatsächliche Anwendung von Vorschriften durchzusetzen. Die Verbandsklage ist zulässig für Verwaltungsmaßnahmen, die den satzungsmäßigen Aufgabenbereich des jeweiligen Verbandes berühren (Die Klagemöglichkeit setzt nicht voraus, dass der klagende Verband in seinen subjektiven Rechten verletzt ist). Für den Bereich des ÖPNV sind dies gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 2 BGG die Vorschriften des Bundesrechts zur Herstellung der Barrierefreiheit im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (§ 3 Nr. 1 d GVFG) und Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Abs. 3 Satz 3 und 4 und § 13 Abs. 2a PBefG), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (§2 Abs. 3 EBO) sowie der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (§ 3 Abs. 5 Satz 1 BOStrab). Eine Klage kann sich nur gegen Verwaltungshandeln richten, eine Klagemöglichkeit gegen private Personen / Unternehmen besteht nicht (z.B. Klagemöglichkeit gegen eine Genehmigungsbehörde, wenn eine neue Liniengenehmigung erteilt wurde, obwohl keine Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden Barrierefreiheit getroffen bzw. belegbar geplant worden sind – Keine Klagemöglichkeit gegen das betreffende Verkehrsunternehmen). Die Klage kann sich nicht nur auf den materiellen Inhalt der Vorschriften beziehen, sondern auch gegen die Verletzung von Verfahrensregeln, z.B. das Versäumnis einer vorgeschriebenen Anhörung, richten <sup>13</sup>.

Die Bestellung sowie die Aufgaben und Befugnisse des/der Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen sind in §§ 14 und 15 BGG bestimmt.

---

<sup>13</sup> Behinderte Menschen, die selbst in ihren Rechten auf Herstellung der Barrierefreiheit (z.B. gemäß § 8 Abs. 1 BGG in Bezug auf Neubauten des Bundes) verletzt sind, können ihre Rechte durch eine „Leistungsklage“ oder „Gestaltungsklage“ vor den Verwaltungsgerichten verfolgen; sie können sich auch durch anerkannte Behindertenverbände, die selbst nicht am Verfahren beteiligt sind, vertreten lassen (§ 12 BGG). Außerdem kann ein Behindertenverband an Stelle eines in seinen Rechten verletzten Menschen dann Verbandsklage („Feststellungsklage“) auf Feststellung eines Verstoßes gegen die Vorschriften zur Herstellung der Barrierefreiheit erheben, wenn durch eine betreffende Maßnahme sein satzungsgemäßer Aufgabenbereich berührt wird, und der Fall von allgemeiner Bedeutung ist (§ 13 Abs. 1 und 2 BGG). Dies gilt insbesondere, wenn eine Vielzahl gleicher Fälle vorliegt.

Die/der Beauftragte ist von den Bundesministerien bei allen Gesetzes-, Verwaltungs- und sonstigen wichtigen Vorhaben, soweit sie Fragen der Integration von behinderten Menschen betreffen, zu beteiligen (§ 15 Absatz 2 BGG).

## Zielvereinbarungen

Schließlich kann – für den ÖPNV allerdings nur im „nicht (anderweitig) geregelten“ Bereich – ein mit dem Behindertengleichstellungsgesetz neu eingeführtes Instrument, die sogenannte „Zielvereinbarung“, in Frage kommen. Mit Zielvereinbarungen sollen „Mindestbedingungen“ festgelegt werden, wie und bis zu welchem Zeitpunkt (ggfs. unter Angabe eines Zeitplanes) „gestaltete Lebensbereiche künftig zu verändern sind, um dem Anspruch behinderter Menschen auf Zugang und Nutzung zu genügen“ (§ 5 Abs. 1 und 2 BGG, siehe Bild 3/3).

Zielvereinbarungen zwischen offiziell anerkannten Behindertenverbänden<sup>14</sup> und Unternehmen oder Unternehmensverbänden sind allerdings nur ein ergänzendes Instrument zur Herstellung der Barrierefreiheit „für die Bereiche, die nicht bereits durch besondere gesetzliche oder verordnungsrechtliche Vorgaben hinreichend bestimmt sind (wie z.B. durch Nahverkehrspläne nach dem Personenbeförderungsgesetz oder Programme nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung)“ (amtliche Begründung zu [1/4]). „Das bedeutet, wenn z.B. ein Programm im Sinne des § 2 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung erstellt worden ist, ein Anspruch (der Behindertenverbände) auf Verhandlungen (zwecks Abschluss von Zielvereinbarungen) ausgeschlossen ist“ (amtliche Begründung zu [1/4])<sup>15</sup>. Als Beispiel für eine Anwendung im „nicht geregelten“ Bereich kann die Zielvereinbarung zwischen einem Behindertenverband und einer Taxigesellschaft (z.B. über die Ausstattung der Fahrzeuge) genannt werden.

Diese Systematik dürfte auch Forderungen nach Praktikabilität und Rechtssicherheit entsprechen. Da Zielvereinbarungen im ÖPNV im wesentlichen den gleichen materiellen Regelungsinhalt hätten, wie die genannten (verpflichtenden) Programme der Eisenbahnen bzw. die hier bedeutsamen Teile der Nahverkehrspläne, wären bei paralleler Anwendung beider Instrumente Überschneidungen und unübersichtliche Rechts-/Vertragsbeziehungen unvermeidlich. Deshalb sollte eine derartige Parallelität unbedingt vermieden werden.

---

<sup>14</sup> Die Anerkennung erfolgt vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMA) gemäß § 13 Abs. 3 BGG in Verbindung mit § 64 Abs. 2 SGB IX.

<sup>15</sup> Dies folgt aus der Intention des Gesetzes, insbesondere aus § 5 Abs. 1 BGG, der bestimmt, dass Zielvereinbarungen getroffen werden *sollen*, „soweit nicht besondere gesetzliche oder verordnungsrechtliche Vorschriften entgegenstehen“. Entsprechende fachgesetzliche Vorschriften sind im PBefG (Nahverkehrsplan) bzw. in der EBO (Eisenbahn-Programm) enthalten. Dies kommt im Gesetzestext allerdings nicht sehr deutlich zum Ausdruck; zur verständlichen Auslegung muss daher die amtliche Begründung hinzugezogen werden. (Leichter verständlich wäre es zwar, wenn das Vorhandensein von Nahverkehrsplänen bzw. Eisenbahn-Programmen im Gesetz selbst z.B. unter den in § 5 Abs. 4 BGG genannten Sachverhalten aufgeführt wäre, bei denen ein Anspruch auf Verhandlungen zum Abschluss von Zielvereinbarungen entfällt. Ein derartiger Passus würde aber nicht gesetzessystematischen Regeln entsprechen.)

Das Gesetz enthält eine Reihe von Bestimmungen, die der Verfahrenszweckmäßigkeit und Bestandsicherheit der Vereinbarungen sowie der Übersichtlichkeit insgesamt dienen. So wird über die abgeschlossenen Vereinbarungen beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMA) ein Zielvereinbarungsregister (§ 5 Abs. 5 BGG) geführt. Zur Beschleunigung der Verfahren und zur Vereinfachung des Zugriffs auf vollständige, aktuelle Informationen wird dafür das Internet (<http://www.bma.de/>) genutzt. Ein Behindertenverband kann die Aufnahme von Verhandlungen verlangen; er muss dies gegenüber dem Register anzeigen. Andere (anerkannte) Behindertenverbände können innerhalb von vier Wochen erklären, dass sie sich beteiligen werden. Die Verhandlungen werden gebündelt; es ist eine gemeinsame Verhandlungskommission der beteiligten Behindertenverbände zu bilden. Danach müssen die Verhandlungen innerhalb einer Frist von weiteren vier Wochen aufgenommen werden. Die Unternehmen können noch während der Verhandlungen anzeigen, einer Zielvereinbarung ihres Verbandes beizutreten. Der Begriff des Unternehmens ist im BGG „im umfassenden Sinne“ zu verstehen (amtliche Begründung zu [1/4]), das heißt, Verkehrsunternehmen in der Form kommunaler Eigenbetriebe sind als Unternehmen im Sinne des Gesetzes einzustufen. Auch Aufgabenträger des ÖPNV könnten hierzu zählen. Diese können und müssen allerdings vorrangig das Instrument des Nahverkehrsplans benutzen. Im übrigen sind sie an die einschränkenden Vorgaben der Kommunalverfassungen (Gemeinde- / Landkreisordnung) gebunden. Weitergehende Vorgaben zur Spezifizierung der Mindestbedingungen sowie Fristen zu deren Umsetzung werden im Gesetz nicht gemacht. Dies ist schon deshalb zweckmäßig, da in den verschiedenen Wirtschaftsbranchen und unter den jeweiligen regionalen / örtlichen Gegebenheiten ganz unterschiedliche Ausgangssituationen bestehen<sup>16 17</sup>.

Den Erfahrungen in der Praxis – im Hinblick auf Akzeptanz der Beteiligten, Zweckmäßigkeit einzelner Bestimmungen und Zielerfüllungsgrad – wird mit besonderem Interesse entgegen gesehen. Die Bundesregierung ist im Rahmen ihrer Berichte gemäß SGB IX (s.o.) verpflichtet, die gesetzgebenden Körperschaften auch über die Zielvereinbarungen und andere nach dem Behindertengleichstellungsgesetz getroffene Maßnahmen zu unterrichten und eine zusammenfassende, differenzierte<sup>18</sup> Darstellung und Bewertung zu geben

---

<sup>16</sup> Erläuterungen zum Thema „Zielvereinbarungen“ können z.B. einer Broschüre des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales [8/24] über das Behindertengleichstellungsgesetz und dem Internet (Website des BMA) entnommen werden.

<sup>17</sup> Freiwillige – unter Beachtung der geltenden Rechtsnormen ggf. zulässige – Vereinbarungen zur Barrierefreiheit (außerhalb des Geltungsbereichs des BGG) sollten zur Vermeidung von Missverständnissen nicht als Zielvereinbarungen bezeichnet werden (s. Kap. 16).

<sup>18</sup> Differenzierung nach Alter und Geschlecht; – Die besonderen Belange *behinderter* Frauen sind (gemäß § 3 BGG) zu berücksichtigen und bestehende Benachteiligungen zu beseitigen. (In der Praxis kann diese Bestimmung z.B. im Baubereich für die Anordnung (barrierefreier) Toilettenanlagen bedeutsam sein.) Der Gleichberechtigung von Frauen und Männern (im Allgemeinen) dient das „Gesetz zur Durchsetzung der Gleichstellung von Frauen und Männern (Gleichstellungsdurchsetzungsgesetz – DGleiG)“ vom 30. November 2001 mit Artikel 1 „Gesetz zur Gleichstellung von Frauen und Männern in der Bundesverwaltung und in den Gerichten des Bundes (Bundesgleichstellungsgesetz – BGleiG)“.

(§ 66 Absatz 2 SGB IX). Eine Stellungnahme zu möglichen weiteren Maßnahmen zur Gleichstellung behinderter Menschen ist Bestandteil des Berichts.

## Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Der Berechtigung, Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr zu befördern und daraus Einnahmen zu erzielen, stehen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [1/6] eine ganze Reihe von Verpflichtungen des Betreibers gegenüber. Neben den Sicherheitskriterien, d.h. dem Schutz vor Personen- und Sachschäden, wird dabei dem *öffentlichen Verkehrsinteresse* bzw. den Anforderungen aller (potentiellen) Fahrgäste an die Nutzbarkeit und Zuverlässigkeit des gesamten Beförderungssystems Rechnung getragen. Die vier Grundpflichten des Verkehrsunternehmers (Bild 3/5), Betriebspflicht (§ 21 PBefG), Fahrplanpflicht (§ 40 PBefG), Beförderungspflicht (§ 22 PBefG) und Tarifpflicht (§ 39 PBefG), dienen überwiegend diesem Zweck<sup>19 20</sup>.

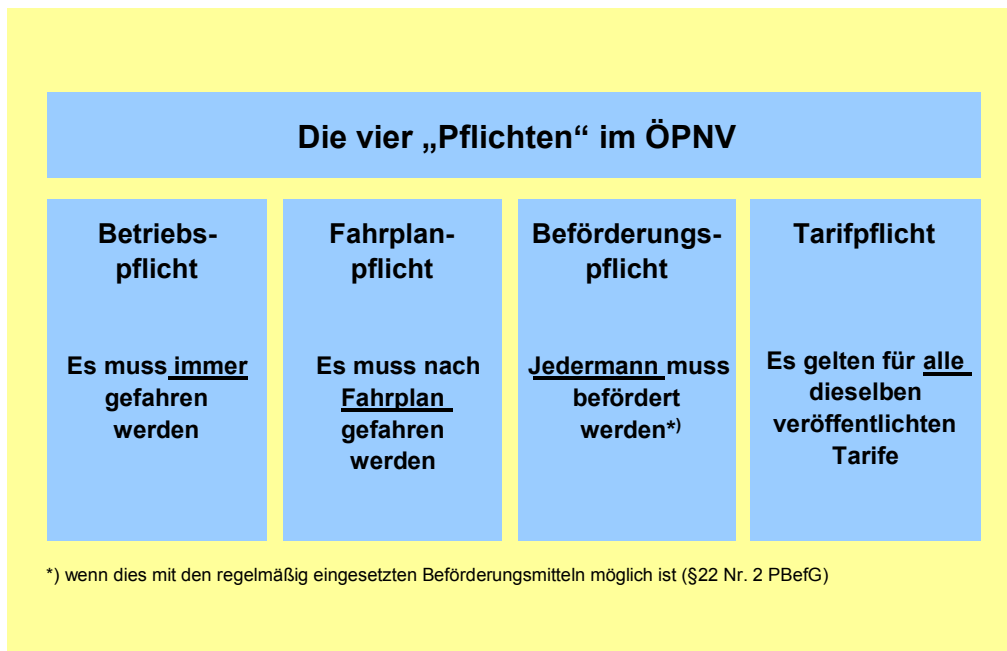


Bild 3/5: Die vier „Pflichten“ im ÖPNV in Deutschland [8/30]

<sup>19</sup> Die Beförderungspflicht besteht nur mit „den regelmäßig eingesetzten Beförderungsmitteln“, begründet also keinen Anspruch auf den Einsatz bestimmter Fahrzeuge.

Die Rechtsbeziehungen zwischen den Verkehrsunternehmen und den Fahrgästen im Straßenbahn-, Obus- und Buslinienverkehr richten sich im übrigen nach der „Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (VOAllgBefBed)“ [1/8a]. Eine Ausnahme von der Beförderungspflicht besteht danach nur in begrenzten, definierten Ausnahmefällen, insbesondere bei Gefahr für Sicherheit und Ordnung (§§ 3 und 4 Absatz 5 VOAllgBefBed). Die Verkehrsunternehmen können Ergänzungen (u.U. auch Abweichungen) zu den allgemein geltenden Beförderungsbedingungen vornehmen und bekannt machen. Diese bedürfen allerdings der Genehmigung.

<sup>20</sup> Im Eisenbahnverkehr sind die Beförderungsbedingungen in der „Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)“ [1/10a] geregelt. Diese Verordnung stammt noch aus dem Jahr 1938, ist aber inzwischen mehrfach modifiziert und vor allem „entschlackt“ worden. Von Verbraucherorganisationen/Fahrgastverbänden wird allerdings die Stärkung subjektiver Fahrgastrechte (z.B. in Bezug auf Verspätungsfolgen, insbesondere im Fernverkehr) gewünscht.

Diese gesetzlichen Festlegungen haben sich bewährt. Nirgendwo in Deutschland kommen die Unternehmen des ÖPNV jedoch mit der Einhaltung derartiger Mindestregelungen aus. Vielmehr stehen darüber hinaus zahlreiche Verbesserungsmaßnahmen zur Erhöhung der Kundenorientierung im Vordergrund des Interesses (s. Kap. 2 und 5 ff). Die Unternehmen bemühen sich erfolgreich darum, durch ein Bündel von geeigneten Maßnahmen, wie intensive Personalschulung und -nachschulung, aktives Beschwerdenmanagement, Beteiligung von Fahrgastbeiräten, Sensibilisierung der Fahrgäste durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit<sup>21</sup> etc., ihrer Rolle als kundenorientierte Dienstleister gerecht zu werden (s. Kap. 15). Gerade vor diesem Hintergrund bleibt aber festzustellen, dass die rahmengebende Gesetzgebung wesentliche Voraussetzungen nicht nur für die Sicherheit, sondern auch für die Attraktivität des ÖPNV-Systems geschaffen hat [8/30].

Die Gewährleistung von *Sicherheit* und *ordnungsgemäßigem Betrieb* war von je her ein vorrangiges Ziel von Vorschriften und Standards für den öffentlichen Personennahverkehr. In den aktuellen Fassungen der Gesetze und Verordnungen wird dieser Grundsatz weiterhin konsequent verfolgt. Größere Stadtbahn-Vorhaben und überhaupt die Betriebsanlagen für Stadtbahnen bedürfen der *Planfeststellung* (Diese Bauten, insbesondere der Bau von Tunnel- oder Hochstrecken, werden in Deutschland im allgemeinen nicht von den Verkehrsunternehmen sondern von kommunalen Trägern durchgeführt). In einfacheren Fällen reicht unter gesetzlich spezifizierten Bedingungen eine Plangenehmigung aus. Bei der Planfeststellung sind die von den Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen eines Abwägungsverfahrens zu berücksichtigen (§ 28 Abs. 1 PBefG). Der Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen bedarf sowohl für den Bau als auch für den Betrieb und die Linienführung der Genehmigung (§ 9 PBefG). Das gleiche gilt für die Einrichtung, die Linienführung und den Betrieb beim Linienbusverkehr (d.h. beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen).

Die Erteilung von *Genehmigungen* und die *Aufsicht*, d.h. die Überwachung und Durchsetzung von Vorschriften, sowie der mit einer Genehmigung verbundenen Bedingungen und Auflagen, stellen hoheitliche Aufgaben dar, die staatlichen Instanzen vorbehalten sind. Die betreffenden Behörden werden von den jeweiligen Landesregierungen bestimmt (§ 11 Abs. 1, § 29 Abs. 1, § 54 Abs. 1 PBefG). Für bezirks- oder länderübergreifende Linienverkehre sind zusätzliche Festlegungen getroffen (§ 11 Abs. 3 und 4 PBefG).

## **Nahverkehrsplan**

Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs, der sich nach Landesrecht bestimmt, und mit den Verkehrsunternehmen für eine integrierte, d.h. aufeinander abgestimmte Nahverkehrsbedienung zu sorgen (§ 8 Abs. 3 PBefG). Dabei hat sie einen vom jeweiligen *Aufgabenträger*, z.B. der

---

<sup>21</sup> Auch die korrekte Wortwahl, wie sie in den jüngsten Gesetzen/Gesetzesänderungen zum Tragen kommt, ist hierbei bedeutsam, um „Barrieren in den Köpfen“ abzubauen.



Stadt oder dem Landkreis, beschlossenen *Nahverkehrsplan* zu berücksichtigen. Derartige Nahverkehrspläne (NVP) wurden als neues Instrument mit der Regionalisierung und Strukturreform der Eisenbahnen eingeführt und bilden heute den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in dem jeweiligen Gebiet. Ihre Aufstellung ist in den ÖPNV-Gesetzen der Länder geregelt (s. Nahverkehrsgesetze [1/11a] bis [1/11o])<sup>22</sup>. Dabei ist eine Mitwirkung der jeweils vorhandenen Personenbeförderungsunternehmen („Unternehmer“ gemäß § 3 PBefG) durch Bundesrecht vorgegeben. Der Nahverkehrsplan muss außerdem vorhandene Verkehrsstrukturen beachten und darf nicht zur Ungleichbehandlung der Unternehmer führen.

Bei der Aufstellung künftiger Nahverkehrspläne werden die Aufgabenträger verpflichtet, den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste gerecht zu werden. Durch die am 1. Mai 2002 in Kraft getretene Gesetzesänderung wurde folgende Bestimmung in das Personenbeförderungsgesetz eingefügt: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine *möglichst weitreichende Barrierefreiheit* zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger – soweit vorhanden – anzuhören“ (§ 8 Abs. 3 Sätze 3 und 4 PBefG). Den Unternehmern obliegt es dann – neben ihrer Mitwirkung bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne – in künftigen Genehmigungsanträgen für den Bau (bzw. beim Buslinienverkehr für die Einrichtung), den Betrieb und die Linienführung konkret darzulegen, mit welchen Maßnahmen die Aussagen des Nahverkehrsplans zur Barrierefreiheit umgesetzt werden. Der neue Gesetzesspassus lautet: „Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll in allen Fällen enthalten ... c) eine Darstellung der Maßnahmen zur *Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung* des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3); ...“ (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c PBefG).

Die Nahverkehrspläne stellen vor allem eine Form der Selbstbindung der Aufgabenträger dar, aber auch die Genehmigungsbehörde hat diese bei Genehmigungen nach dem PBefG „zu berücksichtigen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG). Eine Genehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan – nach neuem Recht einschließlich der Aussagen zur möglichst weitreichenden Barrierefreiheit – nicht in Einklang steht (§ 13 Abs. 2a PBefG)<sup>23</sup>.

Die neuen Bestimmungen erstrecken sich nicht auf (seinerzeit gesetzeskonform zustande gekommene) Genehmigungen und Nahverkehrspläne, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Gesetzesänderungen bereits bestanden (Die Landesnahverkehrsgesetze enthalten allerdings Fristen für die Überprüfung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen,

---

<sup>22</sup> Das Land Hamburg (Stadtstaat) hat kein ÖPNV-Landesgesetz erlassen.

<sup>23</sup> Dabei handelt es sich um eine Ermessensentscheidung der Genehmigungsbehörde.

s. Abschnitt Landesnahverkehrsgesetze). Soweit Nahverkehrspläne die Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes noch nicht erfüllen, besteht die Möglichkeit, Aussagen zur weitreichenden Barrierefreiheit durch entsprechende Änderung des NVP aufzunehmen.

Unabhängig von formalen Vorgaben haben Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen häufig bereits Planungen und konkrete Maßnahmen zur kundenorientierten und behindertenfreundlichen Gestaltung gestartet bzw. konsequent weiterverfolgt und dabei oft auch die Öffentlichkeit im Allgemeinen und speziell ihre Fahrgäste über Ziele und Programme informiert (s. Kap. 2).

Durch die Konzentration von Bestimmungen zur möglichst weitreichenden Barrierefreiheit auf den Nahverkehrsplan kann der Aufgabenträger des ÖPNV, der letztlich für die Kostendeckung sorgen muss, Schritte zur Barrierefreiheit im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten in einem geschlossenen Ansatz planen und durchführen. Für die herausgehobene Stellung der Nahverkehrspläne spricht in diesem Zusammenhang auch, dass diese von den kommunalen Parlamenten, d. h. mit unmittelbar demokratischer Legitimation, beschlossen werden. Um hinsichtlich der angestrebten Barrierefreiheit einen hohen Zielerfüllungsgrad unter Beachtung örtlicher Randbedingungen und technischer Möglichkeiten zu erreichen, sind insbesondere die Verkehrsunternehmen gefordert, da sie – aufbauend auf umfangreichen Praxiserfahrungen – über die erforderliche Lösungskompetenz bei Fragen und Problemen im ÖPNV verfügen.

## **BOStrab**

Die „Verordnung für den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)“ [1/7] gilt für „straßenabhängige Bahnen“ (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 BOStrab) und „unabhängige Bahnen“ (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 BOStrab), d.h. Straßenbahnen im engeren Sinne, Stadtbahnen, Hoch- und U-Bahnen (genaue, abgrenzende Systemdefinitionen siehe Kapitel 7). In der BOStrab ist bestimmt: „Zu den baulichen Anforderungen gehören auch Maßnahmen, die behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge *ohne besondere Erschwernis* ermöglichen. Einrichtungen für diese Personen sollen durch Hinweise gekennzeichnet sein“ (§ 3 Abs. 5 BOStrab in der ab 1.5.2002 geltenden Fassung)<sup>24</sup>.

Außerdem sind in der BOStrab einige Einzelvorschriften enthalten, die (auch) den Belangen behinderter Fahrgäste dienen. So wird den Zugänglichkeits- und Nutzbarkeitsansprüchen der Fahrgäste durch die Forderung nach bequemem Ein- und Ausstieg (§ 31 Abs. 8 sowie § 34 Abs. 4 BOStrab), optischen und akustischen Informationseinrichtungen innerhalb der Stadtbahnfahrzeuge (§ 46 BOStrab) sowie ausreichender Heizung, Lüftung und Innenbeleuchtung der Fahrgasträume (§ 45 BOStrab) entsprochen. Sitzplätze, die für

---

<sup>24</sup> Vor der Änderung stand anstelle der Wörter „ohne besondere Erschwernisse ermöglichen“ das Wort „erleichtern“.

Schwerbehinderte, in der Gehfähigkeit beeinträchtigte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und für Fahrgäste mit kleinen Kindern vorzusehen sind, müssen mit Sinnbildern „zur Kenntlichmachung von Sitzplätzen für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen“ gekennzeichnet sein (§ 47 Abs. 2 Nr. 2 BOStrab und Anlage 3 zur BOStrab, s. auch Kap. 14). Die Streckenführung und die Lage der Haltestellen müssen den Verkehrsbedürfnissen entsprechen und insbesondere günstiges Umsteigen zu anderen Verkehrsmitteln ermöglichen (§ 15 Abs. 1 BOStrab). Für die Überwindung von Höhenunterschieden ist z.B. (unabhängig von der Frequenz) vorgeschrieben, dass bei einer Differenz von mehr als 8,0 m „mindestens eine Rampe, eine Fahrtreppe oder eine andere mechanische Förderhilfe vorhanden sein muss“ (§ 31 Abs. 10 BOStrab). In der Praxis ist inzwischen die stufenlose Erreichbarkeit der Bahnsteige, unabhängig von den zu überwindenden Höhenunterschieden, bei Neuanlagen selbstverständlich geworden (s. Kapitel 9 bis 13).

Die in der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahn enthaltenen Vorschriften werden durch technische Richtlinien zur BOStrab „erläutert“ und vertieft. Mit den Richtlinien werden die speziellen Anforderungen, die an verschiedene bedeutsame Teile von Betriebsanlagen und Fahrzeugen – z.B. Tunnel, elektrische Anlagen, Bremsen, Brandschutz, Trassierung, Spurführung, Lichtraum sowie Fahrbetrieb ohne Fahrzeugführer – zu stellen sind, detailliert geregelt. Die BOStrab-Tunnelbaurichtlinien [2/11] enthalten beispielsweise wesentliche Vorgaben für die Gestaltung unterirdischer Haltestellen (s. Kap. 12). Vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen werden die Richtlinien nach Abstimmung mit den obersten Landesverkehrsbehörden bekannt gegeben, sie haben damit auch gegenüber den Unternehmen Bindungswirkung. Abweichungen von den Richtlinien sind zulässig, wenn mindestens die gleiche Sicherheit gegeben ist. Durch den hohen Detaillierungsgrad der Richtlinien wird eine einheitliche unternehmens- und bundesländerübergreifende Anwendung der BOStrab-Vorschriften erleichtert. Außerdem können durch die präzisen, technikbezogenen Formulierungen Fehlinterpretationen und eventuelle Auslegungskonflikte von vornherein vermieden werden.

Um aktuelle Erkenntnisse zur barrierefreien Gestaltung umfassend zu berücksichtigen, sollten darüber hinaus die relevanten veröffentlichten Empfehlungen (s. Abschnitt „Praxisempfehlungen“) herangezogen werden. Durch die Aufnahme von Kriterien der barrierefreien Gestaltung in den Nahverkehrsplan werden die Anforderungen der BOStrab konkretisiert.

Technische Einzelvorschriften können nicht in jedem Fall den verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Fahrgastgruppen gleichermaßen gerecht werden. So dient die traditionelle Forderung der BOStrab: „Die Bahnsteigoberfläche soll nicht höher liegen als der Fahrzeugboden in seiner tiefsten Lage“ (§ 31 Abs. 8 Satz 2 BOStrab), einerseits der routinemäßigen Bewältigung der Ein- und Ausstiegsvorgänge für alle Fahrgäste und erleichtert insbesondere blinden und sehbehinderten Menschen die Orientierung (beim Einsteigen stets hinauf – beim Aussteigen stets hinab). Andererseits kann diese Bestimmung die Minimierung der Reststufendifferenz (s. Kapitel 5 und 7) zwischen Fahrzeug und Bahnsteig

erschweren und somit den Anforderungen gehbehinderter Fahrgäste und vor allem Rollstuhlbenutzern bezüglich eines nahezu stufenlosen Ein- und Ausstiegs entgegenstehen (s. Kapitel 5). Aufgrund der technischen Entwicklung und längerer praktischer Erfahrungen hat sich inzwischen die Auffassung durchgesetzt, dass von der genannten Soll-Vorschrift in begründeten Fällen abgewichen werden kann [8/30]. Die Abweichung darf allerdings nicht schematisch praktiziert werden. Entscheidend dafür, ob eine „negative Stufe“ (Wagenboden tiefer als Bahnsteigoberkante) zugelassen wird, muss immer das Gesamtsystem sein. Behindertenfreundliche und praxisgerechte Lösungen zur Reststufenproblematik sind im Kapitel 7 dargestellt.

## **BOKraft**

Als Parallelvorschrift zur BOStrab gilt die „Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)“ [1/8] für Unternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen oder Obussen befördern. Die Grundregel der BOKraft: „Der Betrieb des Unternehmens sowie die Ausrüstung und Beschaffenheit der Fahrzeuge müssen den besonderen Anforderungen genügen, die sich aus dem Vertrauen in eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung ergeben“ (§ 2 BOKraft) geht nicht speziell auf die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ein. Sitzplätze für „behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen“ sind analog der Regelung in der BOStrab vorzusehen: „Der Unternehmer hat Sitzplätze für Schwerbehinderte, in der Gehfähigkeit beeinträchtigte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und für Fahrgäste mit kleinen Kindern vorzusehen. Diese Sitzplätze sind durch das Sinnbild nach Anlage 5 an gut sichtbarer Stelle kenntlich zu machen“ (§ 34 BOKraft).

## **AEG / EBO**

Für die Beförderung von Fahrgästen mit Eisenbahnen im Fern- und Nahverkehr gilt das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) [1/6]. Dem öffentlichen Verkehrsinteresse wird bei den Eisenbahnen ebenfalls durch Bestimmungen wie Beförderungspflicht (§ 10 AEG) und Tarifpflicht (§ 12 AEG) Rechnung getragen. Das AEG gibt die Ermächtigungsgrundlage für den Erlass von Rechtsverordnungen über den Bau, den Betrieb und den Verkehr (§ 26 Abs. 1 Nr. 1 AEG), welche a) „die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betriebsweise der Eisenbahnen nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neuesten Erkenntnissen der Technik und nach den internationalen Abmachungen einheitlich regeln“ (s. EBO), b) „allgemeine Bedingungen für die Beförderung von Personen ... durch Eisenbahnverkehrsunternehmen in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Handelsrechts festlegen“ (s. EVO)<sup>20</sup>.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) [1/10] gilt für die regelspurigen Haupt- und Nebenbahnen des öffentlichen Verkehrs. Sie betrifft sowohl den Bau und Betrieb der

Deutschen Bahn AG (DB AG) als auch der regionalen Eisenbahnen (NE)<sup>25</sup>. Um Schwierigkeiten, die mobilitätseingeschränkte Personen häufig bei der Benutzung der Eisenbahnen haben, zu beheben oder zu mildern, ist in die EBO als allgemeine Anforderung aufgenommen: „Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten *ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird*“ (§ 2 Abs. 3 Satz 1 EBO)<sup>26</sup>. Beispiele für die Berücksichtigung in der Praxis sind insbesondere die Herstellung von Aufzügen und Rampen als Bahnsteigzugang, bahnsteig- und fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, Leitstreifen auf den Bahnsteigen, behindertenfreundliche Toilettenanlagen etc. (s. Kapitel 8 und Kapitel 13). In der amtlichen Begründung zur Novellierung der EBO im Jahre 1991 wurde darauf hingewiesen, dass bei der Anwendung der vorgenannten Vorschrift der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten ist. Bis zur jüngsten Änderung der EBO in Verbindung mit dem Behindertengleichstellungsgesetz enthielt die Verordnung keine Hinweise, wie die Generalklausel im Einzelnen umzusetzen ist.

Allerdings haben einige Einzelbestimmungen erhebliche Auswirkungen auf die Zugänglichkeit des Systems für mobilitätsbehinderte Personen, insbesondere auf die Gestaltung der Schnittstelle Bahnsteig / Fahrzeug. Die Vorgaben zur Bahnsteighöhe (§ 13 Abs. 1 EBO) in Verbindung mit den äußeren Querschnittsabmessungen der Fahrzeuge sowie den vorgeschriebenen Abständen der Bahnsteigkante von der Gleismitte<sup>27</sup> bestimmen maßgeblich die jeweiligen Stufenhöhen und Spaltbreiten.

## **Programme der Eisenbahnen**

Nunmehr sind die Eisenbahnen, d.h. die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (Definition gemäß § 2 Abs. 1 AEG [1/9]) verpflichtet, „*Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen<sup>28</sup> und Fahrzeugen* zu erstellen, mit dem Ziel, eine *möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung* zu erreichen. Dies schließt die Aufstellung eines *Betriebsprogramms* mit den entsprechenden Fahrzeugen ein, deren Einstellung in den jeweiligen Zug bekannt zu machen ist“ (§ 2 Abs. 3 Satz 2 und 3 EBO).

---

<sup>25</sup> Die regionalen Eisenbahnen wurden früher als Nichtbundeseigene Eisenbahnen bezeichnet und werden in Anlehnung daran auch heute noch unter der Abkürzung „NE“ geführt.

<sup>26</sup> Vor der Änderung der EBO zum 1.5.2002 standen anstelle der Wörter „behinderte Menschen“ und „ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird“ die Wörter „Behinderte“ und „erleichtert wird“.

<sup>27</sup> Die Querschnittsabmessungen werden ausgedrückt durch die Bezugslinie zur Begrenzung der Fahrzeuge (§ 22 Abs. 1 EBO und Anlage 8 zu § 22 EBO). Für Fahrzeuge, die freizügig im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden sollen, gilt die Bezugslinie nach Anlage 7 zu § 22 EBO.

Die Einbaumaße für 96 cm, 76 cm, 55 cm und 38 cm hohe Bahnsteige sind unter Berücksichtigung der Überhöhung von Bahnsteigen am Gleisbogen im Modul 813.0201 [2/19] angegeben.

<sup>28</sup> „Bahnanlagen sind alle Grundstücke, Bauwerke und sonstige Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reiseverkehrs ... auf der Schiene erforderlich sind. Dazu gehören auch Nebenbetriebsanlagen sowie sonstige Anlagen einer Eisenbahn, die ... den Zu- und Abgang ermöglichen oder fördern. ...“ (§ 4 Abs. 1 EBO)

Sowohl für neue Verkehrsanlagen als auch für neue Personenzüge im Nahverkehr gehört die weitgehend barrierefreie Gestaltung inzwischen in der Regel zum üblichen Standard. Durch die Programme soll erreicht werden, dass die Eisenbahnen insgesamt, d.h. Bahnanlagen und Fahrzeuge, planvoll und zielgerichtet für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste möglichst weitreichend barrierefrei nutzbar werden. Langfristiges Ziel ist es u.a., dass schließlich (mindestens) jeweils *ein* Wagen je Zug ohne besondere Erschwernis für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zugänglich und nutzbar wird. Als Übergangslösung bis zur Erreichung dieses Ziels muss ein Fahrplan der (weitgehend) barrierefreien Reisemöglichkeiten aufgestellt werden. Die betreffenden Bahnhöfe / Haltestellen, Züge und Abfahrts-/Ankunftszeiten sind in geeigneter Form bekannt zu machen<sup>29</sup> (Zu den Grundsätzen fahrgastfreundlicher und behindertengerechter Fahrplangestaltung s. Kapitel 14). Vor Aufstellung der Programme sind die Spitzenorganisationen der anerkannten Behindertenverbände anzuhören (§ 2 Abs. 3 Satz 4 EBO). Die Eisenbahnen haben die Pflicht, Programme über ihre Aufsichtsbehörden<sup>30</sup> an das (für das Zielvereinbarungsregister) zuständige Bundesministerium (BMA) zu übersenden (§ 2 Abs. 3 Satz 5 EBO). Die zuständigen Aufsichtsbehörden können Ausnahmen (z.B. für Museumsbahnen) von der Pflicht zur Aufstellung der Programme zulassen (§ 2 Abs. 3 Satz 6 EBO)<sup>31</sup>.

## Regelungen der Bundesländer

Gemäß der föderalen Struktur der Bundesrepublik Deutschland ist die Zuständigkeit der Bundesländer in weiten Bereichen von Bau und Verkehr gegeben.

## Landesnahverkehrsgesetze

Die Bundesländer sind in ihren Landesnahverkehrsgesetzen (Landes-ÖPNV-Gesetzen) ebenfalls auf die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen – jeweils mit unterschiedlichen Formulierungen – eingegangen. Im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein heißt es beispielsweise: „Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebotes sind neben den spezifischen Bedürfnissen der Benutzergruppen, vor allem der Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler, der Auszubildenden und der Berufstätigen, besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeein-

---

<sup>29</sup> Entsprechend konkrete Hinweise im üblichen Fahrplan reichen dafür aus.

<sup>30</sup> Die jeweils zuständige Eisenbahnaufsicht (Eisenbahn-Bundesamt oder von der jeweiligen Landesregierung bestimmte Behörde) ist in § 5 Abs. 1a bis c und Abs. 2 AEG [1/9] bestimmt. Da Eisenbahnverkehrsunternehmen in zunehmendem Maße Verkehrsleistungen auf Netzen anderer Verkehrsinfrastrukturunternehmen erbringen, ist in der Novelle des AEG vom 21. Juni 2002 (u.a.) geregelt, dass die Aufsicht in diesen Fällen einheitlich von der Behörde ausgeübt wird, die für die Aufsicht auf die Infrastruktur zuständig ist. Die EBO enthält keine Aussage darüber, wie die Programme der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Eisenbahnverkehrsunternehmen (bei unterschiedlichen Unternehmen) aufeinander abgestimmt werden.

<sup>31</sup> Auch Ausnahmegründe für die Pflicht zur Aufstellung von Programmen sind im Gesetz nicht genannt. Für die sogenannten „Museumseisenbahnen“, die Verkehr mit historischen Fahrzeugen betreiben, soll die zuständige Aufsichtsbehörde eine Ausnahmegenehmigung erteilen können (amtliche Begründung zu [1/4]).

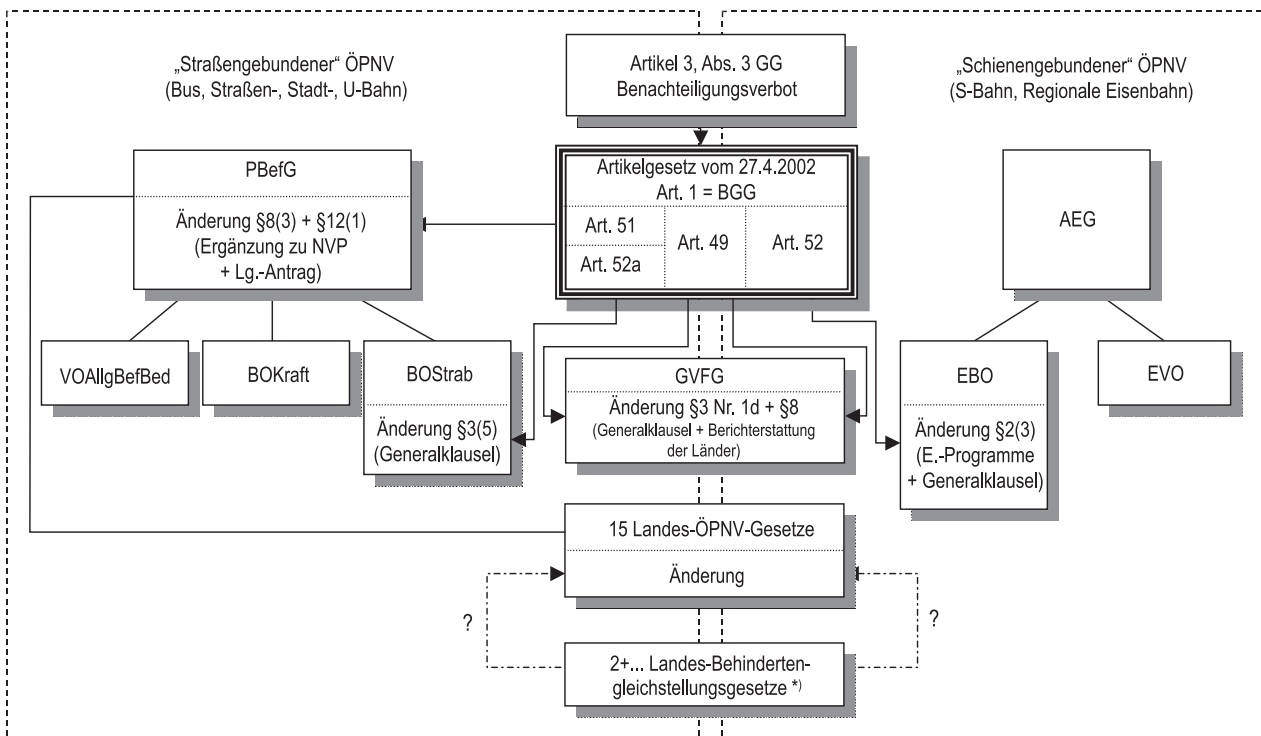
trächtigungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen“ (§ 1 Abs. 4 ÖPNVG [1/11n]). Wesentliche Bestimmungen der Nahverkehrsgesetze dienen der technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des ÖPNV-Angebots. In Bezug auf die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste sind u.a. Forderungen wie einheitliche Qualitätsstandards, koordinierte Bus- / Schienenkonzepte, koordinierte Fahrgastinformation, einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, die nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen (unter Einbeziehung des motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehrs) sowie die Nutzung alternativer Bedienungsformen bei geringer Nachfrage (z.B. Rufbusse, Sammeltaxen, Bürgerbusse) von Bedeutung.

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist den gesetzlich benannten *Aufgabenträgern* (s. Abschnitt Ausgangssituation) übertragen. In der Praxis nutzen die Aufgabenträger dazu weitestgehend die langjährigen Erfahrungen, die verkehrlichen und betrieblichen Kenntnisse und die Managementfähigkeiten der eigenen und sonstigen vorhandenen Verkehrsunternehmen sowie der im betreffenden Verkehrsraum tätigen Verbundgesellschaften. Nur dadurch ist eine optimale Aufgabenerfüllung bei effizienten Verwaltungs- / Organisationsstrukturen zu leisten.

Die Landesnahverkehrsgesetze (s. auch Tabelle 3/1 und Bild 3/6) regeln Inhalte und Verfahren der Nahverkehrspläne für den Schienenpersonennahverkehr (z.T. auch als „Schienennahverkehrspläne“ bezeichnet), die sich in der Regel über größere Planungsräume als beim straßengebundenen ÖPNV erstrecken <sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> In der Praxis waren Vertreter der Belange behinderter Menschen z.T. bereits vor dem 1.5.2002 an der Aufstellung der Nahverkehrspläne beteiligt. Die Verbindlichkeit einer Mitwirkung richtet sich bei „Schienennahverkehrsplänen“ nach Landesrecht (weitere Regelungen können z.B. im Rahmen von Landes-Behindertengleichstellungsgesetzen bzw. durch Novellierung der Landesnahverkehrsgesetze getroffen werden, s. auch Bild 3/6). – Per bundesgesetzlicher Zuständigkeit werden die Behindertenverbände für den Bereich der Eisenbahnen bei Aufstellung der entsprechenden Programme (§ 2 Abs. 2 EBO) beteiligt.



\*) Stand Oktober 2002: 2 Landes-Behindertengleichstellungsgesetze in Kraft, weitere in Vorbereitung

- AEG Allgemeines Eisenbahngesetz [1/9]
- Art. Artikel
- BGG Behindertengleichstellungsgesetz (des Bundes) [1/4]
- BOKraft Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr [1/8]
- BOStrab Straßenbahn- Bau- und Betriebsordnung [1/7]
- E. Eisenbahn
- EBO Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung [1/10]
- EVO Eisenbahn-Verkehrsordnung [1/11]
- GG Grundgesetz [1/1]
- GVFG Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [1/2]
- Lg. Liniengenehmigung
- NVP Nahverkehrsplan
- ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr
- VOAllgBefBed Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und O-Bus-Verkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen [1/8a]

**Bild 3/6: Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze: Auswirkungen auf Vorschriften für den ÖPNV im Systemzusammenhang**

Für den straßengebundenen ÖPNV bestimmen die Landesnahverkehrsgesetze die Aufstellung und den Inhalt von Nahverkehrsplänen (NVP) in Ergänzung der Festlegungen im Personenbeförderungsgesetz. „Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs“ (§ 8 Abs. 2 Satz 1 BremÖPNVG [1/11e]). Sie werden von den gesetzlich benannten Aufgabenträgern des ÖPNV oder von Zusammenschlüssen von Aufgabenträgern unter Beteiligung der betroffenen Gebietskörperschaften (Gemeinden, Kreise), unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen sowie (seit dem 1.5.2002) unter Anhörung der Behindertenbeauftragten oder -beiräte aufgestellt. Dabei sind raumordnerische / landesplanerische Ziele



und vorhandene Verkehrsstrukturen zu beachten. Außerdem sind Vorgaben der Landesverkehrs- und -finanzierungsplanung (wie integrierter Gesamtverkehrsplan, ÖPNV-Infrastrukturbedarfsplan, ÖPNV-Ausbauplan) und wichtige öffentliche Belange, insbesondere des Städtebaus und Umweltschutzes, zu berücksichtigen. Zur Koordinierung des Nahverkehrsangebots ist die Aufstellung benachbarter Nahverkehrspläne abzustimmen. Nahverkehrspläne sind in regelmäßigen Abständen, in den meisten Ländern z.B. im 5-Jahres-Rhythmus, zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die „erste Generation“ der Nahverkehrspläne wurde in den Jahren 1996/1997 aufgestellt, d.h. in den Jahren 2002/2003 steht ohnehin in vielen Fällen eine Fortschreibung an, so dass auch von daher eine kurzfristige Umsetzung der neuen Regelungen des PBefG zur Barrierefreiheit gewährleistet ist.

Im Nahverkehrsplan werden *Ziele* und *Rahmenvorgaben* für das *betriebliche Leistungsangebot* und seine *Finanzierung* sowie die Investitionsplanung festgelegt. Als Rahmenvorgabe schreiben die Länder – mit z.T. erheblichen Unterschieden in Bezug auf Umfang und Inhalt (s. z.B. [8/84]) – die Darstellung von Mindestanforderungen vor, die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen erforderlich sind. Das sind z.B. Vorgaben für Betriebs- und Zugfolgezeiten, Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten (z.B. integrierter Takt) und für die Qualität des Angebotes (z.B. Mindeststandard der eingesetzten Fahrzeuge, ggf. auch Mindestqualifikation des Personals). Die Nahverkehrspläne können auch Angaben über die Struktur und die Fortentwicklung gemeinschaftlicher Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen enthalten. Die gewählten Formulierungen lassen überwiegend erkennen, dass den Verkehrsunternehmen bei Einhaltung der Mindestvorgaben hinreichender Raum für unternehmerische Entscheidungen, d.h. zur Konzeption und Ausgestaltung des betrieblichen Angebotes, bleiben muss.

Die Abschnitte der Landesnahverkehrsgesetze, die die Finanzierung des ÖPNV betreffen, werden im Kapitel 4 behandelt.

## **Landes-Behindertengleichstellungsgesetze**

Auch auf Landesebene werden Behindertengleichstellungsgesetze erlassen, um für behinderte Menschen die Realisierung des Ziels gleichberechtigter Teilhabe und selbstbestimmter Lebensführung in Bereichen zu gewährleisten, die in die Regelungskompetenz der Länder fallen. Die Länder Berlin und Sachsen-Anhalt verfügen bereits seit dem Jahr 1999 bzw. 2001 über entsprechende Gesetze [1/17a und b]. In weiteren Ländern befinden sich z.Z. (Oktober 2002) ähnliche Gesetzesvorhaben in Vorbereitung ([1/17c bis e] s. auch [6/15]).

## **Europäische Regelungen**

Regelungen der Europäischen Union gewinnen für den ÖPNV in Deutschland insgesamt, und in Bezug auf seine weitgehend barrierefreie Gestaltung immer mehr an Bedeutung. Die Rechtsetzungskompetenzen der EU erstrecken sich in diesem Zusammenhang vor

allem auf das Wettbewerbs- und das Arbeitnehmer- sowie das Sozialrecht<sup>33</sup>. Sie haben weitreichende Auswirkungen bis hin zur Festlegung technischer Details.

EU-Vorschriften, die grundlegende Wettbewerbsbedingungen für Eisenbahnen<sup>34</sup> im Nahverkehr oder den sonstigen ÖPNV<sup>35</sup> betreffen, können Art, Umfang, Kosten und Qualität der betreffenden Verkehrsangebote nachhaltig beeinflussen. Sie sind deshalb u.U. auch mitentscheidend dafür, inwieweit Anforderungen aller Fahrgäste, insbesondere auch mobilitätseingeschränkter Personen, z.B. hinsichtlich Haltestellen- und Fahrplandichte sowie Zuverlässigkeit und Service (siehe Kapitel 2 und Kapitel 14 und 15), berücksichtigt werden. Soweit Verkehrsleistungen ausgeschrieben werden (müssen), ist zum einen die Einhaltung von Mindestanforderungen in Bezug auf Qualität und (weitgehend) barrierefreie Zugänglichkeit zu gewährleisten. Zum zweiten muss den Anbietern von Verkehrsleistungen die Möglichkeit gegeben werden, ein – über Mindeststandards hinaus – attraktiv gestaltetes Gesamtangebot zu unterbreiten (Wettbewerb nicht allein über den Preis, sondern auch über Qualität und Leistung).

## EU-Busrichtlinie

Konkretisiert werden auf europäischer Ebene die Regelungen zur Barrierefreiheit z.B. in der sogenannten EU-Busrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG [1/15])<sup>36</sup>, die am 13. Februar 2002 in Kraft getreten ist. „Hauptziel dieser Richtlinie ist es, die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten; im Einklang mit der Verkehrs- und der Sozialpolitik der Gemeinschaft sind jedoch auch technische Vorschriften für die Zugänglichkeit der unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeuge für Personen mit eingeschränkter Mobilität erforderlich. Es muss alles unternommen werden, um die Zugänglichkeit dieser Fahrzeuge zu verbessern. Zu diesem Zweck kann der Zugang von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit entweder durch technische Vorrichtungen am Fahrzeug entsprechend dieser Richtlinie oder durch eine

---

<sup>33</sup> „Zu den Zielen der Europäischen Gemeinschaft zählen die Förderung eines hohen Beschäftigungs- und Sozialschutzniveaus sowie die Verbesserung des Lebensstandards und der Lebensqualität in den Mitgliedstaaten“ [3/10]. Das Grundrecht von Menschen mit Behinderungen auf gleichberechtigten Zugang zu sozialen und wirtschaftlichen Möglichkeiten wird u.a. in Entschlüssen des Rates der EU und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 20. Dezember 1996 zur „Chancengleichheit für behinderte Menschen“ und der Entschlüsselung des Rats vom 17. Juni 1999 betreffend „gleicher Beschäftigungsmöglichkeiten für behinderte Menschen“ bekräftigt [3/10].

<sup>34</sup> Siehe z.B. Richtlinie 91/440/EWG des Rats vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft.

<sup>35</sup> Siehe bisherige Verordnung (EWG) 1191/69; Verordnungsvorschlag der Kommission vom 26. Juli 2000, Beschluss des Europäischen Parlaments vom November 2001, geänderter Vorschlag der Kommission vom 21. Februar 2002 – derzeit (Herbst 2002) liegt noch kein abschließendes Ergebnis vor.

<sup>36</sup> EU-Verordnungen sind (ohne dass es weiterer rechtsetzender Akte der Mitgliedstaaten bedarf) unmittelbar in Europa geltendes Recht. – EU-Richtlinien binden die Mitgliedstaaten und verpflichten zur Umsetzung innerhalb festgelegter Fristen. Nur soweit in der jeweiligen Richtlinie angegeben, haben die Mitgliedstaaten in Teilbereichen noch Gestaltungsspielraum.

Verbindung derartiger Vorrichtungen mit einer geeigneten örtlichen Gestaltung der Infrastruktur, die Rollstuhlfahrer den Einstieg ermöglichen, erreicht werden“ (Nr. 11 der Gründe, Richtlinie 2001/85/EG). Zur technischen Umsetzung dieser Grundsätze sind ausführliche „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“ als Anhang VII in die Richtlinie aufgenommen worden. Fahrzeuge der Klasse I, wie sie üblicherweise im städtischen Buslinienverkehr eingesetzt werden, müssen in NF-Bauweise ausgeführt und mit Einstiegshilfen in Form einer Absenkvorrichtung („Kneeling“) und Lift oder Rampe ausgestattet sein. Aus Gründen des direkten Sachzusammenhanges wird hierauf in Kap. 6 näher eingegangen.

Den Fahrzeugherstellern wird es aufgrund der Richtlinie ermöglicht, mit der Registrierung in nur einem Mitgliedstaat eine Typengenehmigung zu erhalten, die vom 13. August 2003 an EU-weit gültig ist. Vom 13. Februar 2004 an dürfen keine Typengenehmigungen mehr erteilt werden, die den Vorschriften der Richtlinie widersprechen; vom gleichen Zeitpunkt an dürfen die Mitgliedstaaten die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme derartiger Neufahrzeuge verweigern. Für die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht ist eine Frist bis zum 13. August 2003 gesetzt. Die bisher in Deutschland geltenden Bestimmungen bleiben bis zum Erlass neuer Vorschriften (bzw. der Änderung bestehender Regelungen) in Kraft.

## **Interoperabilitätsrichtlinie und TSI**

Nach einer Richtlinie über die Interoperabilität im europäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnsystem hat die Europäische Union im Jahre 2001 auch eine „Richtlinie über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems“ (Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 [1/16]) erlassen. Diese Richtlinie soll die Verknüpfung und Interoperabilität der einzelstaatlichen Eisenbahnnetze und den Zugang zu diesen Netzen fördern. Sie erstreckt sich zum Teil auch auf denjenigen Eisenbahn-Nahverkehr, der nicht grenzüberschreitend durchgeführt wird. Mit der Richtlinie sollen die Bedingungen für „die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen des Eisenbahnsystems“ festgelegt werden, die nach Inkrafttreten der Richtlinie (zum 20.4.2001) in Betrieb genommen werden. Um in notwendigem Umfang einzelstaatliche technische Normen zu harmonisieren, werden „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)“ erstellt. Die Hindernisse, die der Interoperabilität entgegenstehen, sollen schrittweise beseitigt werden; dazu gehört die Aufstellung einer Rangfolge und eines Zeitplans für die Umsetzung. Die Erarbeitung der Entwürfe der TSI erfolgt in Arbeitsgruppen für die verschiedenen Teilsysteme (Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Fahrzeuge, Instandhaltung, Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr) [2/15].

Für eine weitgehend barrierefreie Gestaltung des ÖPNV sind vor allem die Aspekte „zugehörige Infrastruktur in den Bahnhöfen – Bahnsteige, Zugangsbereich unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität usw.“ im Teilsystem Inf-

rastruktur (Anhang II Nr. 2.1 der Richtlinie) und „Türen, Mensch-Maschine-Schnittstellen – Zugführer, Fahrpersonal, Fahrgäste unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität“ im Teilsystem Fahrzeuge (Anhang II Nr. 2.6 der Richtlinie) von Bedeutung. Dabei können insbesondere die Erfahrungen der COST-Aktion 335 „Passengers' accessibility of heavy rail systems“ [3/6] genutzt werden. Spezifikationen, die den internationalen Verkehr betreffen, sollen zuerst entwickelt werden. Die erste Gruppe von TSI (u.a. mit den Aspekten Zugsteuerung / Zugsicherung und Signalgebung, Lärmemissionen) soll bis zum 20. April 2004 ausgearbeitet werden, ist aber in Bezug auf die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen nur von nachrangiger bzw. indirekter Bedeutung. Der EU-Richtlinie selbst müssen die Mitgliedstaaten durch entsprechenden Erlass von Rechts- und Verwaltungsvorschriften bis zum 20. April 2003 nachkommen. Die TSI sollen im Rahmen der EBO [1/10] in deutsches Recht umgesetzt werden.

## Weitere verbindliche Bestimmungen

Für die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV sind weiterhin – in beachtlichem Umfang – noch nicht erwähnte Vorschriften und andere Veröffentlichungen relevant. So enthalten z.B. straßenverkehrsgesetzliche Regelungen (wie Straßenverkehrsgesetz (StVG), Straßenverkehrsordnung (StVO), Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) sowie die zugehörigen Verwaltungsvorschriften und technischen Richtlinien) einzelne Bestimmungen, die die Anordnung von Haltestellen, die Gestaltung des Haltestellenumfeldes oder die Ausstattung von Fahrzeugen betreffen (z.B. verbindliche „Richtlinien für fremdkraftbetätigte Einstiegshilfen an Kraftomnibussen zu § 35d.StVZO“ [2/12]).

Da im Zusammenhang mit Aufgaben des ÖPNV auch Verkaufs-, Büro- und Dienstleistungseinrichtungen (z.B. Mobilitätszentralen, s. Kapitel 15) zu planen und zu nutzen sind, die nicht als Verkehrsanlagen im Sinne der Gesetze gelten<sup>37</sup>, sind an dieser Stelle auch die Landesbauordnungen zu nennen [1/14a bis 1/14p].

Die Bauordnungen der Länder weisen in weiten Bereichen Übereinstimmungen auf, unterscheiden sich allerdings durchaus in verschiedenen, nicht unwesentlichen Punkten. Sie gehen auch auf die Anforderungen des *barrierefreien Bauens* mit unterschiedlichen Formulierungen ein. Die wesentlichen materiellen Anforderungen an das barrierefreie Bauen – z.B. die stufenlose Erreichbarkeit, Türbreiten, Rampen und Bewegungsflächen – werden in den Ländern z.T. in den Bauordnungen (Landesgesetze) selbst geregelt, z.T. in unterschiedlichem Umfang durch Verordnungen, Einführungserlasse oder Richtlinien ausgestaltet. Die bauaufsichtliche Einführung spezieller DIN-Normen ist für eine umfassende Umsetzung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen von besonderer Bedeutung:

---

<sup>37</sup> Für Bauten oder Bauteile, die in der Bauordnung genannten Zwecken dienen, für die aber keine Baugenehmigung nach der BauO, sondern eine Genehmigung (Planfeststellung/ Plangenehmigung) aufgrund anderer Verfahren erfolgt, können ggf. Einzelbestimmungen aus der BauO hilfsweise herangezogen werden.

- DIN 18 024  
Teil 1: „Barrierefreies Bauen – Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze“ [2/2a]  
Teil 2: „Barrierefreies Bauen – Öffentlich zugängliche Gebäude und Arbeitsstätten“ [2/2b]
- DIN 18 025  
Teil 1 und Teil 2: „Barrierefreie Wohnungen“ [2/2c und 2/2d]

Im Bereich der Eisenbahnen lösen seit der Eisenbahnstrukturreform bei der DB AG schrittweise modulförmig aufgebaute Richtlinien, z.B. „Modul 813.0202: Bahnsteigzugänge“ in der „Modulfamilie 813: Personenbahnhöfe planen“ [2/19], die zuvor geltenden Bestimmungen ab (s. auch Kap. 13).

Der (u.a.) beim ÖPNV in Deutschland etablierte Grundsatz, in gesetzliche Vorschriften im Wesentlichen grundsätzliche und rahmensetzende Regelungen aufzunehmen und Einzelheiten in zugehörigen Richtlinien festzulegen, hat sich sehr bewährt. Die Einzelheiten der (technischen) Lösungen unterliegen nämlich einem schnellen Wandel. Die Richtlinien lassen sich diesen Veränderungen wesentlich leichter und schneller anpassen und können dadurch zeitnah den „Stand der Technik“ wiedergeben. Bei gesetzlichen Änderungen wäre dieser Prozess viel langwieriger. Für die Anwendungspraxis haben „Verwaltungsvorschriften“ und „Technische Regeln“, die aufgrund gesetzlicher Befugnis eingeführt werden, (nahezu) die gleiche Wirkung wie eine Gesetzesvorschrift selbst.

## Praxisempfehlungen

Wegen der Vielzahl der zu beachtenden Gesichtspunkte bei der barrierefreien Gestaltung im ÖPNV sind Empfehlungen für die Praxis von Planung, Beschaffung, Bau und Betrieb unerlässlich. Dabei sind neben rechtlichen Voraussetzungen und verkehrsstrukturellen Gegebenheiten vor allem technische, wirtschaftliche, organisatorische und betriebliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Grundsätzliche Entscheidungen, aber auch die Gestaltung im Detail müssen dazu immer wieder an der Maßgabe ausgerichtet werden, dass die Anforderungen und Wünsche der Menschen an das Verkehrssystem im Mittelpunkt der Überlegungen stehen. Das strikte Gebot der Fahrgast-/Kundenorientierung gilt sowohl bei einer Betrachtung aus dem Blickwinkel sozialer Pflichten und der Wahrnehmung öffentlicher Verkehrsinteressen als auch aus volks- und betriebswirtschaftlicher Sicht.

In diesem Sinne sind zahlreiche Forschungsberichte, Richtlinien, Anleitungen, Empfehlungen und Normen für die barrierefreie Gestaltung im öffentlichen Personennahverkehr von Bedeutung (siehe ausführliches Literaturverzeichnis). Insbesondere die Publikationen folgender Herausgeber sind hier zu nennen:

- Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), insbesondere Reihe „direkt – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“ ([4/1] bis [4/11]),

- Schriften und Mitteilungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), u.a. VDV-Mitteilungen „Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV“ (s. [5/1] bis [5/23]),
- Normen des Deutschen Instituts für Normung (DIN) ([2/1] bis [2/10c]),
- Beiträge von Behindertenbeauftragten und -verbänden, u.a. Schriften der Arbeitsgruppe „behindertengerechte Umweltgestaltung“ der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR) ([6/1] bis [6/15]),
- STUVA-Forschungsberichte ([7/1] bis [7/12]),
- Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ([2/24] bis [2/30]).

Die deutschen Erfahrungen bei der Gestaltung des ÖPNV, sowie Entwicklungen und Weiterentwicklungen in Deutschland haben auch in erheblichem Umfang in internationalen Richtlinien und Vorschriften (siehe z.B. [1/15]) sowie in Erfahrungsberichten und Empfehlungen internationaler Organisationen Niederschlag gefunden, wie Berichten der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (ECMT [3/1] bis [3/4] und [3/7]), des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen (UITP, siehe z.B. [2/23]), des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC, siehe z.B. [2/21]) und der Europäischen Union. Augenfällig ist dies u.a. in den Berichten über COST-Aktionen, wie COST 322: „Niederflurbusse, das Niederflurbussystem“ [3/5] und COST 335: „Passengers' accessibility of heavy rail systems“ [3/6], geworden.

Die wichtigen und aktuellen Empfehlungen der im Literaturverzeichnis aufgeführten Schriften sind in den folgenden fachspezifischen Kapiteln dieses Buches berücksichtigt.

## Literatur/Bibliographie

Das Buch „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ wird ein umfangreiches Literatur- und Quellenverzeichnis enthalten.

Im Folgenden sind die Veröffentlichungen etc. aufgelistet, auf die im vorstehenden Text hingewiesen wurde:

### 1. Rechtliche Grundlagen

- [1/1] „Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)“ vom 23. Mai 1949, zuletzt geändert durch Bundesgesetz vom 26.11.2001 (BGBl I S. 3219)
- [1/1a] „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG)“ vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378, S. 2395f.) geändert durch Erstes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 26. Juni 2002 (BGBl I S. 2264)  
*Das Änderungsgesetz ist am 1. Juli 2002 in Kraft getreten.*
- [1/2] „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG)“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl I S. 100) zuletzt geändert durch Artikel 49 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002 (BGBl I S. 1467)
- [1/3] „Sozialgesetzbuch IX – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen (SGB IX)“ vom 19. Juni 2001 (BGBl I S. 1046) zuletzt geändert durch Artikel 4 des Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 21. Juni 2002 (BGBl I S. 2191)  
*Das SGB IX ersetzt das zuvor geltende „Gesetz zur Sicherung der Eingliederung Schwerbehinderter in Arbeit, Beruf und Gesellschaft (Schwerbehindertengesetz – SchwbG)“*
- [1/4] „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze“ vom 27. April 2002; mit Artikel 1 „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG)“; (BGBl I S. 1467)  
*Dieses Gesetz ist am 1. Mai 2002 in Kraft getreten.*
- [1/5] „Bürgerliches Gesetzbuch“ vom 18. August 1986 in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 400-2 bekanntgemachten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Modernisierung des Schuldrechts vom 26.11.2001 (BGBl I S. 3138)
- [1/5a] „Diskussionsentwurf eines Gesetzes zur Verhinderung von Diskriminierungen im Zivilrecht (Antidiskriminierungs-Gesetz)“ (Stand: 10. Dezember 2001) mit Artikel 1 „Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches“; [www.bmj.bund.de/](http://www.bmj.bund.de/)  
*Das Gesetz soll bis zum Sommer 2003 in Kraft treten.*

- [1/6] „Personenbeförderungsgesetz (PBefG)“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl I S. 1690), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 19. Juli 2002 (BGBl I S. 2691)
- [1/7] „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – BOStrab)“ vom 11. Dezember 1987 (BGBl I S. 2648), zuletzt geändert durch Artikel 52a des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002 (BGBl I S. 1467)
- [1/8] „Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)“ vom 21. Juni 1975 (BGBl I S. 1573), zuletzt geändert durch SeuchRNeuG vom 20. Juli 2000 (BGBl I S. 1045, 1074)
- [1/8a] „Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (VOAllgBefBed)“ vom 27. Februar 1970 (BGBl I S. 230), zuletzt geändert durch Änderungsverordnung vom 9. Juli 2002 (BGBl I S. ...)
- [1/8b] „Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusgIV)“ vom 2. August 1977 (BGBl I S. 1460), zuletzt geändert durch Artikel 3 Abs. 14 des Gesetzes vom 17. Dezember 1993 (BGBl I S. 2118)
- [1/9] „Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)“ vom 27. Dezember 1993 (BGBl 1993 I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 21. Juni 2002 (BGBl I S. 2191)
- [1/10] „Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)“ vom 08. Mai 1967 (BGBl II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 21. Juni 2002 (BGBl I S. 2191)
- [1/10a] „Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)“ vom 8. September 1938 (RGBl II S. 663) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1999 (BGBl I S. 782) (BGBl III 934-1), zuletzt geändert durch Änderungsverordnung vom 9. Juli 2002 (BGBl I S. ...)
- [1/10b] „Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Eisenbahnverkehr (AE AusgIV)“ vom 2. August 1977 (BGBl I S. 1465), zuletzt geändert durch Artikel 3 Abs. 15 des Gesetzes vom 17. Dezember 1993 (BGBl I S. 2118)
- [1/11] Landes-Nahverkehrsgesetze:
- [a] Baden-Württemberg: „Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)“ vom 8. Juni 1995 (GBl Baden-Württemberg S. 417) geändert durch Artikel 37 der 5. Anpassungsverordnung vom 17. Juni 1997 (GBl Baden-Württemberg S. 278, 282)
  - [b] Bayern: „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Bay ÖPNVG)“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl S. 336)



- [c] Berlin: „Gesetz über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNV-Gesetz)“ vom 27. Juni 1995 (GVBI für Berlin S. 390)
- [d] Brandenburg: „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz – ÖPNVG)“ vom 26. Oktober 1995 (GVBI für das Land Brandenburg I S. 252), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Haushaltsstrukturgesetzes 1998 vom 22. Dezember 1997 (GBI I S. 163)
- [e] Bremen: „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG)“ vom 15. Mai 1995 (GBI Bremen S. 317)
- [f] Hessen: „Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen (Hess ÖPNVG)“ in der Fassung vom 19. Januar 1996 (GVBI I S. 50)
- [g] Mecklenburg-Vorpommern: „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V)“ vom 15. November 1995 (GVBI Meckl.-Vorp. S. 550)
- [h] Niedersachsen: „Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NdsNVG)“ vom 28. Juni 1995 (Nds GVBI S. 180)
- [i] Nordrhein-Westfalen: „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (RegionGNRW)“ vom 7. März 1995 (GV NW S. 196), zuletzt geändert durch Artikel II Nr. 5 des Gesetzes vom 19. Dezember 2001 (GV NW S. 876) *sowie*  
 „Entwurf eines Änderungsgesetzes zum Regionalisierungsgesetz NW“ der Landesregierung, das in „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (E-ÖPNVG NRW)“ umbenannt werden soll; Stand: 12. Juni 2002, *LT-Drs. 13/2706 vom 12. Juni 2002, beabsichtigtes Inkrafttreten zum 1. Januar 2003*
- [j] Rheinland-Pfalz: „Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG)“ vom 17. November 1995 (GVBI S. 450) zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 18. Dezember 2001 (GVBI S. 303)
- [k] Saarland: „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG)“ vom 29. November 1995 (Amtsbl des Saarlandes S. 74)
- [l] Sachsen: „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG)“ vom 14. Dezember 1995 (SächsGVBI S. 412)
- [m] Sachsen-Anhalt: „Gesetz zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA)“ vom 24. November 1995 (GVBI LSA S. 339), zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrsgesetzes im Land Sachsen-Anhalt vom 27. April 2000 (GVBI LSA S. 226)

- [n] Schleswig-Holstein: „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG)“ vom 26. Juni 1995 (GVObI Schl.-H. S. 262) zuletzt geändert durch Artikel 2 der Landesverordnung für den Fortfall der Bezeichnungen Magistrat und Kreisausschuss in Gesetzen und Verordnungen des Landes vom 16. Juni 1998 (GVObI Schl.-H. S. 210)
- [o] Thüringen: „Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)“ vom 8. Dezember 1995 (GVBl Thüringen S. 357), geändert durch Artikel 1 des Ersten Gesetzes zur Änderung des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr vom 18. Dezember 2001 (GVBl Thüringen S. 490)

[1/14] Landesbauordnungen:

- [a] „Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO)“ v. 8. August 1995
- [b] „Bayerische Bauordnung (BayBO)“ i.d.F. der Bekanntm. v. 18. April 1994
- [c] „Bauordnung für Berlin (BauO Bln)“ v. 1. Januar 1996
- [d] „Brandenburgische Bauordnung (Bbg. BO)“ v. 1. Juni 1994
- [e] „Bremische Landesbauordnung (BremLBO)“ v. 27. März 1995
- [f] „Hamburgische Bauordnung (HBauO)“ v. 1. Juli 1986
- [g] „Hessische Bauordnung (HBO)“ v. 20. Dezember 1993
- [h] „Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V)“ v. 26. April 1994
- [i] „Niedersächsische Bauordnung (NBauO)“ i.d.F. v. 13. Juli 1995
- [j] „Landesbauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NW)“ v. 7. März 1995
- [k] „Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO)“ v. 24. November 1998 (GVBl S. 365), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Dezember 2001 (GVBl S. 303)
- [l] „Bauordnung für das Saarland (LBO)“ v. 27. März 1996
- [m] „Sächsische Bauordnung (SächsBO)“ v. 26. Juli 1994
- [n] „Gesetz über die Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA)“ v. 23. Juni 1994
- [o] „Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO)“ vom 10. Januar 2000
- [p] „Thüringer Bauordnung (ThürBO)“ v. 3. Juni 1994

[1/15] „Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG“ (ABl. L42 vom 13.2.2002, S. 1)

[1/16] „Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems“ (ABl. L110 vom 20.4.2001, S. 1)

- [1/17] Landes-Behindertengleichstellungsgesetze:
- [a] Berlin: „Gesetz zu Artikel 11 der Verfassung von Berlin (Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen von Menschen mit und ohne Behinderungen)“ vom 17. Mai 1999; mit Artikel 1: „Gesetz über die Gleichberechtigung von Menschen mit und ohne Behinderungen (Landesgleichberechtigungsgesetz – LGBG)“
  - [b] Sachsen-Anhalt: „Gesetz zur Gleichstellung behinderter und nichtbehinderter Menschen in Sachsen-Anhalt“ vom 20. November 2001; mit Artikel 1: „Gesetz zur Chancengleichheit und gegen Diskriminierung behinderter Menschen im Land Sachsen-Anhalt (Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG LSA)“ (GVBl. LSA S. 457)
  - [c] Bayern: „Entwurf eines Bayerischen Gesetzes zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und zur Änderung anderer Gesetze (Gleichstellungsgesetz für Menschen mit Behinderungen und Änderungsgesetze – BayBGG uÄndG; Stand 19. Juli 2002)
  - [d] Schleswig-Holstein: „Entwurf eines Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen des Landes Schleswig-Holstein und zur Änderung anderer Gesetze“ mit Artikel 1 „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen des Landes Schleswig-Holstein (Landesbehindertengleichstellungsgesetz)“; Gesetzentwurf der Landesregierung (Stand: 12. Juni 2002)  
*Das Gesetz soll zum 1. Januar 2003 in Kraft treten.*
  - [e] Rheinland-Pfalz: „Entwurf eines Landesgesetzes zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen für Menschen mit Behinderungen“ mit Artikel 1 „Entwurf eines Landesgesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (LBehMGG)“; (Stand: 30. April 2002)

## 2. Richtlinien und Empfehlungen

- [2/1] DIN 13 240: „Rollstühle“
- [a] Teil 1: „Einteilung“; Ausgabe Dezember 1983
  - [b] Teil 2: „Begriffe“; Ausgabe Dezember 1983
  - [c] Teil 3: „Maße“; Ausgabe März 1984
- [2/2a] DIN 18 024-1:  
„Barrierefreies Bauen – Teil 1: Straße, Plätze, Wege, Öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze – Planungsgrundlagen“; Ausgabe Januar 1998
- [2/2b] DIN 18 024-2:  
„Barrierefreies Bauen – Teil 2: Öffentlich zugängliche Gebäude und Arbeitsstätten, Planungsgrundlagen“; Ausgabe November 1996
- [2/2c] DIN 18 025-1:  
„Barrierefreie Wohnungen – Teil 1: Wohnungen für Rollstuhlbenutzer, Planungsgrundlagen“; Ausgabe Dezember 1992

- [2/2d] DIN 18 025-2:  
 „Barrierefreie Wohnungen – Teil 2: Planungsgrundlagen“; Ausgabe Dezember 1996  
*Die DIN 18 024, Teil 1 und 2, und die DIN 18 025, Teil 1 und 2, werden künftig zur DIN 18 030 zusammengeführt.*
- [2/2e] E DIN 18 030 :  
 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen“  
*Der Entwurf der DIN 18 030 (Gelbdruck) soll noch im Jahr 2002 veröffentlicht werden; derzeitiger Bearbeitungsstand: 11. Vorlage, 29. Juli 2002 (zum Druck als Norm-Entwurf freigegeben, noch nicht veröffentlicht)*
- [2/3] E DIN 32 975:  
 „Optische Kontraste im öffentlich zugänglichen Bereich“; Entwurf Ausgabe Februar 2002
- [2/3a] DIN 32 981:  
 „Zusatzeinrichtungen für Blinde an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA)“ – Anforderungen“; Ausgabe Oktober 1994
- [2/3b] DIN 32 983:  
 „Fahrzeuggebundene Hubeinrichtungen für Rollstuhlbenutzer und andere mobilitätsbehinderte Personen; Ausgabe August 1994  
*wird ggf. ersetzt durch DIN EN 1756-2: „Hublifte zur Anbringung an Radfahrzeugen für die Beförderung von Personen“ (die betreffende Vornorm wird z.Zt. erarbeitet)*
- [2/4] DIN 32 984:  
 „Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum“; Ausgabe Mai 2000
- [2/5] DIN 32 985:  
 „Fahrzeuggebundene Rampen für Rollstuhlbenutzer und andere mobilitätsbehinderte Personen; Sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfung“; Ausgabe Juni 1998
- [2/6] DIN 66 079-4:  
 „Graphische Symbole zur Information der Öffentlichkeit – Teil 4: Graphische Symbole für Behinderte“; Ausgabe Februar 1998
- [2/7] DIN 75 077:  
 „Kraftomnibusse für mobilitätsbehinderte Personen, Begriffe, Anforderungen, Prüfung“; Ausgabe Dezember 1992
- [2/8] DIN 75 078: „Behindertentransportkraftwagen (BTW)“  
 [a] Teil 1: „Begriffe, Anforderungen, Prüfung“; Ausgabe November 1990  
 [b] Teil 2: „Rückhaltesysteme, Begriffe, Anforderungen, Prüfung“; Ausgabe Januar 1988 (Entwurf August 1997)
- [2/9] E DIN VDE 0832:  
 „Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA)“; Ausgabe 1994
- [2/9a] DIN 5034:  
 „Tageslicht in Innenräumen“  
 Teil 1: „Allgemeine Anforderungen“; Ausgabe Oktober 1999  
 Teil 2: „Grundlagen“; Ausgabe Februar 1985

- [2/9b] DIN 5035:  
 „Beleuchtung mit künstlichem Licht“;  
 Teil 1: „Begriffe und allgemeine Anforderungen“; Ausgabe Juni 1990  
 Teil 2: „Richtwerte für Arbeitsstätten in Innenräumen und im Freien“; Ausgabe  
 Dezember 1990  
 Teil 6: „Messung und Bewertung“; Ausgabe Dezember 1990
- [2/10] E DIN 24 972:  
 „Dienstleistungsautomaten – Fahrausweisautomaten – Anforderungen an  
 Betätigungs- und Anzeigeelemente“; Ausgabe August 1998
- [2/10a] prDIN EN 81-70:  
 „Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Teil 70:  
 Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge – Zugänglichkeit  
 von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen“; Entwurf  
 August 2001
- [2/10b] DIN EN 115:  
 „Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Fahrtreppen und  
 Fahrsteigen“; Ausgabe Dezember 1998
- [2/10c] DIN EN 13 816:  
 „Transport – Logistik und Dienstleistungen – Öffentlicher Personenverkehr –  
 Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität“;  
 Ausgabe Juli 2002
- [2/11] „Richtlinien für den Bau von Tunneln nach der Verordnung über den Bau und  
 Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab) (BOStrab-Tunnelbaurichtlinien)“; Ausgabe  
 04/91, Verkehrsblatt H. 10, Mai 1991
- [2/12] „Richtlinien für fremdkraftbetriebene Einstiegshilfen an Kraftomnibussen, zu § 35  
 d. StVZO“, Bundesministerium für Verkehr, VkB1 1993, S. 218
- [2/15] „Technical Specification for Interoperability (TSI Conv)“;  
*in Bearbeitung aufgrund der Richtlinie 2001/16/E; Dokumente der  
 Arbeitsgruppen 'Command Control (CS), Energy (EN), Infrastructure (IN),  
 Operation Management (OM), Rolling Stock (RS), Telematic Application (TA)',  
 Stand: 13.03.2002; die erste Gruppe von TSI betrifft gemäß Artikel 23 der  
 Richtlinie folgende Aspekte: 'Zugsicherung und Signalgebung; ...;  
 Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (...); ... ', diese erste Gruppe der TSI  
 Conv soll bis 20. April 2004 ausgearbeitet werden*
- [2/19] Modulfamilie 813: „Personenbahnhöfe planen“, Modul 813.0101 „Grundsätze“,  
 sowie Modulgruppe 813.02 „Bahnsteige“, Module 813.0201 „Konstruktion, Be-  
 messung“, 813.0202 „Bahnsteigzugänge“, 813.0203 „Bahnsteigüberdachun-  
 gen“; Richtlinien der Deutschen Bahn AG, in der Fassung vom 1.7.1998, und  
 Modul 813.0204 „Bahnsteigausstattungen“, in der Fassung vom 1.12.2001 so-  
 wie Modulgruppe 813.03 „Personenbahnhöfe planen – Wegeleitung und Infor-  
 mationssysteme,“ in der Fassung vom 1.9.1998, Frankfurt, 1998
- [2/21] UIC-Ausschuß Personenverkehr: „Mobilität für alle: Bahn für alle“; UIC Abteilung  
 Personennahverkehr, Schlußbericht der Arbeitsgruppe 'Zugänglichkeit des  
 Eisenbahnsystems' vom 18.4.1996

- [2/23] UITP: „Zugang zum öffentlichen Verkehrssystem“; Ein 'offizielles Positionspapier' des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen (UITP), Brüssel, Juni 2001
- [2/24] EAÖ: „Empfehlungen für den Entwurf von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“; Stand August 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2002 (noch nicht veröffentlicht)  
*Die EAÖ ersetzen die außer Kraft getretene Richtlinie RAS-Ö*
- [2/25] RILSA 92: „Richtlinien für die Anlage von Lichtsignalanlagen“; Ausgabe 1992, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 1992
- [2/26] EAHV-93: „Empfehlungen für die Anlage innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen“; Ausgabe 1993; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 1993
- [2/27] „Öffentlicher Personennahverkehr – Anforderungen älterer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme“; Ausgabe 1994, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 1994
- [2/28] „Empfehlung für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen“; Ausgabe 1994, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 1994
- [2/29] „ESG-96: Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete“; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 1996
- [2/30] „Merkblatt für Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Straßenbahnen und Bussen“; Ausgabe 1999, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 1999

### **3. Veröffentlichungen der EU**

- [3/1] Europäische Konferenz der Verkehrsminister: „Beförderung behinderter Personen – Praxis und Politik im internationalen Vergleich und Änderungsempfehlungen“; CEMT, 1986
- [3/2] Europäische Konferenz der Verkehrsminister: „Beförderung behinderter Personen – Internationale Koordination und Standardisierung von Maßnahmen und Politiken zur Förderung der Mobilität; CEMT, 1987
- [3/3] Europäische Konferenz der Verkehrsminister: „Beförderung behinderter Personen – Informationseinrichtungen und Kommunikationssysteme für mobilitätsbehinderte Reisende – Zugangseinrichtungen für Mobilitätsbehinderte, die sich zu Fuß oder im Rollstuhl fortbewegen“; CEMT, 1989
- [3/4] European Conference of Ministers of Transport: „Transport for people with mobility handicaps, Public Transport by bus“; ECMT Seminar, Dunkirk, 29th November, 1989, OECD Publications Service, Paris, 1991
- [3/5] Europäische Kommission, Generaldirektion Verkehr: „COST 322, Niederflrbusse, Das Niederflrbusssystem, Schlußbericht“; Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, Luxemburg, 1995

- [3/6] European Commission, Directorate General Transport: „COST 335, Passengers' Accessibility of Heavy Rail Systems, Final Report of the Action“; Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 1999
- [3/7] European Conference of Ministers of Transport: „Improving Transport for People with Mobility Handicaps – A guide to good Practice“; ECMT, 1999, OECD Publications Service, Paris, 1999
- [3/10] Der Rat der Europäischen Union: „Beschluss des Rates vom 3. Dezember 2001 über das Europäische Jahr der Menschen mit Behinderungen 2003“; (2001/903/EG) (ABl. L335 vom 19.12.2001, S. 15)

#### **4. Veröffentlichungen des BMVBW**

- [4/1] „Niederflurbus-System – Vorteil für alle Fahrgäste“ (COST 322, 1992); Druckschrift des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund einer zusammenfassenden Ausarbeitung der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. – STUVA –, Köln, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bonn, 1992
- [4/2] „Niederflur-Verkehrssystem: Gestaltung von Haltestellen in den alten und neuen Bundesländern“; Reihe 'direkt', Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Heft 46, Bundesminister für Verkehr, Bonn, 1992
- [4/3] „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs“; Reihe 'direkt', 'Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden', Heft 51, Bundesministerium für Verkehr, Bonn, 1997
- [4/4] „Gästefreundliche, behindertengerechte Gestaltung von verkehrlichen und anderen Infrastruktureinrichtungen in Touristikgebieten – Ein Handbuch für Planer und Praktiker“; Reihe 'direkt', Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Heft 52, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn, 1998
- [4/5] „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraumes – Ein Handbuch für Planer und Praktiker“; zweite, vollständig neu bearb. Auflage, Reihe 'direkt', Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Heft 54, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, 2000
- [4/6] „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Niederflur-ÖPNV in historischen Bereichen“; Reihe 'direkt', Verbesserung von Verkehrsverhältnissen in den Gemeinden, Heft 55, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, 2000
- [4/7] „Computergestützte Erfassung und Bewertung von Barrieren – bei vorhandenen oder neu zu errichtenden Gebäuden, Verkehrsanlagen und Umfeldern des öffentlichen Bereichs“; Reihe 'direkt', Verbesserung von Verkehrsverhältnissen in den Gemeinden, Heft 56, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, 2001

- [4/8] „www.bmvbw.de – das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Internet“; Verkehrsnachrichten (2002) H. 1 (*Schlussausgabe Februar 2002*), S. 6-7
- [4/9] „Eckpunkte für einen leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Personennahverkehr“; Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, im Mai 2000
- [4/10] „Bericht für das Jahr 2000 über die Verwendung der Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bericht)“; Stand: 23. August 2001, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, 2001
- [4/11] „Repräsentativerhebung zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens Behinderter und ihrer Haushaltsmitglieder“; Forschungsauftrag des Bundesministers für Verkehr an die Socialdata, Hrsg.: Bundesminister für Verkehr, Forschung Stadtverkehr, Heft 36, Bonn, 1985



## 5. VDV-Publikationen

- [5/1] VÖV-Schrift Nr. 01.91.1: „Maßnahmen zur leichteren Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch Behinderte“; Ausgabe September 1981, Reihe Technik, Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe, 1981 <sup>1)</sup>
- [5/1a] VDV-Schrift 110 (VÖV-Schrift 8.23.1): „Empfehlungen für automatisch arbeitende, fremdkraftbetätigte Türen in Linienbussen und Straßenbahnfahrzeugen“; Ausgabe 12/85, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1985, *Neufassung in Erarbeitung*
- [5/1b] VDV-Schrift 111 (VÖV-Schrift 6.22.1): „Anforderungen an Überwachungen von fremdkraftbetätigten Türen und Trittstufen in Linienbussen und Straßenbahnfahrzeugen“; Ausgabe 12/85, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1985, *Neufassung in Erarbeitung*
- [5/2] VÖV-Schrift Nr. 1.15.2 „Haltestellen für Busse und Straßenbahnen – Anordnung, Gestaltung, Bemessung und Ausstattung“; September 1988, Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe, Köln, 1988
- [5/3] VDV-Schrift Nr. 701: „Betriebliche und technische Empfehlungen für mobile und stationäre Fahrausweis-Entwerfer und deren Fernsteuerung“; Ausgabe 1/91, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Köln, 1991
- [5/4] VDV-Schriften Nr. 153/2: „Empfehlungen zur Ausarbeitung von Lastenheften für Stadtbahnfahrzeuge“; Ausgabe 04/93 (z.Z. in Überarbeitung), Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1993
- [5/5] VDV-Schrift Nr. 230: „Rahmenempfehlung für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SLIII)“; Ausgabe 02, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 2002
- [5/5a] VDV-Schrift Nr. 707: „Hinweise zu Aufzugsanlagen: Planung, Gestaltung, Betrieb“; Ausgabe 8/94, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1994
- [5/6] VDV-Schriften Nr. 150: „Typenempfehlung Stadtbahn-Fahrzeuge“; Ausgabe 04/95, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1995
- [5/7] VDV-Schriften Nr. 151: „Typenempfehlung U-Bahn-Fahrzeuge“; Ausgabe 04/95, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1995
- [5/8] VDV-Schrift Nr. 230/1: „Rahmenempfehlungen für Niederflur-Gelenk-Obusse/-Duobusse“; Ausgabe 10/95 (Anhang III zur VDV-Schrift Nr. 230), Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1995
- [5/9] VDV-Schrift Nr. 231: „Rahmenempfehlung für Überland-Niederflur-Linienbusse“; Ausgabe 4/96, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1996, *Neufassung in Erarbeitung*
- [5/9a] VDV-Schrift 236; „Klimatisierung von Linienbussen“; Ausgabe 4/96, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1996

---

<sup>1)</sup> Die betreffenden Empfehlungen sind – obwohl nicht mehr gültig – aufgeführt, um die Entwicklung zu dokumentieren.

- [5/10] VDV-Schrift Nr. 233: „Rahmenempfehlung für dreiachsige Großraum-Niederflur-Linienbusse“; Ausgabe 5/97, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1997
- [5/10a] VDV-Schrift 883: „On-Board-Diagnose (OBD) für Linienbusse“; Ausgabe 4/2002, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 2002
- [5/11] VDV-Schriften Nr. 156: „Typenempfehlung Niederflur-Straßenbahn-Beiwagen“; Ausgabe 02/98, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1998
- [5/12] VÖV-Empfehlung: „Anforderungen an Fahrdienste für Behinderte“; Empfehlung des VÖV-Betriebsausschusses, Ausgabe 03/85, Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe, Köln, 1985
- [5/13] VÖV-Hinweise: „Das Niederflurbus-Verkehrssystem, vorläufige Hinweise zu – Niederflurbussen – zugehörigen erhöhten Haltestellen – Finanzierungshilfen“; Stand: November 1989, Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe, Köln, 1989 <sup>1)</sup>
- [5/14] VDV-Mitteilungen: „Grundlagen für den Einsatz von Niederflur-Stadtbahnfahrzeugen“; Februar 1993, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1993
- [5/15] VDV-Mitteilungen: „Information für in der Mobilität Behinderte“, August 1994, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1994
- [5/16] VDV-Mitteilungen: „Einsatz von Stadtbahn-Fahrzeugen im Mischbetrieb nach BOStrab und EBO“; Ausgabe Juli 1995, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1995
- [5/17] VDV-Mitteilungen: „Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV – Teil 1: Betrieb nach BOKraft“; Oktober 1998; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1998
- [5/18] VDV-Mitteilungen; „Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV – Teil 2: Betrieb nach BOStrab“; November 2000, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 2000
- [5/19] VDV-Mitteilungen Nr. 7502; „Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV – Teil 3: Betrieb nach EBO“; Dezember 2001, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 2001
- [5/20] VDV-Mitteilungen Nr. 7012: „Kundenorientierte Qualitätskriterien“; November 2001, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 2001
- [5/20a] VDV-Mitteilungen Nr. 10 018: „Messung der Dienstleistungsqualität im ÖPNV – Methodenbewertung unter dem Aspekt von Bonus/Malus-Regelungen“; Februar 2002, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 2002
- [5/20b] VDV-Mitteilungen Nr. 9018: „Einsatzmöglichkeiten neuer Medien im ÖPNV“; 2. Ausgabe März 2002, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 2002
- [5/20c] VDV-Mitteilungen Nr. 7015: „Einsatz der Videotechnik im ÖPNV“; Mai 2002, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 2002
- [5/20d] VDV-Mitteilungen Nr. ....: „Handlungsstrategien der ÖPNV-Unternehmen auf dem Weg in den Wettbewerbsmarkt der Zukunft“; Entwurf Juli 2002, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln (*noch nicht veröffentlicht*)

- [5/20e] VDV-Mitteilungen Nr. ....: „Zukünftige Finanzierung des allgemeinen ÖPNV“; Entwurf Stand 15. August 2002, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln (*noch nicht veröffentlicht*)
- [5/21] VDV-Nachrichten Nr. P3/1997, Ziffer P85: „Manuelle und fremdkraftbetätigte Rampen in Linienbussen – Bewertungskriterien und Empfehlungen aus der Sicht des VDV“; Verfasser: Classen, A., Stadtwerke Trier, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 1997
- [5/22] VDV-Nachrichten, Nr. P5/2000 Ziffer P141: „Üstra erarbeitete Sensibilisierungsprogramm: 'Wie jeder andere Fahrgast auch' ...“; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 2000
- [5/22a] VDV-Nachrichten, Nr. P2/2001 Ziffer P43: „Tempo-30-Zonen leichter gemacht“; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 2001
- [5/23] „VDV-Statistik 2001“; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, 2002, vorläufige Fahrgast- und Einnahmeentwicklung bei den VDV-Unternehmen im Jahre 2001

## **6. Veröffentlichungen von Beauftragten und Verbänden für die Belange behinderter Menschen**

- [6/1] Aengenendt, H./Tigges, W.: „Empfehlungen der Bundesarbeitsgemeinschaft Hilfe für Behinderte e.V.– Anforderungen und Empfehlungen zur behindertengerechten Gestaltung und Unterhaltung von Straßen, Wegen, Plätzen und öffentlichen Verkehrssystemen“; Bundesarbeitsgemeinschaft Hilfe für Behinderte e.V. (BAG), Düsseldorf, 1989
- [6/2] Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation: „Empfehlungen der Arbeitsgruppe böV der BAR – 10 Jahre Arbeitsgruppe Behindertengerechter öffentlicher Verkehr – böV“; Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR), Frankfurt am Main, 1992
- [6/3] Van Dyck, H.: „Kleiner Ratgeber für einen guten Umgang mit Blinden, 'Nicht so – sondern so' “; Herausgegeben vom Deutschen Blindenverband, 11. Auflage, Bonn 1995
- [6/4] Voigt, S.: „Informationen zum Schulungs- und Trainingskonzept für mobilitätseingeschränkte Personen zur Benutzung der neuen Niederflurbusse und U-/S-Bahnen im öffentlichen Personennahverkehr der Freien und Hansestadt Hamburg“; Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen (LAG), Hamburg, 1997
- [6/5] Philippen, D.P.: „Spaziergang durch einen barrierefreien Lebensraum – Der Beauftragte der Bundesregierung für die Belange der Behinderten informiert“; Herausgeber: Der Beauftragte der Bundesregierung für die Belange der Behinderten, Bonn, 1997
- [6/6] König, V.: „Handbuch über die blinden- und sehbehindertengerechte Umwelt- und Verkehrsraumgestaltung“; Deutscher Blindenverband e.V., Bonn, 1. Auflage, Köln, 1997

- [6/7] Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation: „Anforderungsprofil für einen barrierefreien innovativen Eisenbahnwagen des Personennah- und -fernverkehrs“; erarbeitet von der BAR-Arbeitsgruppe "Behindertengerechte Umweltgestaltung", Frankfurt am Main, 1998
- [6/8] „Vierter Bericht der Bundesregierung über die Lage der Behinderten und die Entwicklung der Rehabilitation“; Herausgeber: Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung, Bonn, 1998
- [6/9] Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation: „Aktivitäten und Empfehlungen der BAR-Arbeitsgruppe 'Behindertengerechte Umweltgestaltung' seit 1993“; Ausgabe 2001, Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR), Frankfurt am Main, 2001
- [6/10] Wagner, B.: „Mobilität für alle – Tipps und Hilfen bei Mobilitätseinschränkungen“; VdK-Service GmbH Bonn, 2001
- [6/11] „Dokumentation Kongress Gleichstellungsgesetze jetzt!, 20. bis 21.10.2000 in Düsseldorf“; Herausgeber: Der Beauftragte der Bundesregierung für die Belange der Behinderten, Berlin, 2001
- [6/12] „Ich sehe so, wie Du nicht siehst – Was ist eigentlich eine Sehbehinderung?“; Herausgeber: Bayerischer Blindenverband e.V., München, o.J.
- [6/13] „Erfolgreiche Behindertenpolitik: Bürgerrechte in einer solidarischen Gesellschaft“; Erklärung des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange der Behinderten zur Vorlage eines Berichtes zur Behindertenpolitik an das Bundeskabinett, 27. März 2002, Berlin
- [6/15] „Entwurf für ein Landesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze (LBGG)“; ein Vorschlag des Forums behinderter Juristinnen und Juristen, unterstützt durch das Büro des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, Stand 12.07.2002

## **7. Publikationen der STUVA**

- [7/1] Blennemann, F./Pajonk, E.: „Untersuchung zur Frage der verstärkten Berücksichtigung der Belange von Behinderten im öffentlichen Nahverkehr“; Forschungsauftrag des Bundesministers für Verkehr, Köln, 1977; STUVA-Forschungsbericht 4/77
- [7/2] Blennemann, F. / Opitz, R. / Zuleger, T.: „Untersuchungen zum Verkehrsbedarf und Verkehrsverhalten behinderter Personen bei Beförderung mit Sonderdiensten und deren wirtschaftliche Einsatzgrenzen“; Forschungsauftrag des Bundesministers für Verkehr, Bonn, 1981
- [7/3] Blennemann, F./Brandenburg, W./Aengenendt, H.: „Wissenschaftliche Begleituntersuchung zum Einsatz fahrgastfreundlicher und behindertengerechter Niederflurlinienbusse in Bremen“; Auftrag der Bremer Straßenbahn AG, Köln, 1990; STUVA-Forschungsbericht 24/90

- [7/4] „Workshop zur Beurteilung von Niederflurlinienbussen durch behinderte Personen“; Veranstalter, Gesamtvorbereitung: BAR Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation, böV - Arbeitsgruppe behindertengerechter öffentlicher Verkehr, VÖV Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe, Forschungsauftrag des Bundesministers für Verkehr, Forschungsbericht FE-Nr. 70 256/88; STUVA, Köln, 1990
- [7/5] Blennemann, F./Brandenburg, W./Grossmann, H.: „Fahrgastfreundliche und behindertengerechte Linienbusse – Erarbeitung von Empfehlungen für die Entwicklung von fahrgastfreundlichen und behindertengerechten Linienbussen auf der Grundlage von Erhebungen beim Einsatz von Niederflurbussen im Stadtverkehr“; Forschungsauftrag des Bundesministers für Verkehr, Köln, 1991; STUVA-Forschungsbericht 28/91
- [7/6] Blennemann, F./Kasten, P./Krüger, F.: „Sicherheit von Rollstuhlfahrern in Bussen des ÖPNV – Ermittlung von Beschleunigungen im Fahrbetrieb“; Forschungsauftrag des Bundesministers für Verkehr, Forschungsbericht FE-Nr. 70 256/88, Schlußbericht zum Teilvorhaben; STUVA, Köln, 1991
- [7/7] Blennemann, F./Grossmann, H./Köröndi, G.I./Söngen, J.: „Empfehlungen für die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs“; Forschungsauftrag des Bundesministers für Verkehr, Köln, 1991; STUVA-Forschungsbericht 31/92
- [7/8] Blennemann, F.: „Verbesserung des Zugangs für Behinderte (einschließlich Rollstuhlbenutzer) in S-Bahnen“; Forschungsauftrag des Bundesministers für Verkehr, 1992; STUVA-Forschungsbericht 32/92
- [7/9] Rogat, U./Blennemann, F./Grossmann, H./Krämer, T.: „Niederflur-Bussystem Abstandshilfen – Untersuchung von Möglichkeiten zur Einhaltung eines minimalen Abstandes zwischen Niederflurbussen und Haltestellen“; Forschungsauftrag des Bundesministers für Verkehr, Forschungsbericht FE-Nr. 70 387/92; Unterauftrag der Vestische Straßenbahnen GmbH an die STUVA, Köln, 1993
- [7/10] Grossmann, H.: „Rollstuhlgebundene Einstiegshilfen – Rollstuhlgebundene Vorrichtungen zur Überwindung von Stufen und Spalten – Anforderungen, Realisierungsmöglichkeiten und Anwendungsgrenzen“; Auftrag der Stadtwerke Frankfurt am Main, STUVA, Köln, 1994
- [7/11] Blennemann, F./Grossmann, H.: „Grundsätze für die funktionelle Gestaltung von Schnittstellen zwischen Nah-, Regional- und Fernbahn – dargestellt am Beispiel der Region Berlin/Brandenburg“; Forschungsauftrag des Bundesministers für Verkehr, Forschungsbericht FE-Nr. 70 450/94; STUVA, Köln, 1995
- [7/12] Blennemann, F./Grossmann, H.: „Wissenschaftliche Begleituntersuchungen zur Entwicklung neuer kostengünstiger Schienenfahrzeuge für den Regionalverkehr“; Schlußbericht des Forschungsvorhabens TV 9365, gefördert vom Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie; STUVA, Köln, 1996

## 8. Weitere Literaturquellen

- [8/17] „Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum – Handbuch für Planer und Praktiker zur bürgerfreundlichen und behindertengerechten Gestaltung des Kontrastes, der Helligkeit, der Farbe und der Form von optischen Zeichen und Markierungen in Verkehrsräumen und in Gebäuden“; Herausgeber: Bundesministerium für Gesundheit, Referat soziale Eingliederung behinderter Menschen, Bonn, FMS Verlag, Bad Homburg v.d.H., 1996
- [8/24] „Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen – Ein Beitrag zur Umsetzung des Benachteiligungsverbot im Grundgesetz“; Informationsbroschüre des Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung, Stand: September 2002, Berlin, 2002
- [8/30] Girnau, G./Müller-Hellmann, A./Blennemann, F./e.a.: „Stadtbahnen in Deutschland – innovativ, flexibel, attraktiv“; Alba Fachverlag, Düsseldorf, 2000
- [8/49] Barth, S.: „Nahverkehr in kommunaler Verantwortung – Der öffentliche Personennahverkehr nach der Regionalisierung“; Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Band 90, Erich Schmidt Verlag, Bielefeld, 2000
- [8/84] Mietzsch, O.: „Nahverkehrspläne als Instrument der kommunalen Aufgabenträger zur Gestaltung des barrierefreien ÖPNV“; Deutscher Städtetag – Rede und Vortragsunterlagen anlässlich der Fachkonferenz „ÖPNV und Behindertengleichstellungsgesetz“ am 3. und 4. Juni 2002 in Nürnberg

# Anhang: Feingliederung des Buches „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“<sup>\*)</sup>

## I Grundlagen, Rahmenbedingungen

### 1 Barrierefreiheit als Grundlage kundenorientierter Lösungen

Das Ziel: Mobilität für Alle in Deutschland

Das Programm: Zugänglichkeit und Attraktivitätssteigerung für Alle

Paradigmenwechsel in der Behindertenpolitik: Barrierefreiheit und Partizipation

### 2 Gesamtkonzeption

Im Mittelpunkt steht der Mensch

Barrierefreie Mobilitäts- und Informationsketten

Reisevorbereitung

Weg zur Haltestelle

Einstiegs-Haltestelle

Einstieg in das Fahrzeug

Fahrt

Umsteige- oder Zielhaltestelle

Abschluss der Reise

Gesamtplanerisches Zielsystem

Umsetzung

### 3 Rechtlicher Rahmen, Technische Standards und Empfehlungen

Regelungen auf Bundesebene

Ausgangssituation

Das Benachteiligungsverbot des Grundgesetzes und seine rechtlichen Konsequenzen

Sozialgesetzbuch IX (SGB IX)

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Beteiligung von Behindertenverbänden und -beauftragten

Zielvereinbarungen

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Nahverkehrsplan

---

<sup>\*)</sup> Mehrere Kapitel des Buches befinden sich noch in unterschiedlichen Stadien der Bearbeitung. Die Gliederung und die Stichworte zu den Inhalten können sich daher noch ändern.

BOStrab

BOKraft

AEG/EBO

Programme der Eisenbahnen

Regelungen der Bundesländer

Landesnahverkehrsgesetze

Landes-Behindertengleichstellungsgesetze

Europäische Regelungen

EU-Busrichtlinie

Interoperabilitätsrichtlinie und TSI

Weitere verbindliche Bestimmungen

Praxisempfehlungen

#### 4 Förderung und Finanzierung fahrgastfreundlicher und behindertengerechter Maßnahmen

Die drei Säulen der ÖPNV-Finanzierung

Grundlagen der Finanzierung

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Regionalisierungsgesetz (RegG)

Finanzierung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit durch die Bundesländer

## II Fahrzeuge

#### 5 Grundelemente der Fahrzeuggestaltung und -ausstattung

Ein- und Ausstieg

Niveaugleichheit

Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen

Fahrzeigtüren

Fahrzeuginnenraum

Informationen

Einrichtungen zur Fahrgastsicherheit

#### 6 Linienbusse

Technische Entwicklung

Das Niederflrbus-Verkehrssystem

Buspark mit steigendem NF-Anteil

EU-Busrichtlinien

Türen



## Einstiegshilfen

Kneeling

Hublifte

Rampen

## Innenraumgestaltung

Grundsätze

Mehrzweckfläche

Fahrgastsitze

Haltestangen, Haltewunschtaster, Abschränkungen, Trennwände

Innenbeleuchtung

## Fahrzeuggrößen und Einsatzbereiche

### Optische und akustische Fahrgastinformation

Außeninformation

Inneninformation

Fahrgastbedienung, Bordinformationssystem, Betriebsleitsystem

### Beförderungskomfort

Fahrkomfort

Klimatisierung

## 7 Straßenbahn-, Stadtbahn- und U-Bahnfahrzeuge

### Systemdefinitionen

Straßenbahn/Stadtbahn

U-Bahn

### Minimierung Reststufe / Restspalt

### Information

#### Straßenbahnfahrzeuge

Ein- und Ausstieg

Fahrzeuginnenraum

#### Stadtbahnfahrzeuge

Ein- und Ausstieg

Fahrzeuginnenraum

#### U-Bahnfahrzeuge

Ein- und Ausstieg

Fahrzeuginnenraum

## 8 Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

### Systemdefinitionen und Randbedingungen

S-Bahn

- Regionaler SPNV
- Mischsystem Stadtbahn - SPNV
- Resümee
- Minimierung Reststufe / Restspalt
  - Niveaugleichheit
  - Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen
- Einflussfaktoren auf die Fahrzeuggestaltung
- S-Bahnfahrzeuge
  - Ein- und Ausstieg
  - Fahrzeuginnenraum
- Fahrzeuge für den regionalen SPNV
  - Ein- und Ausstieg
  - Fahrgastinnenraum
- Zwei-Systemfahrzeuge
  - Ein- und Ausstieg
  - Fahrzeuginnenraum

### **III Infrastruktur**

#### **9 Grundelemente der Infrastrukturgestaltung**

- Grundsätze
- Bewegungsräume
- Reststufe / Restspalt
- Leitstreifen / Bodenindikatoren
- Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden
  - Feste Treppen
  - Rampen
  - Fahrsteige
  - Fahrtreppen
  - Aufzüge
- P+R-Anlagen / Taxistände

#### **10 Haltestellenumfeld**

- Gehwege
- Rad- und Gehwege
- Leitstreifen
- Bordabsenkungen
- Fußgängerüberwege

Lichtsignalanlagen  
Wegweisung  
Besonderheiten historischer Stadtbereiche

## 11 Bus-, Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen (im Straßenraum)

Ausgangssituation

Bushaltestellen

Bushaltestellenformen

Form und Höhe der Bordkante

Vorteile der Kap-Haltestelle gegenüber Haltestellenbucht

Omnibusbahnhöfe

Straßenbahnhaltestellen

Haltestellenanordnung und -formen

Höhenanpassung Haltestelle / Fahrzeug

Gemeinsame Haltestellen für Busse und Straßenbahnen

Stadtbahnhaltestellen mit Hochbahnsteigen

## 12 Stadtbahn- und U-Bahn-Haltestellen (in Hoch- bzw. Tieflage)

Haltestellenformen und Zugänglichkeit

Zugang zum Bahnsteig

Übergang Bahnsteig/Fahrzeug

Bahnsteiggestaltung

Sanitäreanlagen

Verkaufs- und Servicräume

Ausführungsbeispiele

Berlin

Stuttgart

Köln

## 13 Haltepunkte und Bahnhöfe des SPNV

Ausgangsbedingungen

Bahnsteigzugang

Übergang Bahnsteig / Fahrzeug

Betriebliche Zwischenlösungen und Einstiegshilfen

Bahnhofs- und Bahnsteiggestaltung

Bahnhöfe / Bahnhofsumfeld in PPP

## **IV Information und Service**

### **14 Fahrgast-Information**

Erfassung und Pflege von Zugänglichkeits- und Nutzbarkeitsmerkmalen

Geeignete Informationsmedien

Vollständige Informationsketten

Reisevorbereitung (entscheidet über Realisierung des Mobilitätsbedarfs) (DELFI, GEOFOX ...)

Information im Umfeld von und an den Haltestellen

Information an und in den Fahrzeugen

Anforderungen wahrnehmungsbehinderter Personen

sehbehinderte sowie blinde Fahrgäste

hörbehinderte (gehörlose, ertaubte und schwerhörige) Fahrgäste

Qualität der Informationsübermittlung

Zuverlässigkeit, Vollständigkeit, Aufmerksamkeitsstufen (warnen, entscheiden, leiten)

Begreifbarkeit, Erkennbarkeit, Lesbarkeit

Hörbarkeit, Verständlichkeit

Leit- und Orientierungssysteme

Informationsfunktion

Warnfunktion

### **15 Barrierefreie Verkaufs- und Serviceräume**

Dienstleistungen in Kundenzentren und Mobilitätszentralen

Erreichbarkeit, Zugänglichkeit

Innenraumgestaltung

Anforderungen an das Personal

### **16 Betrieb und Service**

Kooperation Verkehrsunternehmen/Behinderte

Spezifische Schulung des Fahr- und Servicepersonals

Besondere Aktionen für behinderte Menschen

Fahrgastsicherheit

Ergänzungen des Verkehrsangebotes

## V Erfahrungen und Ausblick

### 17 Erfahrungen mit der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV

Nutzung des ÖPNV durch mobilitätseingeschränkte Menschen

Nutzung des ÖPNV gemäß Regelung SGB IX (Schwerbehindertengesetz)

Entwicklung der Fahrgelderstattung

Schwerbehindertenzählung

Beschleunigung des Fahrgastwechsels

Komfortsteigerung für Alle (Bedeutung „weicher“ Faktoren)

Städtebauliche Effekte (Auswirkungen des Niederflursystems auf die Stadtarchitektur, Denkmalschutz)

Kosten für Investition und Betrieb

Technische Probleme (Minimierung des Restspalts / der Reststufe, Defekte / Störungen bei Aufzügen, Rampen ...)

### 18 Zukünftige Entwicklungen

Systematischer Ausbau barrierefreier Lösungen

Weiterentwicklung und innovative Fortschritte

Fahrzeuge

Verkehrsanlagen

Informationstechnik (z.B. automatischer Ortung ...)

Mobilitätshilfen (z.B. stufengängige Rollstühle, automatische Leitsysteme)